

DECUMANUS

REVISTA INTERDISCIPLINARIA SOBRE ESTUDIOS URBANOS

Núm. 14. Vol. 14. Noviembre 2024-Abril 2025

Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte.

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. ISSN: 2448-900X



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CIUDAD JUÁREZ
Revista DECUMANUS. Revista Interdisciplinaria sobre Estudios Urbanos Instituto
de Arquitectura, Diseño y Arte

Daniel Alberto Constandse Cortez
Rector

Salvador David Nava Martínez
Secretario General

Fausto Enrique Aguirre Escárcega
Directora del Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte

Armando Rodríguez Hernández
Director General de Comunicación Universitaria

DECUMANUS

Núm. 14. Vol. 14. Noviembre 2024-Abril 2025 es una publicación semestral editada por la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, a través del Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte. Edificio G1-105. Redacción: Avenida Del Charro No. 450 norte, Ciudad Juárez, Chihuahua, México, C. P. 32310, Tel. (656) 688 48 00. Para correspondencia referente a la revista comunicarse por correo electrónico a: decumanus@uacj.mx

Fundador y Director Editorial: Edwin Aguirre Ramírez. Reserva de Derecho al uso exclusivo: No. 04-2019-072210424100-23; ISSN: 2448-900X. Esta revista pertenece al sistema de Acceso Abierto; <http://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/index>

Comité Editorial

Edwin Aguirre Ramírez
Coordinador Editorial

Rocío Ramírez Urrutia
Gestión Editorial

Fernando Olea Luna
Apoyo del OJS

Coordinación Editorial y de Publicaciones
Corrección de estilo

Comité Editorial Interno

Edwin Aguirre Ramírez
René Ezequiel Saucedo Muñoz

Fausto Enrique Aguirre Escárcega
David Cortes Sáenz

Comité Editorial Externo

Yasna del Carmen Contreras Gatica
Universidad de Chile, Chile

Andrés Eduardo Satizábal Villegas
Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Alicia M. Lindón Villoria
Universidad Autónoma Metropolitana, México

Clara Irazábal
University of Maryland, United States

Diego Alberto Rodríguez Lozano
Tecnológico de Monterrey, México

Silvia Méri Carvalho
Universidad Estatal de Ponta Grossa, Brasil

María Teresa Pérez Bourzac
Universidad de Guadalajara, México

Francisco Lara Valencia
Arizona State University, United States

Salvador García Espinosa
Universidad Michoacana de San Nicolás de
Hidalgo, México

Alicia Ziccardi Contigiani
Universidad Nacional Autónoma de México,
México

Rosa Imelda Rojas Caldelas
Universidad Autónoma de Baja California,
México

Los artículos firmados son responsabilidad exclusiva de sus autores. Se autoriza la reproducción total o parcial bajo condición de citar la fuente. Permisos para otros usos: el propietario de los derechos no permite utilizar copias para distribución en general, promociones, creación de nuevos trabajos o reventa. Para estos propósitos dirigirse a Decumanus.

Los manuscritos propuestos para publicación en esta revista deberán ser inéditos y no haber sido sometidos a consideración a otras revistas simultáneamente. Al enviar los manuscritos y ser aceptados para su publicación, los autores aceptan que todos los derechos se transfieren a Decumanus, que se reserva los de reproducción y distribución, ya sea en fotografía, micropelícula, reproducción electrónica o cualquier otro medio, y no podrán ser utilizados sin permiso por escrito de Decumanus. Se recomienda leer las normas para autores.

Índice

Carta editorial-----	V
Evolución de la carencia de lugar en el contexto del borde urbano. Adaliz Catalina Martínez Hernández -----	1
Género y ciudad. Movilidad del cuidado en Ciudad Juárez. Isaac Chaparro Hernández, Christian Lorena Moreno Lizárraga -----	17
Relación entre identidad urbana y social: una propuesta para el estudio de la identidad comunitaria en barrios populares de la periferia. Mariana Teresa Silveyra Rosales -----	44
Accesibilidad universal en Pueblo Mágico Mascota, Jalisco: evaluación de las calles. Adriana Yunuen Dávalos Pita -----	68
Accesibilidad universal a través de la experiencia del diseño y la participación en el Parque Tangamanga I, San Luis Potosí, México. Fernanda Nascimento Corghi, Martha Yolanda Pérez Barragán, Lourdes Marcela López Mares -----	92
Gobernanza metropolitana en Argentina. Desafíos actuales. Claudio Marcelo Augugliaro, Ayelen Berton, María Lorena Carballo -----	124
Evaluación de las prácticas de buena gobernanza en el Consejo de Participación Ciudadana del Centro Histórico y Patrimonio Edificado de Puebla. Norma Leticia Ramírez Rosete, Rubén de Jesús Armas Díaz -----	145

Edwin Aguirre Ramírez

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

decumanus@uacj.mx

<https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/index>

Publicación: 30 mayo 2025

Apreciados lectores,

Como siempre, es un gusto presentar una nueva entrega de la revista Decumanus, atendiendo a la intención de consolidar las reflexiones que desarrollan diversos autores e investigadores de la región latinoamericana sobre los desafíos urbanos contemporáneos. En este número 14 presentamos siete artículos que exploran diversas tensiones y oportunidades que emergen de la comprensión de la ciudad desde su constitución holística, esto es, desde su dimensión física y espacial, sus dimensiones sociales, políticas y simbólicas. Los artículos presentados se desarrollan con diversos enfoques metodológicos y cuestionan realidades establecidas, además de proponer otras formas de comprender el territorio urbano. De alguna manera, podemos decir que todos los trabajos presentados contribuyen a configurar nuevas formas de estudiar, de pensar y hacer la ciudad.

El primer artículo intitulado **“Evolución de la carencia de lugar en el contexto del borde urbano”**, escrito por Adaliz Martínez, es una reflexión de carácter ontológico sobre los conceptos de lugar y borde. Como reflexión esencialmente cualitativa, la autora hace referencia a teóricos como Hiernaux, Relph y Appadurai para examinar la evolución de ambos conceptos, relacionándolos también con los cambios sociales y culturales generados por procesos como la globalización, la migración y la comunicación masiva por medio de dispositivos electrónicos. Concluye la autora en su reflexión que estos conceptos hacen parte de una mezcla o mixtura que configura los imaginarios emergentes en la idea de construir ciudad.

El segundo artículo, denominado **“Género y ciudad. Movilidad del cuidado en Ciudad Juárez”** escrito por Isaac Chaparro y Christian Moreno, presenta un análisis de corte cuantitativo referente a la movilidad cotidiana de las mujeres en Ciudad Juárez. El texto discute la manera en que las mujeres desarrollan habilidades y capacidades para dedicar tiempo al cuidado de sí mismas y de sus dependientes mientras se trasladan por toda la ciudad. Para esta investigación los autores analizaron una encuesta origen-destino y

relacionaron variables como las características socio-demográficas, los medios de transporte, los motivos del viaje, entre otras. Dentro de los resultados encontraron que las mujeres de Ciudad Juárez experimentan una hipermovilidad cotidiana que se caracteriza por una mayor cantidad de viajes, mayores distancias y costos comparados con la movilidad de los hombres. Concluyen los autores que es imperativa la necesidad de repensar los sistemas de transporte y las formas de movilidad para atender con mayor eficiencia a las mujeres y a la población vulnerable.

Mariana Silveyra nos presenta un texto titulado **“Relación entre identidad urbana y social: una propuesta para el estudio de la identidad comunitaria en barrios populares de la periferia”**, en donde analiza la interrelación entre el entorno físico y las dinámicas sociales y simbólicas para la construcción de la identidad comunitaria en barrios populares de la periferia de Cuernavaca Morelos. El estudio se realiza a partir de la aplicación de encuestas y entrevistas, grupos focales y observación participante para recoger las perspectivas de los residentes sobre su identidad y entorno; de la encuesta se obtienen datos estadísticos sobre la percepción de los residentes respecto a su identidad. Dentro de las aportaciones de este artículo se incluyen las estrategias para fortalecer la identidad comunitaria para poder resistir a los desplazamientos forzados, así como una metodología para el análisis de las identidades social, urbana y comunitaria que integra las dimensiones sociales, física y simbólica.

El cuarto artículo de esta entrega, denominado **“Accesibilidad universal en Pueblo Mágico Mascota, Jalisco: evaluación de las calles”**, escrito por Adriana Dávalos, hace un análisis sobre la accesibilidad universal en esta localidad, señalando la importancia que tiene este aspecto para lograr territorios más sostenibles y espacios más inclusivos. En esta investigación se evalúan las condiciones de accesibilidad en las vialidades del Pueblo Mágico de Mascota, Jalisco, por medio del análisis de variables obtenidas de la plataforma 'Espacio y Datos' del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Cuenta con un diseño descriptivo, se realizó evaluación en campo y análisis de datos estadísticos en el software SPSS, una muestra de 7 AGEBS que engloba 105 manzanas. Los resultados indican que no existen condiciones plenas en accesibilidad universal, las intervenciones en el territorio no se han abordado de forma integral, dejando huecos, faltas a la norma y calidad, sin continuidad en los esfuerzos. Señala la autora que la zona céntrica del pueblo mágico, que es la que tiene una mayor actividad turística, es deficiente de condiciones de accesibilidad para el visitante y el residente.

En el artículo **“Accesibilidad universal a través de la experiencia del diseño y la participación en el Parque Tangamanga I, San Luis Potosí, México”**, escrito por Fernanda Corghi, Martha Pérez y Lourdes López, se identifican los niveles de accesibilidad a la naturaleza que ofrece el Parque Tangamanga I para todas las personas, mediante métodos de diseño participativos. Las autoras muestran que este parque, ubicado en la

ciudad de San Luis Potosí y segundo más grande de México, presenta múltiples barreras de accesibilidad para personas con discapacidad, notablemente señalización, infraestructura y servicios accesibles. Las personas con discapacidad visual manifestaron que el parque no está preparado para recibirlos y las madres de personas con discapacidad intelectual mencionan que ellas y sus hijos son discriminados. El trabajo reconoce la necesidad de incluir a las personas con discapacidad en el disfrute de las áreas verdes, la importancia de la enseñanza de inclusión para estudiantes de licenciaturas involucradas en el diseño del hábitat humano y el valor de los procesos participativos para el intercambio de conocimientos entre los participantes.

El sexto artículo de esta entrega, denominado **“Gobernanza metropolitana en Argentina. Desafíos actuales”**, escrito por Claudio Augugliaro, Ayelen Berton y María Carballo, expone y analiza los principales hallazgos de un proyecto de investigación que fuera impulsado por los autores, que incluyó a 12 áreas metropolitanas de Argentina, orientado a indagar la forma en que organizan su institucionalidad y el modelo de gobernanza territorial, a los efectos de identificar aprendizajes y lineamientos replicables, que puedan contribuir tanto al desarrollo de nuevas experiencias, como al debate vigente sobre una legislación nacional para áreas metropolitanas. El artículo concluye que en Argentina el principal desafío para gobernar las metrópolis, aún hoy, sigue siendo la política, como ha sido señalado en el pasado por otros autores, al tiempo que resignifica la importancia de la institucionalización de mecanismos de cooperación metropolitana, como también la necesidad de contar con un marco jurídico federal que establezca condiciones para la sostenibilidad y el desarrollo de la gobernanza en esas áreas.

Finalmente, en el texto **“Evaluación de las prácticas de buena gobernanza en el Consejo de Participación Ciudadana del Centro Histórico y Patrimonio Edificado de Puebla”**, Norma Ramírez y Rubén Armas exponen que la instauración de organismos públicos para la gestión territorial de áreas de interés patrimonial material se ha vuelto un tema de interés ciudadano en el municipio de Puebla, Puebla. En este artículo se realiza una evaluación de las prácticas de buena gobernanza en el CPC-CHyPE del que se pretende conocer la calidad de sus mecanismos y los instrumentos que se han desarrollado para lograr procesos democráticos al interior del organismo.

Los autores de este número nos invitan a superar visiones fragmentadas del territorio urbano y a construir enfoques más integrales y democráticos, con perspectivas diversas para la comprensión de funcionamiento de los territorios urbanos. Las investigaciones aquí presentadas ofrecen herramientas conceptuales y metodológicas para imaginar y construir territorios más justos, accesibles e inclusivos. Esperamos que este número contribuya al diálogo interdisciplinario y alimente nuevas investigaciones que continúen expandiendo nuestra comprensión del fenómeno urbano contemporáneo.

Desde la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez y en particular desde Decumanus, agradecemos a los lectores por mantener su interés en esta publicación, y de igual manera, agradecemos ampliamente a los autores que confían en nuestro trabajo de difusión y divulgación del conocimiento.

Atentamente,
Dr. Edwin Aguirre Ramírez
Editor

Evolución de la carencia de lugar en el contexto del borde urbano

Evolution of placelessness in the context of the urban edge

Adaliz Catalina Martínez Hernández¹

Universidad de Guadalajara, México

adaliz.martinez7755@alumnos.udg.mx

<https://orcid.org/0009-0004-1450-467X>

Recepción: 29 abril 2024

Corregido: 24 noviembre 2024

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.1>

Resumen

La siguiente reflexión tiene como objetivo cuestionar el *lugar*, la *carencia de lugar* y los elementos ontológicos urbanos en los bordes urbanos. Primeramente, se analiza el concepto de borde urbano y se cuestiona su dimensión ontológica desde las observaciones de Hiernaux (2006). Y se continúa examinando la evolución del concepto de *carencia de lugar* abordado por el geógrafo humanista Edward Relph en 1976 y 2016, bajo las reflexiones de Arjun Appadurai (2001), respecto a los cambios sociales y culturales desencadenados por fenómenos, como la globalización, las migraciones y los medios de comunicación masiva electrónicos. Se concluye que es importante no reducir los conceptos, los elementos ni las problemáticas, considerando que todo tiene una influencia, no solo local sino también global, que hoy en día todo se encuentra mezclado y que existe una diversidad de imaginarios construyendo la ciudad.

Palabras clave: bordes urbanos, carencia de lugar, globalización, lugar.

Abstract

The purpose of the following reflection is to question the place, placelessness and the urban ontological elements on the urban edges. First, the concept of urban edge is analyzed and its ontological dimension is questioned based on the observations of Hiernaux (2006). And the evolution of the concept of placelessness

¹ Estudiante del Doctorado Ciudad, Territorio y Sustentabilidad (DCTS) de la Universidad de Guadalajara. Maestra en Ecología y Medio Ambiente por la Universidad Autónoma de Chihuahua. Arquitecta por el Instituto Tecnológico de Chihuahua II. Los temas de interés son: ordenamiento ecológico territorial, planeación urbana y evaluación de impactos ambientales.

addressed by the humanist geographer Edward Relph in 1976 and 2016 continues to be examined, under the reflections of Arjun Appadurai (2001), regarding the social and cultural changes triggered by phenomena such as globalization, migrations and the electronic mass media. It is concluded that it is important not to reduce the concepts, elements or problems considering that everything has an influence, not only local but also global, that today everything is mixed and that there is a diversity of imaginaries building the city.

Keywords: urban edges, placelessness, globalization, place.

Introducción

La dirección que tomará el artículo se basará primeramente en un análisis sobre los bordes urbanos desde su conceptualización, naturaleza y problemáticas, apoyada en la lectura “Repensar la ciudad: la dimensión ontológica de lo urbano” (Hiernaux, 2006); seguidamente, se realizará una síntesis de la teoría del *Lugar*, como base para comprender la naturaleza del borde urbano, fundamentada en el estudio del lugar y la carencia de lugar, con el libro *Place and placelessness*, desde un enfoque fenomenológico del geógrafo humanista Edward Relph (1976), uno de los principales autores que han abordado el concepto de lugar; para posteriormente contrastar dichas reflexiones con una revisión realizada por el mismo autor cuarenta años después sobre el lugar y la carencia de lugar, con el artículo “The paradox of place and the evolution of placelessness” (Relph, 2016), entrelazando esta evaluación en retrospectiva con la lectura *La modernidad desbordada: dimensiones culturales de la globalización* (Appadurai, 2001), específicamente sobre cómo la globalización, las migraciones y los medios de comunicación masiva electrónicos han transformado y configurado los lugares, así como la manera de comprenderlos y estudiarlos.

Finalmente se presenta una discusión que entrelaza la evolución del borde urbano, el lugar y la carencia de lugar, seguida de las conclusiones con base en la argumentación generada por las temáticas descritas anteriormente.

La problemática que se discute a lo largo del ensayo aboga por dejar de mirar los bordes urbanos como espacios que tienen que ser vendidos o regenerados, sino verlos como lugares en sí mismos; que presentan una enorme complejidad con elementos de lugar y carencia de lugar.

Conceptualización del borde urbano

Diferentes autores han estudiado los bordes urbanos en el contexto latinoamericano, conceptualizándolo de manera semejante.

En 2007 Ramírez Velázquez ya había definido el borde como “la franja variable que circunda a la mancha urbana consolidada, y que es parte medular de su transición, crecimiento y evolución” (p. 76).

Por otro lado, Ballén Velásquez (2014) analiza la noción de borde urbano, especificando que el concepto aborda las discusiones sobre el crecimiento urbano, la sustentabilidad, la relación campo-ciudad, las transformaciones sucedidas en las últimas décadas y el rol de los diferentes actores en el territorio; siendo caracterizado por un deterioro ambiental y las condiciones de habitabilidad. Ballén Velásquez (2014) explica que, de esta forma, el borde urbano se asemeja a otros conceptos que exponen el contacto entre lo urbano, lo rural y lo natural; sin embargo, cada uno tiene su propio marco teórico-metodológico, delimitando en diferentes escalas los territorios periféricos. La noción de borde urbano reconoce la existencia de dos o más realidades con una relación de proximidad, por lo cual indica la presencia de un límite, pero sin una clara demarcación. Para la autora lo importante en la investigación de bordes urbanos es explorar sobre todo lo simbólico, pero también los elementos históricos, culturales y discursivos que transforman dichos espacios, más allá de la dimensión física y paisajística. De esta forma, el borde urbano permite analizar al mismo tiempo los elementos de integración y diferenciación territorial, pudiendo abarcar diversas escalas y atributos. De acuerdo con Ballén Velásquez (2014) es necesario retomar los bordes urbanos como sistemas en sí mismos, a un nivel multidimensional y multiescalar, con conexiones, redes y flujos, que influyen en la estructuración de las periferias y diferentes condiciones sociales, ya que los bordes urbanos son un reflejo de las contradicciones de la sociedad contemporánea y su estudio resulta elemental para brindar propuestas innovadoras en la gestión de estos espacios.

Por su parte, Villamizar y Talavera (2018) proponen estudiar el borde urbano como una categoría territorial independiente, describiéndola como flexible, ya que estos espacios se encuentran en una constante construcción y transformación, con múltiples significados y dimensiones que surgen desde lo local ante las dinámicas del orden global.

Por otro lado, Aguilera y Sarmiento-Valdés (2019) han descrito los bordes urbanos como un espacio de oportunidad para ordenar las dimensiones sociales, económicas y geográficas, siendo un espacio que parece tenerlo todo y nada a la vez; como un lugar que potencializa la vida urbana y se encuentra repleto de significados, vivencias y tensiones; es también un escenario de continuidad, lo cual propicia la interacción entre sistemas, elementos y realidades. Por lo tanto, dichos autores lo conceptualizan como una franja de transición entre lo urbano y lo rural; como un espacio geográfico en donde se yuxtaponen dos dinámicas diferentes y en su encuentro crean un espacio indefinido, con propiedades de mutación, interacción y multidimensionalidad, como una franja marginal y segregada por el proceso de expansión urbana.

Como podemos notar todos estos autores han coincidido en diferentes elementos característicos de los bordes urbanos, por ejemplo, su carácter multidimensional, su influencia multiescalar, ser sistemas socioespaciales en sí mismos, su naturaleza de transición, su relación con el crecimiento urbano, su sentido simbólico y diversidad en significados, al igual que su constitución como reflejo de la globalización y la sociedad contemporánea.

El borde urbano aborda problemáticas enfocadas a crecimientos intensos, a tensiones entre habitantes y dinámicas socioculturales; de igual manera, estudia la conexión armónica de los ecosistemas circundantes con el entorno urbano, examinando las estrategias adaptativas de estos, para soportar los cambios propiciados por la presencia de las actividades antrópicas. Por lo cual la problemática ambiental tiene una mayor prioridad desde esta categoría.

Se puede concluir que el concepto de borde urbano aborda la preocupación por la crisis y la sostenibilidad ambiental, pues se enfoca en estudios sobre territorialidades, pertenencia, identidad, apropiación y significados. Y pone central atención en variables histórico-culturales y jurídico-políticas. Comprendiéndose como un espacio geográfico y sistémico; donde las estructuras de poder son papel clave en su configuración. El concepto de borde urbano exige así un enfoque multidisciplinar (Toro, Velasco y Niño, 2005; Ramírez Velázquez, 2007; Ballén Velásquez, 2014; Salazar y Ruiz, 2014; Villamizar y Talavera, 2018; Avellaneda y Narváez, 2019; Aguilera y Sarmiento-Valdés, 2019; Díaz et al., 2022).

Lo anterior remite a reflexionar sobre las propiedades esenciales de los bordes urbanos, tal y como lo hace Hiernaux (2006) al interrogar la dimensión ontológica de lo urbano ante las transformaciones sucedidas en las últimas décadas del siglo XX en las ciudades. El autor realiza dicho cuestionamiento pensando en los modos de vida urbana, yendo más allá de las dimensiones demográficas, morfológicas o económicas de las ciudades. Precisamente nos habla sobre el hecho de que lo urbano y lo rural está cada vez más mezclado, por lo cual es necesario preguntarnos qué es lo urbano.

Para esto Hiernaux (2006) propone tres dimensiones: lo laberíntico, lo fugaz y lo fortuito, como elementos integrados que ejemplifican la esencia de la ciudad. Comienza explicando lo laberíntico, observándolo como aquella oportunidad para la elección del camino, junto a la experiencia; como un andar en la vida, que no siempre es un camino recto; esta es una característica esencial de lo urbano, que se podría interpretar como la diferencia misma. Por lo cual critica la traza ortogonal y la racionalidad intachable expandida en los lugares, ya que quita estas oportunidades de elección, de diferencia, de dinamismo y movimiento.

En cuanto a lo fugaz, se refiere al tiempo, es decir, a la velocidad, siendo esta una característica que difiere con lo rural, pues en el campo los ritmos son más lentos. Además de la velocidad remite al cambio, por ejemplo, con las movi­lidades en los aspectos residenciales, laborales, en las actividades, etcétera.

Respecto a lo fortuito, Hiernaux (2006) nos habla del contacto social, de cómo la concentración de personas permite diferentes encuentros que, a su vez, posibilitan el surgimiento de algo imprevisto, involuntario y súbito, es decir, nuevas experiencias que aligeran la vida rutinaria, aburrida u ordenada. Por lo tanto, la ciudad o lo urbano permite una diversidad de experiencias humanas, que nacen de lo laberíntico, lo fugaz y lo fortuito.

Dicho autor reitera que los elementos principales de lo urbano no se deben a su morfología, sino más bien a los modos de vida, es decir, a las organizaciones socioeconómicas de las personas para satisfacer sus necesidades, no únicamente en el plano material sino también espiritual, reflejando cómo viven y bajo qué valores, motivaciones y razones realizan sus actividades.

En cuanto a territorios periféricos, Hiernaux (2006) afirma que las periferias, incluyendo las de México, no poseen un carácter laberíntico ni fugaz ni fortuito (elementos ontológicos esenciales de lo urbano). Critica específicamente la musealización, la gentrificación y la elitización de los espacios, donde se espera el tener lugares ideales para turistas o clases sociales altas, eliminando todo lo “indeseable”; dicho de otro modo: lo fugaz y lo fortuito.

A simple vista, los bordes urbanos, en su cuestión urbana, presentan precisamente esta escasez de lo laberíntico, lo fugaz y lo fortuito, que se ve reflejada sobre todo con el incremento de fraccionamientos residenciales cerrados, donde grupos sociales de clase media y alta han buscado este tipo de urbanización por razones que van desde la búsqueda de seguridad, contacto con la naturaleza, exclusividad y hasta el alejamiento del bullicio ciudadano (Pulido, 2014); provocado por procesos como la globalización y la reestructuración productiva derivada del neoliberalismo (Harvey, 2008; Mattos, 2006; Guevara, 2015). Disminuyendo lo laberíntico por su traza ortogonal, su lógica racional, su carácter meramente técnico; perdiendo lo fugaz y lo fortuito, ya que, a pesar de su constante desarrollo y crecimiento, no permite la diversidad en experiencias, pues todo parece igual, incesante y segregado, pero ¿realmente es así?

El lugar y la carencia de lugar, según Relph

Todo lo anterior se liga con el estudio del lugar y la carencia de lugar que realiza Edward Relph en 1976. Estas reflexiones se retoman para analizar los bordes urbanos como lugares, para comprender su esencia e identidad de lugar, así como lo laberíntico, fugaz y fortuito.

De acuerdo con Relph (1976), el lugar no solo supone una localización geográfica, pues conlleva significados y elementos históricos, y se comprende mediante los significados que las personas le asignan. Analiza al lugar como un fenómeno en sí mismo que se relaciona con componentes como la locación, el paisaje, el tiempo, la comunidad, el involucramiento personal y el arraigo. Explica que el lugar se reconoce como un medio de acción e intención de la conciencia y experiencia humana, además de significar un punto de partida para mostrar nuestra persona al mundo, teniendo grandes implicaciones en la identidad cultural y la seguridad de las personas.

El citado autor diferenciaba el lugar sobre la carencia de lugar argumentando que existían lugares con ausencia de significados y profundidad, generando experiencias mediocres, comprendiendo la carencia de lugar como la uniformidad cultural y geográfica que observaba como un fenómeno creciente, con la falta de adaptación a las condiciones locales.

Retomando las reflexiones filosóficas de Heidegger (1962), Relph (1976) abordó la carencia de lugar desde las nociones de autenticidad e inautenticidad. La autenticidad supone estar conectado y abierto al mundo, siendo consciente de las condiciones y cualidades humanas, mientras que la inautenticidad asume una actitud que se aísla del mundo y de las posibilidades humanas. El autor aclara que existen diversas formas de inautenticidad, como la inconsciente y subjetiva, esto es, cuando las personas son influenciadas sin advertirlo ni preocuparse por ello; y la inautenticidad autoconsciente e intencionada, donde se observa un pensamiento de desapego y estrechez, preocupándose solamente por la función, sin tomar en cuenta los significados, por ejemplo, el tecnicismo. Este tipo de inautenticidad se observa en sociedades industrializadas y masivas. Como ejemplo de inautenticidad consciente, Relph (1976) observa la planificación donde los significados de los lugares se ignoran y los lugares son solo localizaciones para desarrollar. En la planificación urbana se procede a crear lugares basados en técnicas, de manera diferente a como son experimentados. Asimismo, el autor argumenta que una actitud inauténtica hacia los lugares se transmite por diferentes medios y procesos, los cuales directa e indirectamente incitan la carencia de lugar. Estos medios pueden ser comunicaciones masivas, cultura masiva, grandes empresas, autoridades o el mismo sistema económico.

Examinando el lugar y la carencia de lugar

De acuerdo con el mismo Relph (2016), el lugar y la carencia de lugar han cambiado dramáticamente desde sus reflexiones en *Place and placenessless* (1976), conectándose de esta manera con las reflexiones que realiza Appadurai (2001) en *La modernidad desbordada: dimensiones culturales de la globalización*.

Una primera diferencia que destaca Relph, cuarenta años después sobre su estudio del lugar y la carencia de lugar, es comenzar describiendo la relación que existe entre ambos conceptos, comentando que están entrelazados, ya que son inseparables: “Para apreciar la identidad distintiva de un lugar es necesario comprender su similitud con otro lugar” (2016, p. 20).

Es decir, para el citado autor el lugar se trata de lo distintivo, mientras que la carencia de lugar tiene que ver con la igualdad. Sin embargo, aclara que no todo es positivo con el lugar y lo distintivo, pues crea exclusión, ideas del forastero y limpiezas étnicas. En 1997 Relph ya había hablado del *sentido del lugar envenenado*, explicando que lo positivo del sentido del lugar requiere de un balance razonable; es decir, puede haber dos extremos: el primero, con el exceso del internacionalismo con carencia de lugar, el cual erosiona la identidad de lugar local; y el otro, cuando es perturbado con exceso de celo local o nacional, es el sentido del lugar envenenado, que trata a otros lugares con desprecio. El peligro del sentido de lugar es cuando este se envenena con tendencias de supremacías nacionalistas étnicas y la xenofobia. Y, por otro lado, algunas ideas de igualdad y de carencia de lugar no siempre son algo negativo, ya que permiten cierto desarraigo provinciano y posibilitan un pensamiento más universal y tolerante a las diferencias.

No obstante, lo que ha condenado Relph es una postura radical racionalista, donde se “reduce a las personas a unidades estadísticas y trata a los lugares como lugares vacíos” (2016, p. 21). Al tener una mirada más panorámica, hablando específicamente del tiempo, Relph (2016) explica el desarrollo de la carencia de lugar modernista con su origen en el racionalismo del siglo XVII y, posteriormente, con la Revolución Industrial. Después, la arquitectura modernista (Bauhaus) aplicó estas ideas a su estilo estético y funcional; pero este estilo se extendió hasta después de la Segunda Guerra Mundial, pues era necesario reconstruir ciudades enteras, donde arquitectos y planificadores eliminaron lo viejo y lo cambiaron por este tipo de urbanización, que carecía de diversidad geográfica local.

Es precisamente este tipo de arquitectura y paisaje urbano lo que este autor en 1976 designó como carencia de lugar, por su falta de lo distintivo, ya que este tipo de urbanización podía ser vista en diferentes países, cercanos o lejanos.

Sin embargo, Relph, en 2016, admite que no era consciente de que en la década de los setenta ya se comenzaba a gestar una resistencia a la carencia de lugar modernista, puesto que se estaban desarrollando diversos cambios culturales y políticos, como los movimientos por los derechos civiles y en contra de la degradación ambiental. Menciona a Jane Jacobs como ejemplo de esta resistencia a la carencia de lugar, con las críticas que realizó la autora a la planificación modernista y su participación en contra de la construcción de autopistas y la demolición de edificios antiguos, en la década de los sesenta. Asimismo, hace mención

sobre la protección del patrimonio mundial cultural y natural por parte de la Unesco en 1972, como reconocimiento de lo distintivo de los lugares.

Posteriormente, Relph habla de la llegada del estilo posmoderno en la arquitectura, el cual rompe con la ausencia de ornamento y busca nuevos significados y técnicas de construcción; notando que, inclusive, las multinacionales comienzan a dejar la uniformidad y a adaptarse a edificios antiguos. Aclara que este rasgo fue usado con fines neoliberales, pues la creación de marcas y el *marketing* de los lugares, por su carácter distintivo, pudo ser usado como un elemento competitivo y para fomentar la inversión extranjera.

No obstante, el autor explica que todos estos cambios van más allá de motivos conceptuales o ideológicos, manipuladores y arbitrarios, pues en el fondo había un cambio epistemológico que se debía al cuestionamiento al racionalismo; desde mediados del siglo XX se comenzaba a notar la pérdida de confianza en esta corriente, así como también de diferentes cambios sociales: defensa hacia las minorías, igualdad de género, importancia al patrimonio y diversidad ecológica.

En este sentido, Appadurai (2001) habla de las esferas públicas en diáspora como uno de los grandes cambios sociales surgido mediante imágenes en movimiento por los medios de comunicación masiva electrónicos y las migraciones.

Para Relph, estos cambios redujeron el dominio de la carencia de lugar moderna, siendo la base para la valoración del carácter distintivo de los lugares; sin embargo, estos cambios fueron más allá de la valoración de los procesos locales, quedando claro para el autor que: “lo global y lo local, la falta de lugar y el lugar, se consideraban íntimamente interrelacionados” (2016, p. 26).

Según este autor, que en la década de los noventa hubiera menos carencia de lugar en los paisajes urbanos, por la estética y prácticas modernas, es un ejemplo temprano de dicho cambio de paradigma, lo que sucedió con la liberación de la heterogeneidad en un mundo interconectado: “Los lugares en todas partes, sin importar cuán grandes, pequeños, nuevos o antiguos sean, han comenzado a evolucionar hacia híbridos de singularidad local e igualdad compartida globalmente” (2016, p. 26).

Esto se relaciona con la experiencia que comparte Appadurai cuando menciona cómo vivió en su juventud estos cambios de la modernidad, al mirar películas hollywoodenses y pedirle a su hermano que le trajera *jeans* de Estados Unidos, así como “un poquito del aire de aquel lugar” (2001, p. 5); de esa manera, en él se fue erosionando esa parte de la identidad del imperio colonial inglés y fue desarrollando una mirada más cosmopolita. Es precisamente la intención del trabajo de Appadurai (2001) mostrar el contraste de estas experiencias que tuvo en su juventud contra las clases teóricas sobre la modernidad en la década de los setenta. Para Appadurai (2001), la modernidad se encontraba desbordada, pues afirmaba la existencia de

una ruptura de la modernización y observaba en los medios de comunicación y los movimientos migratorios el reconocimiento de los cambios. Por lo cual se encuentra muy relacionado con el análisis en retrospectiva que realiza Relph (2016), al mirar en una posición más adelantada en el tiempo todos estos cambios.

De acuerdo con Appadurai (2001), es en el trabajo de la imaginación donde las personas unen lo global con sus prácticas culturales cotidianas, a través de desacuerdos y negociaciones simbólicas, que se potencializan con los avances tecnológicos.

Continuando con el análisis en retrospectiva de Relph (2016), seguidamente centra su atención en lo híbrido. De acuerdo con él los lugares siempre han sido híbridos, ya que desde tiempos remotos las prácticas locales se modificaban por conocimientos provenientes de otros lugares; no obstante, lo nuevo es que ahora la movilidad de las personas sea un fenómeno intenso y creciente, por lo cual se importan ideas a otros lugares con mayor facilidad, generando una hibridación presente en los lugares cotidianos contemporáneos.

Relph menciona que las migraciones internacionales han sucedido desde 1970, recalcando la posibilidad de vivir o estar unidos a varios lugares; dicho transnacionalismo se observa en diferentes tiendas y restaurantes: “Se han yuxtapuesto y superpuesto diferentes culturas y sus conectividades a paisajes urbanos preexistentes para crear politopías complejas ocupadas simultáneamente por muchas geografías diferentes” (2016, p. 29). Para Appadurai (2001), es justamente la combinación de los medios de comunicación electrónicos con las migraciones masivas lo que origina el carácter transnacional.

Ya que un objetivo de Appadurai (2001) es retomar las dimensiones culturales de la globalización comienza con definir lo que, para él, es cultura, mencionando que se niega a verlo como una cosa en sí misma, pues acarrea la idea de unión, dejando a un lado lo diferente, es decir, aquellas personas que son marginadas. Para Appadurai, lo “cultural” como adjetivo tiene más que ver con las diferencias y los contrastes, siendo de este modo más enriquecedor. Por lo tanto, la cultura sería más bien un “recurso heurístico que podemos usar para hablar de las diferencias” (2001, p. 15); y, de esta forma, crear concepciones de la identidad de grupo, al retomar ciertas diferencias, las cuales pueden ser movilizadas.

El capitalismo global, aclara Relph, es un bastión de la modernidad sin lugar, que no pone cuidado en las consecuencias locales y se observa en paisajes carentes de lugar, como hoteles, oficinas corporativas y puertos de contenedores; pero aun así cada uno de estos sitios buscan tener un rasgo distintivo, convirtiéndose en símbolo de identidad de ciudades: “A un nivel mundano, la globalización económica impregna la vida cotidiana en todas partes y en todas las culturas a través de sus servicios, empleo y valores” (2016, p. 29).

No obstante, la carencia de lugar presente se mitiga cuando existe la combinación de diferentes lugares y se generan nuevos escenarios. Resalta el papel de los medios electrónicos para configurar la hibridación de lugares: “En la aldea global prolifera la diversidad, pero sin un orden claro” (Relph, 2016, p. 30).

A diferencia de 1976, para Relph en 2016 la idea de interior y exterior, y de lugar y carencia de lugar, ahora no funcionan igual o no son tan evidentes como lo eran entonces; pues menciona que ahora todos estamos interconectados de alguna manera, sin importar que alguien nunca haya salido de su lugar de origen; ahora el resto del mundo ha sido importado a aquel lugar, de algún otro modo.

En su libro, Appadurai (2001) analiza cómo los medios electrónicos han impactado tanto en el comportamiento como en la comunicación, cambiando los discursos de la vida cotidiana; explicando que estos medios se encuentran disponibles para todo tipo de personas e influyen en la identidad e imagen personal. Otra característica en los medios electrónicos es la velocidad con la que se desarrollan y llegan a las vidas de las personas, transformando las subjetividades cotidianas; para Appadurai esto tiene, además, un carácter político, que se aleja de la influencia del Estado-nación.

El punto principal para Relph es que los cambios sociales y tecnológicos de los últimos cuarenta años desencadenaron grandes impactos para la comprensión del lugar:

Casi en todas partes hay ahora una peculiar amalgama de lugar y no lugar, en capas, una mezcla, un compuesto, una síntesis, una reunión, un híbrido de diferentes historias y geografías. Sin embargo, el desarraigo es sólo una parte de la historia. Me parece que ha ido acompañada en gran medida de lo que podría llamarse “reintegración”: la formación de nuevas relaciones sociales y conexiones con lugares elegidos por sus atributos distintivos por grupos de ideas afines. (2016, p. 31)

Un ejemplo de esto son los jubilados que buscan lugares cálidos, urbanitas que buscan una vida citadina peculiar o los pueblos gay. Todos estos lugares, explica Relph, pueden ser una mezcla de influencias sociales importadas, de conexiones entre lugares y comunidades afines, y los diseños pueden contener elementos carentes de lugar; sin embargo, poseen la cualidad de la unión:

En los últimos cuarenta años las relaciones entre lo local y lo compartido, entre el lugar y la falta de lugar, se han entrelazado. En cierto sentido, todos hemos sido desplazados y desarraigados, no por la fuerza, sino por los suaves atractivos de la movilidad y la comunicación, y luego encontramos formas de reconectarnos con nuevos lugares porque encontramos formas de volver a arraigar los valores y aspiraciones que llevamos con nosotros. (2016, p. 32)

Conforme a este autor, ahora la experiencia del lugar no se trata sobre las raíces o la necesidad y la responsabilidad de la herencia, sino más bien es una cuestión de sacarle provecho y disfrutar al máximo el lugar en donde estamos. Esta idea se conecta con lo reflexionado con Appadurai cuando aclara la relación entre cultura y etnicidad, mencionando que él no adopta la etnicidad como la idea de la familia y el parentesco, sino más bien como la construcción y movilización consciente de las diferencias para crear una identidad de grupo, es decir, una cuestión de culturalismo; y este culturalismo se observa al sobrepasar fronteras, siendo transnacional: “el culturalismo es la forma que las diferencias culturales tienden a adoptar en la era de los medios masivos de comunicación, las migraciones masivas y la globalización” (2001, p. 17).

Según Relph (1997), se debe seguir un camino intermedio, sin inclinarse al nacionalismo o la fabricación de lugares, pues, al explorar los paisajes transferidos y los nacionalismos reconstituidos de la posmodernidad, un sentido común del lugar puede ser una base esencial para adoptar una actitud equilibrada que reconozca las diferencias, pero al mismo tiempo no socave el carácter distintivo de cada lugar.

Relph (2016) explica que ahora la paradoja del lugar es apreciar la identidad distintiva del lugar desde la comprensión de su similitud con otros lugares. Continúa explicando que ya se han mezclado tanto y tan intensamente los lugares, que es difícil diferenciar lo copiado o prestado de otro lugar. Aclara también que la carencia de lugar no ha desaparecido, pero ahora ha cambiado de carácter; se ha vuelto sutil y de algún modo también ha traído consigo aspectos positivos a la vida cotidiana.

La revisión que realiza el autor cuarenta años después nos ilustra sobre intentar trascender los conceptos de lugar y carencia de lugar que desarrolló en 1976, que se han convertido en conceptos confusos que no pueden ser desvinculados con la realidad actual ni tratados particularmente sin retomar el contexto global, ya que ahora todo está mezclado e inclusive invertido. Estos conceptos no pueden ser tomados literalmente ni reducidos, pues se requiere retomar la paradoja del lugar para comprender cómo son hoy en día nuestras experiencias; en este sentido, las reflexiones de Appadurai (2001) permiten comprender aún más cómo se han transformado nuestras vidas cotidianas con los cambios producidos por la globalización, la migración y los medios de comunicación masiva electrónicos.

Mutación del lugar y la carencia de lugar en territorios periféricos

A través del análisis que realiza Gil Grandett (2019) sobre el estudio y las problemáticas de los espacios periféricos en el contexto latinoamericano en décadas anteriores, podemos comprender cómo ha sido la evolución del lugar y la carencia de lugar en los bordes urbanos, de acuerdo con lo desarrollado previamente.

La citada autora expone que en las décadas de 1950 a 1980, se encontraban tendencias marginales donde comenzaba el debate respecto a dos polaridades: el centro y la periferia. Desde estas perspectivas, se entendió al centro como un lugar histórico, ordenado, de progreso y de jerarquía; mientras a la periferia como un lugar dominado, conflictivo y degenerado (Aricó, Mansilla y Stanchieri, 2016).

Sin embargo, en estos años la periferia tenía su propia identidad, pues existía una cultura periférica con sus propios valores. Se encontraba una “innovación cultural” (Aricó et al., 2016), en la cual poder cuestionar la clase dominante del momento.

Entonces, esta periferia era un lugar en sí mismo, en donde constantemente se construían relaciones y vínculos sociales fuertes, ya que la gente se apoyaba frente a la adversidad. Esta periferia, fuese como fuese, contenía elementos del lugar, tal como lo describe Relph (1976).

Posteriormente, en el periodo 1980-2000, de acuerdo con Gil Grandett (2019), se analizaron tendencias que vinculaban dinámicas políticas y sociales, pues apareció el concepto de zonas periurbanas, se observó una urbanización acelerada y dispersa, y se enfocó en el dualismo: urbano-rural. Sobre todo, estuvo presente la fase neoliberal del capitalismo, la cual modificó a las ciudades.

Por lo tanto, aquellos espacios que se creían degenerados comenzaron a verse como espacios de oportunidad, para “regenerar” la calidad urbanística y ambiental. En diferentes partes del mundo, se planearon estrategias urbanísticas para revalorizar aquel espacio “decadente” (Aricó et al., 2016). A través de los diferentes cambios sociales, como la globalización, los territorios periféricos empezaron a tener un dinamismo urbano o un dinamismo inmobiliario muy importante. De esta forma, el territorio periférico se vio como un espacio vendible para ser regenerado y empezó a perder la identidad con la que ya contaba la periferia, ya que comenzó a contener elementos de la carencia de lugar, es decir, lugares sin significados profundos, uniformidad geográfica, experiencias comunes, etcétera.

Seguidamente, conforme a Gil Grandett (2019), a partir de la década de los dos mil, aparece el concepto del borde urbano, donde se observan crecimientos intensos y límites territoriales difusos, produciéndose una pérdida del sentido del lugar (Nogué, 2014) y donde, además, se otorga mayor importancia a la dimensión ambiental, resultado de la preocupación por el medio ambiente que surgió en los movimientos a partir de la década de los setenta. Se reconoce a los bordes urbanos como “bisagras de sostenibilidad” (Gil Grandett, 2019), es decir, como lugares de interconexión. Por lo tanto, el término de borde urbano surge como una preocupación de la forma de urbanizar los territorios periféricos, sobre todo en el aspecto medioambiental (Ballén Velásquez, 2014).

En las ciudades latinoamericanas se observan bordes urbanos con tipologías diferentes; se encuentran bordes con fraccionamientos cerrados para clases medias y altas (Bazant, 2010; Pulido, 2014), pero también continúan presentes bordes urbanos con características marginales, e inclusive donde se presentan estas dos realidades mezcladas o confrontadas.

Por lo cual los bordes urbanos se convierten en territorios híbridos, donde se observan elementos globales, por ejemplo, en fraccionamientos cerrados que no cuentan con una identidad propia, teniendo un estilo moderno y funcional, pero sin ningún carácter propio, es decir, carente de lugar.

No obstante, en dichos territorios, ya sean fraccionamientos cerrados de clase media o alta, o incluso en la periferia con viviendas de bajos recursos, es posible observar la paradoja del lugar de la que nos habla Relph (2016). Ya que, a pesar de la uniformidad geográfica presente en los territorios de borde, no se pueden tachar de no ser “lugares”, y solo contener elementos de la carencia de lugar; pues las personas que ahí habitan les otorgan una identidad propia, formando lazos vecinales, significados simbólicos, adaptándolos a su localidad, convirtiéndolos en su refugio y su hogar, donde las personas valoran la tranquilidad que estos les ofrecen. Se convierten en un lugar de oportunidad para mejorar su vida, y donde iniciar familia; se convierten, pues, en lugares significativos para ellos y donde surge la posibilidad de conectar con sus identidades territoriales.

Por lo cual en los bordes urbanos también se encuentran espacios de hibridación, complejos, donde hay elementos de lugar y de carencia de lugar, siendo importante observarlos más allá de estigmas; ver a estos territorios más allá de su potencial para ser vendidos y ser regenerados urbanísticamente. Es fundamental entender estos espacios como lugares en sí mismos, con sus propias identidades y significados, donde existen diversas maneras de experimentarlos, donde hay que observar realmente cómo son las interacciones que se forjan y qué vínculos sociales y ambientales se generan.

Más que intentar encontrar una solución simplemente basada en la técnica o en intereses económicos, se debería considerar analizar estos lugares realmente como son vividos, como son sentidos, como son experimentados en conjunto en su elemento social, cultural y físico.

Conclusiones

Es importante cuestionar el concepto de los bordes urbanos, cuáles son sus elementos esenciales y qué los distingue de otros conceptos, tal y como lo hace Hiernaux (2006) cuando invita a cuestionar la dimensión ontológica de la ciudad. En este sentido, se puede concluir que los bordes urbanos son territorios en transición donde existe un encuentro de espacios con diferentes dinámicas y esencias, y es precisamente

este choque el que genera nuevas experiencias, pero al mismo tiempo nuevas problemáticas; el concepto surge precisamente de la expansión urbana sucedida en las últimas décadas del siglo XX, de la degradación ambiental y de las interacciones entre la sociedad y la naturaleza. En su cuestión urbana deberían seguir mostrando las tres dimensiones esenciales de lo urbano: lo laberíntico, lo fugaz y lo fortuito; sin embargo, esto no siempre ocurre, pues lo que se observa son urbanizaciones invasivas, segregadas, sin carácter ni diversidad, y donde reinan los intereses de unos pocos. Estos espacios, por lo tanto, requieren ser analizados desde la forma en que son percibidos y utilizados en la cotidianidad, desde su aspecto simbólico, para integrarlo mejor en su entendimiento ecológico, social y económico.

Conforme a lo anterior, para vislumbrar los significados y el aspecto simbólico de los bordes urbanos es necesario comenzar con el estudio del lugar, y como ya vimos, con los cambios sociales, políticos y culturales de las últimas décadas que han transformado significativamente los lugares y nuestras vidas cotidianas y, por lo tanto, nuestras experiencias. Se debe continuar reflexionando sobre cómo y por qué han cambiado nuestros modos de vida, y cómo esto ha afectado a nuestras ciudades, la relación de unos con otros y nuestra relación con la naturaleza. Es importante no reducir los conceptos, los elementos ni las problemáticas, y considerar que todo tiene una influencia, no solo local sino también global.

Además, tomar en cuenta que hoy en día no es tan sencillo definir la carencia de lugar en los bordes urbanos, a partir únicamente de la similitud geográfica que expresan, ya que pueden contener también elementos particulares y distintivos; debido a que las personas a través de su cotidianidad y apropiación del espacio lo dotan de significados y cualidades locales. En la actualidad existe una diversidad de imaginarios construyendo la ciudad.

Referencias bibliográficas

- Aguilera Martínez, F. A. y Sarmiento-Valdés, F. A. (2019). *El borde urbano como territorio complejo. Reflexiones para su ocupación*. Universidad Católica de Colombia. <https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/615bf478-15c7-4b57-afdd-07cc137a747b/content>
- Appadurai, A. (2001). *La modernidad desbordada: dimensiones culturales de la globalización*. Ediciones Trilce.
- Aricó, G., Mansilla, J. A. y Stanchieri, M. L. (2016). Desentrañando la periferia urbana. Espacio, tiempo y rasgos de los “barrios corsarios”. En G. Aricó, J. A. Mansilla y M. L. Stanchieri (Coords.), *Barrios corsarios: memoria histórica, luchas urbanas y cambio social en los márgenes de la ciudad neoliberal* (pp. 17-36). Pollen Edicions.

- Avellaneda Cusara, A. y Narváez Jiménez, I. C. (2019). Transformación del ambiente en bordes urbanos. *Biotecnia*, 21(2), 11-18. <https://doi.org/10.18633/biotecnia.v21i2.901>
- Ballén Velásquez, L. M. (2014). "Desbordando" la categoría de borde. Reflexiones desde la experiencia bogotana. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(2), 131-140. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132014000200131&lng=en&tlng=es
- Bazant, J. (2010). Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana. *Espacio Abierto*, 19(3). <https://produccioncientificaluz.org/index.php/espacio/article/view/1405>
- Díaz Osorio, M., Pulgarn Osorio, Y., Páez Calvo, A. y Ovalle, J. (2022). Resignificación del patrimonio cultural en bordes urbanos. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(1), 247-260. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n1.96008>
- Gil Grandett, N. I. (2019). El borde urbano: un concepto dinámico e integral para el estudio de los espacios urbano regionales. *Revista Latinoamericana de Estudiantes de Geografía*, 6, 10-20.
- Guevara, T. (2015). Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales en las ciudades latinoamericanas contemporáneas. *EURE (Santiago)*, 41(124), 5-24. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000400001>
- Harvey, D. (2008). La libertad de la ciudad. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 1(7), 15-29. <https://doi.org/10.7440/antipoda7.2008.02>
- Heidegger, M. (1962). *Being and time*. Harper and Row.
- Hiernaux, D. (2006). Repensar la ciudad: la dimensión ontológica de lo urbano. *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos*, 4(2), 7-17.
- Mattos, C. A. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En A. I. Geraiges de Lemos, M. Arroyo y M. L. Silveira (Eds.), *América Latina: cidade, campo e turismo*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), San Pablo.
- Nogué, J. (2014). Sentido del lugar, paisaje y conflicto. *Geopolítica*, 5(2) 155-163. http://dx.doi.org/10.5209/rev_GEOP.2014.v5.n2.48842
- Pulido, N. (2014). Bordes urbanos metropolitanos en Venezuela ante nuevas leyes y proyectos inmobiliarios. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 23(1), 15-38. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281829103001>

- Ramírez Velázquez, B. R. (2007). Del suburbio y la periferia al borde: el modelo de crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). *L'Ordinaire des Amériques*, 69-89. <https://doi.org/10.4000/orda.3350>
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. Pion.
- Relph, E. (1997). Sense of Place. En Susan Hanson (Ed.), *Ten Geographical Ideas that Have Changed the World*. Rutgers University Press
- Relph, E. (2016). The Paradox of Place and the Evolution of Placelessness. En R. Freestone y É. Liu (Eds.), *Place and Placelessness Revisited* (pp. 20-34). Routledge Research in Planning and Urban.
- Salazar Hernández, C. A. y Ruiz Zuleta, B. (2014). La noción de borde en la narrativa urbana. Estudio de caso: Medellín, Colombia. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24(2), 31-39. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74833911015>
- Toro Vasco, C., Velasco Bernal, V. y Niño Soto, A. (2005). El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 4(7), 55-65. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75004705>
- Villamizar Duarte, N. y Talavera, H. (2018). Introducción: Bordes urbanos como procesos territoriales. En N. Villamizar-Duarte y H. Talavera-Dávila (Eds.), *Bordes urbanos. Procesos de construcción territorial* (pp. 10-15). Universidad Nacional de Colombia.

Género y ciudad. Movilidad del cuidado en Ciudad Juárez

Gender and the city. Mobility of care in Ciudad Juárez

Isaac Chaparro Hernández¹

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

isaac.chaparro@uacj.mx

<https://orcid.org/0000-0002-6448-4433>

Christian Lorena Moreno Lizárraga²

Universidad Autónoma de Sinaloa, México

cris._1@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0007-9514-7353>

Recepción: 17 agosto 2024

Corregido: 21 diciembre 2024

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.2>

Resumen

Esta investigación se realizó en Ciudad Juárez, Chihuahua, y aborda la movilidad del cuidado, tema que involucra directamente al género femenino y su relación con el espacio urbano. Los diversos y múltiples viajes que llevan a cabo las mujeres, sin recibir remuneración, están mayormente relacionados con el cuidado de sus dependientes, como familiares, personas con enfermedades crónico-degenerativas, personas con discapacidades, adultos mayores, entre otros. Se discute cómo las mujeres desarrollan habilidades y capacidades para dedicar tiempo y esfuerzo al cuidado de sí mismas y de quienes dependen de ellas, lo que implica gestionar recursos personales en beneficio de otros. En este artículo se utilizan los resultados de un estudio efectuado en 2019, en el que se aplicó una Encuesta Origen-Destino (EOD) a una muestra representativa que abarcó toda la ciudad. Se consideraron variables relacionadas con el género para analizar los patrones de movilidad cotidiana a escalas macro y micro. Las categorías de análisis incluyeron: hogar, características sociodemográficas, motivos del viaje, medios de transporte y fricciones físicas. Los resultados

¹ Doctor en Estudios Urbanos con Mención Honorífica en Líneas de Investigación de Movilidad y Estructuración Urbanas. Maestro en Ingeniería Civil. Licenciado en Ingeniería Civil. Galardonado con el Premio Internacional Pedro Vicente Maldonado a la Mejor Tesis de Doctorado en Cartografía, Geodesia y/o Información Geográfica de 2022. Miembro del SNII Nivel Candidato. Recientemente desarrolla investigaciones de Patrones y Modelos de Movilidad Urbana, así como Análisis Espaciales de Estructuras Urbanas. Profesor de tiempo completo en áreas de Arquitectura, Construcción y Urbanismo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ).

² Estudiante del Doctorado en Estudios Urbanos de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ). Integrante del Programa de Doctores Jóvenes de la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS). Maestra en Ciencias Sociales con énfasis en Estudios Regionales y licenciada en Trabajo Social por la UAS. Docente y excoordinadora de la Maestría en Trabajo Social de la UAS, incorporada al SNP.

reflejaron que las mujeres en esta ciudad experimentan una hipermovilidad cotidiana, caracterizada por una mayor cantidad de viajes, tiempos, distancias, costos y acompañamiento en comparación con los hombres. En conclusión, se evidencia la importancia de los desplazamientos de las mujeres en esta región fronteriza, lo que resalta la necesidad de más investigaciones en esta área, así como el desarrollo de programas para rediseñar el transporte y políticas que garanticen una movilidad inclusiva y una mejor calidad de vida, especialmente para las mujeres y poblaciones vulnerables.

Palabras clave: Encuesta Origen-Destino, estudios de género, movilidad del cuidado, patrones de movilidad, políticas de transporte.

Abstract

This research was conducted in Ciudad Juárez, Chihuahua, and addresses the mobility of care, an issue that directly involves the female gender and its relationship with urban space. The diverse and multiple trips that women make, without being paid, are mostly related to the care of their dependents such as family members, people with chronic degenerative diseases, people with disabilities, the elderly, among others. It discusses how women develop skills and abilities to dedicate time and effort to care for themselves and their dependents, which involves managing personal resources for the benefit of others. This article uses the results of a study conducted in 2019, in which an Origin-Destination Survey (ODS) was applied to a representative sample covering the entire city. Gender-related variables were considered to analyze daily mobility patterns at macro and micro levels. The categories of analysis included: household, sociodemographic characteristics, travel motives, means of transportation, and physical frictions. The results showed that women in this city experience daily hypermobility characterized by a greater number of trips, times, distances, costs, and accompaniment compared to men. In conclusion, the importance of women's movements in this border region is evident, highlighting the need for more research in this area as well as the development of programs to redesign transportation and policies that guarantee inclusive mobility and a better quality of life, especially for women and vulnerable populations.

Keywords: Origin-Destination Survey, gender studies, mobility of care, mobility patterns, transportation policies.

Introducción

Las ciudades actuales reflejan una infraestructura urbana planificada de manera hegemónica y masculinizada, que no toma en cuenta las necesidades de las mujeres ni considera adecuadamente su movilidad (Kern, 2021; Greed, 2019). Este modelo de planificación surge de procesos sociohistóricos que transformaron las ciudades para responder a demandas económicas, políticas y sociales. Con la incorporación masiva de las mujeres al trabajo, las dinámicas de movilidad urbana se integraron en los procesos de transformación global, profundizando la relación entre ciudad y género (Borja y Castells, 1997). La urbanización acelerada desde los años noventa dinamizó la vida urbana, promovió inversiones inmobiliarias y generó diversos tipos de asentamientos relacionados tanto con la necesidad de habitar como con las clases sociales de los habitantes. En consecuencia, la dinámica de las ciudades modernas se caracteriza por altos niveles de movilidad de personas y bienes, lo que se relaciona directamente con la distribución física de las actividades de la población. A medida que las ciudades crecen, los desplazamientos abarcan mayores extensiones territoriales (Obregón-Biosca y Betanzo-Quezada, 2015). La movilidad, además de ser una práctica cotidiana, posee un alto valor económico, social y cultural, al conectar y dar continuidad al espacio urbano.

En un mundo globalizado, las mujeres forman parte de la población económicamente activa, ya sea de manera parcial o completa, y son las principales responsables del desarrollo integral de sus hogares (Borja y Castells, 1997). Hoy en día, las mujeres utilizan la ciudad para trabajar y cuidar, lo que incrementa la complejidad de su movilidad, especialmente al asumir roles tradicionales de cuidado (Soto Villagrán, 2021; Gutiérrez, 2021). El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 de la Agenda 2030 busca que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Este es un desafío particularmente ambicioso para las poblaciones vulnerables, que enfrentan barreras significativas para acceder a la ciudad. Muchas ciudades, tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo, no están adaptadas para personas con movilidad reducida. Incluso en sistemas masivos consolidados, como el metro de la Ciudad de México, persisten desafíos para personas con enfermedades crónicas, discapacidades o madres con hijos pequeños, lo que convierte la movilidad en un sacrificio considerable (Murata, Delgado Campos y Suárez Lastra, 2017).

La estructura urbana actual no favorece la movilidad de ciertos grupos dependientes, particularmente de las mujeres, quienes a menudo asumen la responsabilidad del cuidado de hijos, adultos mayores y personas con discapacidad (Borja, 2010). Los cambios en la estructura espacial de las ciudades tienden a afectar más a las mujeres que a los hombres, pues ellas deben articular múltiples prácticas cotidianas, como trabajar, realizar compras, pagar servicios y trasladar dependientes, todo ello en un contexto de movilidad limitada y poco segura (Fenster, 2010; Wills, 2019). Esta situación hace que la movilidad de las mujeres sea más costosa

y compleja, obligándolas en ocasiones a abandonar el empleo formal para recurrir a la economía informal, debido a los altos costos de tiempo y dinero asociados a sus desplazamientos (Gutiérrez et al., 2022).

Estudios feministas han señalado que las mujeres han pasado de ser consideradas seres privados a ocupar espacios públicos, aunque siempre han sido parte de la vida pública (Rose, 1993; Kern, 2021; Greed, 2019). La diferencia radica en el reconocimiento de la mujer como sujeto social y económicamente activo. Debido a las responsabilidades de cuidado, las mujeres realizan más actividades cotidianas y sus desplazamientos en la ciudad son mayores (Soto-Villagrán, 2022). La geografía urbana feminista, que ganó relevancia en los años setenta, ha incorporado a las mujeres en los estudios académicos sobre urbanismo. Gilbert (1997) destacó que la vida cotidiana, se enriquece al examinar la diversidad de experiencias de las mujeres y las estructuras de desigualdad que configuran estos procesos. Kaplan (2014) y, más recientemente, Sánchez-De Madariaga y Zucchini (2020) han estudiado la movilidad del cuidado en Madrid, subrayando la importancia de incorporar variables relacionadas con el cuidado en las Encuestas Origen-Destino (EOD).

El propósito de esta investigación es analizar los resultados de un estudio sobre patrones de movilidad cotidiana en Ciudad Juárez, Chihuahua, realizado entre 2019 y 2020 (Chaparro, 2020). Dicho análisis, desglosado por género, busca explorar las dinámicas de movilidad de las mujeres y dejar un antecedente relevante para el contexto local, fomentando la continuación de estos estudios para su impacto en políticas públicas. Las variables analizadas incluyeron: género, costos, tipos de transporte, edad, orígenes, destinos, cantidad de viajes, tiempos y distancias, tanto entre semana como durante los fines de semana. Los resultados evidencian una fuerte relación entre movilidad urbana y género, destacando que las mujeres asumen principalmente los desplazamientos relacionados con el cuidado de dependientes, como hijos y personas mayores. A pesar de los avances en inclusión social e igualdad de derechos, los roles de género siguen asignando a las mujeres la responsabilidad del cuidado, lo que afecta su movilidad y acceso al espacio urbano.

El artículo se estructura en cuatro apartados: una aproximación conceptual al cuidado, una síntesis de la metodología de la EOD utilizada en 2019, los resultados exploratorios relacionados con la movilidad de las mujeres y, finalmente, las conclusiones.

Marco teórico-conceptual

El concepto de cuidado tiene diferentes enfoques de estudio, siendo el más común la interpretación de las actividades de asistencia, ayuda o protección a otro ser en diversos contextos y entornos. Según Conradson (2003), el cuidado es una necesidad que requiere un espacio físico para realizarse, donde implícitamente existe una relación de distancia y proximidad desde una perspectiva geográfica (Milligan y Wiles, 2010). En

este sentido, los espacios urbanos se definen como paisajes cada vez más complejos, estrechamente vinculados con las dinámicas del cuidado. Soto-Villagrán (2022) establece esta conexión conceptual a través de una interpretación del paisaje desde teorías feministas, anclando los espacios públicos como escenarios de lucha constante entre clases, relaciones de poder, etnias y género, este último moldeado por la evolución cultural. En este contexto, el paisaje no visible se destaca como un elemento clave que requiere habilidades para superar barreras en situaciones específicas. Por ello, resulta imprescindible la implementación de políticas públicas que aseguren el acceso a productos y servicios básicos, incluyendo la movilidad y accesibilidad necesarias para las personas vulnerables.

Desde la perspectiva urbanística, Arriagada (2019) y Rodríguez (2017) enfatizan el concepto de organización social del cuidado como un fenómeno donde las actividades de cuidado están intrínsecamente relacionadas con el funcionamiento económico y político de la ciudad, gestionando la distribución de estas necesidades. Comas-d'Argemir (2016) amplía esta visión al señalar que la complejidad de la organización social del cuidado impacta directamente en la salud y el bienestar de las personas. En este contexto, las mujeres suelen asumir con mayor frecuencia las labores de cuidado, lo que permite analizar el origen, desarrollo y funcionalidad de las ciudades desde los sujetos que más contribuyen a su dinámica, pese a que estas no fueron diseñadas para incluir de manera equitativa a mujeres, niños o adultos mayores en las actividades urbanas, tradicionalmente orientadas hacia los hombres (Ciocoletto et al., 2019).

El papel de las mujeres en las actividades de cuidado ha sido ampliamente destacado, especialmente desde enfoques feministas (Carrasco et al., 2011; Esquivel, 2013; Vega y Gutiérrez, 2014; Esteban, 2017). Estas teorías subrayan la relación del cuidado con el bienestar social, que implica una serie de gestiones económicas, materiales y psicológicas tradicionalmente asignadas a las mujeres, debido a roles culturales (Batthyány, 2015). Esta dinámica se manifiesta en la dependencia entre la persona cuidada y la cuidadora, influenciada por factores como la accesibilidad a productos y servicios básicos, la planificación urbana, la economía, la cultura y la movilidad. Estas condiciones generan fricciones, como la distancia, el tiempo, los costos de los desplazamientos y la seguridad integral durante los trayectos, que afectan de manera desproporcionada a las mujeres (Sánchez-De Madariaga y Zucchini, 2020).

El cuidado no solo se desarrolla en el hogar, sino también en el entorno urbano, donde la geografía permite determinar y analizar los lugares asociados a estas actividades (Ortúzar, 2000). Sin embargo, los trayectos hacia estos espacios también requieren cuidados específicos. Estos escenarios están determinados por factores como la violencia en el espacio público, la infraestructura y los servicios urbanos, que son moldeados por procesos de gobernanza y planeación urbana. Estos factores influyen en las formas en que se vive la

cotidianidad del cuidado en la ciudad, haciendo que los procesos de movilidad individual sean complejos y demanden habilidades desarrolladas en el hogar (Soto-Villagrán, 2022).

A nivel de escalas, aunque el cuidado ha sido más estudiado dentro de los hogares, también ocurre en el ámbito público, debido a la necesidad de realizar actividades fuera de casa. Por lo tanto, adquiere relevancia su análisis desde una perspectiva geográfica y de movilidad, que abarca desde el momento en que las personas salen del hogar hasta que llegan a su destino para satisfacer alguna necesidad. Esto plantea preguntas como: ¿qué sucede en el trayecto?, ¿cuáles son los motivos para realizar esta actividad? En el contexto específico de Ciudad Juárez, caracterizada por sus condiciones demográficas, políticas y económicas, cabe cuestionarse si los patrones de movilidad del cuidado son diferentes a los de otras ciudades previamente estudiadas. Responder a estas preguntas puede apoyar perspectivas urbanas y políticas que promuevan la creación de espacios más justos e inclusivos (Comas-d'Argemir, 2016).

En el ámbito global, las desigualdades de movilidad por género son evidentes. Un ejemplo reciente es la pandemia del COVID-19, que intensificó estas desigualdades al aumentar las responsabilidades de cuidado asumidas por las mujeres, principalmente en el hogar y sus cercanías (Zúñiga-Olave y Herrmann-Lunecke, 2022). Además, la violencia contra mujeres y niñas aumentó considerablemente debido al confinamiento (ONU Mujeres, 2020). Este comportamiento de roles no es nuevo; históricamente, las actividades reproductivas y de cuidado se han asociado a las mujeres, mientras que las productivas externas se asignan con mayor frecuencia a los hombres (Segovia y Nieves, 2017). Aunque en las últimas décadas se ha reducido esta brecha de roles, aún queda un largo camino para alcanzar una equidad funcional. Estudios recientes han demostrado que los roles de género continúan asignando una carga desproporcionada de trabajo a las mujeres, muchas veces invisible desde una educación tradicionalista (Jirón et al., 2022) y, a menudo, considerado inferior desde una perspectiva cultural y económica (Hatton, 2017).

Movilidad del cuidado

En este contexto surge la suma conceptual del cuidado y la movilidad, una línea de estudio relativamente reciente discutida por primera vez por Sánchez-De Madariaga (2009; 2013) con el objetivo de integrar adecuadamente la perspectiva de género en las políticas públicas de movilidad y transporte. Este enfoque se fundamenta en la articulación de tres conceptos principales: cuidado, movilidad y transporte. Dado que la movilidad del cuidado implica una relación de dependencia, típicamente entre familiares, se define inicialmente como un trabajo no remunerado realizado por personas adultas para atender a personas dependientes, como infantes, adultos mayores, personas enfermas o con discapacidades. Sin embargo, este

trabajo también puede ser desempeñado por otros grupos, como niños mayores que cuidan a menores, personas con discapacidad que cuidan a sus hijos o adultos mayores que atienden a personas dependientes. Así, el concepto puede ser recategorizado como un trabajo que se bifurca en remunerado y no remunerado, destinado al mantenimiento y reproducción de los hogares (Sánchez-De Madariaga, 2023).

La complejidad de la movilidad del cuidado puede analizarse a través de seis dimensiones interrelacionadas:

1. Sujetos de cuidados: quienes establecen los flujos de las prácticas cuidadoras entre las personas interdependientes, típicamente dentro del mismo hogar.
2. Prácticas de cuidado: actividades destinadas a garantizar una vida plena, como higiene, descanso, educación, seguridad y otras.
3. Lugares de cuidado, tanto privados (hogares) como públicos (hospitales, guarderías, albergues): ofrecen infraestructura para realizar estas actividades.
4. Materialidades y objetos que posibilitan el cuidado: como carriolas, mochilas, sillas de ruedas, rampas y otros elementos que facilitan o limitan el cuidado, según el entorno físico.
5. Temporalidades del cuidado: definidas por los ritmos cíclicos de actividades naturales y funcionales, así como por tiempos disciplinares, como el trabajo, la escuela y el transporte.
6. Afectos y afectividad: una dimensión que frecuentemente recae en las mujeres, quienes, además de las responsabilidades funcionales del cuidado, establecen vínculos emocionales fuertes asociados culturalmente con el cariño (Jirón et al., 2022).

La ciudad, como escenario, refleja una diversidad poblacional que no siempre encuentra identidad con su entorno urbano, debido a que este no ha sido diseñado para atender las necesidades de todos sus habitantes. Si bien los procesos sociohistóricos explican la infraestructura urbana actual, desde el urbanismo es necesario repensar, rediseñar y actuar para abordar las desigualdades. En este sentido, se pone en evidencia la situación que enfrentan las mujeres en el espacio urbano, quienes, además de formar parte de la población económicamente activa, asumen roles tradicionales de cuidado. Esto incluye no solo la atención de sus hijos, sino también, en ocasiones, la de padres u otros familiares dependientes. La infraestructura urbana de muchas ciudades no es apta para las mujeres ni para su movilidad, como si la ciudad les presentara obstáculos adicionales al no ofrecer transporte adecuado para las necesidades del cuidado (Kern, 2021).

A pesar de estas limitaciones, las mujeres han desarrollado una notable adaptabilidad para cumplir con estas tareas, convirtiendo la vida cotidiana en un desafío constante. Esta realidad subraya la necesidad de

generar espacios pensados, diseñados y contruidos para promover una sociedad más equitativa e inclusiva, es decir, una ciudad inclusiva (Comas-d'Argemir, 2016).

Metodología

La revisión de investigaciones y proyectos sobre movilidad proporcionó las características necesarias para el desarrollo de este estudio, destacándose el trabajo de campo realizado en 2019, que incluyó la aplicación de EOD en Ciudad Juárez (Chaparro, 2020). La metodología empleada, de enfoque cuantitativo, permitió analizar los resultados de dichas encuestas considerando variables relacionadas con el género para identificar los patrones de viajes intraurbanos. Además, se implementó una combinación de análisis descriptivos y comparativos de las dinámicas de movilidad, desglosadas por género, a dos escalas: urbana global y microescala georreferenciada. Este enfoque metodológico representa una contribución innovadora, ya que no se ha observado en otras investigaciones revisadas, tanto en contextos locales como internacionales.

Es relevante señalar que, en estudios previos, las técnicas de análisis espacial, recopilación de datos de campo y modelado, se han utilizado de manera independiente. En este estudio dichas técnicas se integraron respetando el fundamento original de la única fuente de datos actual disponible para la ciudad. Los ajustes realizados en la metodología estuvieron orientados a cumplir con los objetivos específicos del trabajo, aplicándolo al contexto de Ciudad Juárez con un enfoque de género. Este diseño metodológico busca no solo aportar una perspectiva más detallada y precisa de las dinámicas de movilidad, sino también ofrecer una herramienta analítica que pueda aplicarse en futuros estudios con objetivos similares.

Área de estudio

Ciudad Juárez es parte integral del municipio de Juárez y representa la mayor concentración de población en el estado de Chihuahua, con 1 501 446 habitantes, de los cuales el 49.96 % son mujeres y el 50.04 %, hombres. En esta ciudad, el 99 % de la población del municipio reside en el área urbana. A escala nacional, Ciudad Juárez ocupa el octavo lugar entre las zonas metropolitanas con mayor población, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2020).

Geográficamente, Ciudad Juárez se encuentra ubicada entre las coordenadas 106°12' y 106°16' de longitud oeste y 31°30' y 31°46' de latitud norte. Su posición estratégica en la frontera con los estados de Texas y Nuevo México, en Estados Unidos, y su delimitación natural por el Río Bravo, favorecen dinámicas industriales relacionadas con la manufactura y la maquiladora. Estas actividades económicas contribuyen significativamente a la movilidad social y económica de la región, posicionándola como un importante nodo de interacción transfronteriza.

Muestra y localización

Durante 2019, año en que se desarrolló y aplicó la EOD (Chaparro, 2020), se tomó como base el Censo de Población y Vivienda del INEGI 2010, donde se encontraron 361 470 viviendas particulares habitadas, distribuidas en 637 Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB). Para la distribución geográfica del muestreo, se empleó la ecuación tradicional para poblaciones finitas (ecuación 1) y se tomó en cuenta la cantidad de viviendas, la población, un nivel de confianza del 95 %, un margen de error del 5 % y probabilidades del 50 %, tanto a favor como en contra, debido a la falta de información previa. El resultado final arrojó un tamaño de muestra de 384 viviendas habitadas, las cuales fueron encuestadas considerando una distribución equitativa.

$$n = \frac{N \times Z_{\alpha}^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \times p \times q} \quad (1)$$

Donde:

n = Muestra

N = Población finita

Z_{α}^2 = Nivel de confianza

p = Probabilidad a favor

q = Probabilidad en contra

d^2 = Margen de error

El siguiente paso fue tomar la metodología empleada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), para analizar trece indicadores del Censo de Población y Vivienda 2010 del INEGI a nivel de AGEB, con el objetivo de combinar AGEB's en polígonos con mayor área. Los resultados de la investigación, presentados en la figura 1, delimitan sesenta y cuatro Unidades Territoriales de Análisis (UTA) con similitudes sociodemográficas significativas dentro de la ciudad. A través de un proceso en dos etapas, se determinó la cantidad de muestras necesarias y su localización en proporción a la cantidad de viviendas habitadas contenidas en cada UTA.

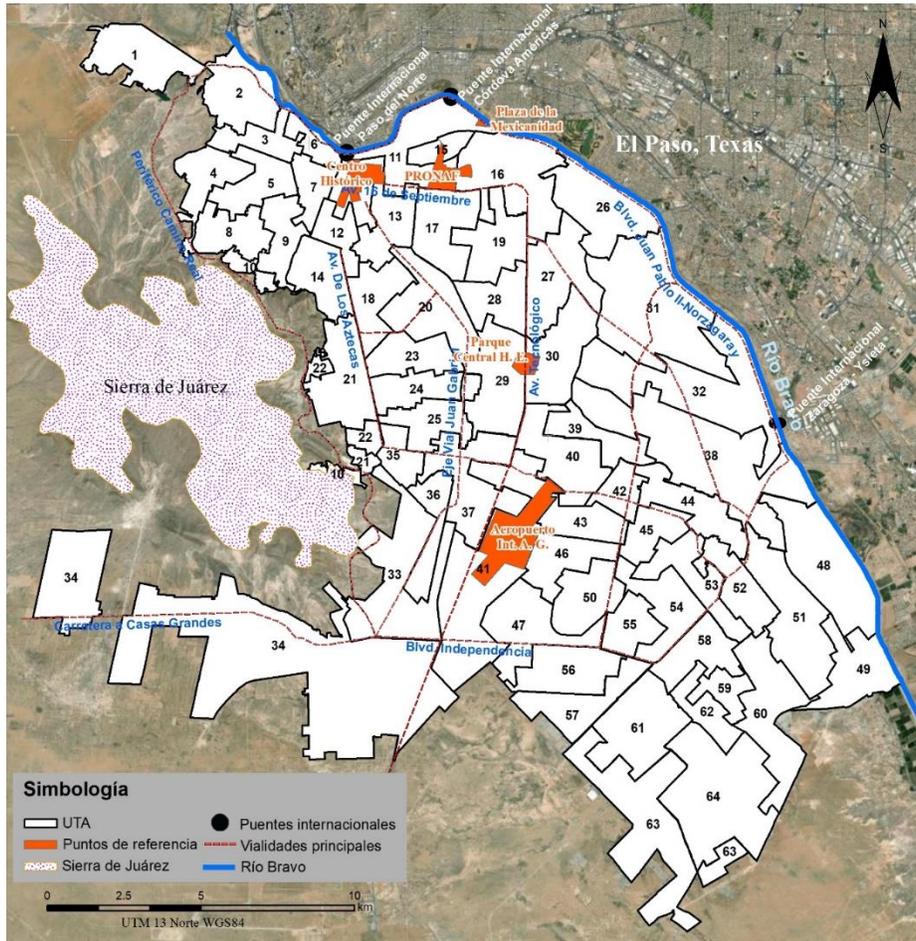


Figura 1. Agrupación de AGEB en UTA

Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Encuesta Origen-Destino (EOD)

Se retomó la metodología empleada por el INEGI (2017) en la EOD en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México y se adecuaron los formatos y la logística para recopilar información detallada en el contexto de Ciudad Juárez durante 2019. La encuesta se estructuró en características generales del hogar, medios de transporte utilizados cotidianamente, datos sociodemográficos de cada integrante y tarjetas de viajes (Chaparro, 2020). La recopilación de información se aplicó a cada miembro de las viviendas habitadas seleccionadas aleatoriamente dentro de las UTA asignadas. Cada persona encuestada describió detalladamente todos los viajes realizados en un día laborable y en un día del fin de semana. La localización de origen y destino de cada viaje se verificó mediante Google Maps, registrando coordenadas geográficas, horarios, tiempos de desplazamiento, vialidades utilizadas, tipos de transporte, motivos y costos asociados.

El trabajo de campo contó con la participación de 132 encuestadores y 16 capturistas, quienes recopilaron datos de 1 126 personas encuestadas. Estas registraron un total de 5 861 viajes, los cuales se desglosaron en

397 868 datos que caracterizan cada desplazamiento. Para el análisis posterior fue necesario extrapolar los resultados de las encuestas a valores que reflejaran la realidad aproximada de la población. Esto se logró mediante el uso de factores de expansión, los cuales multiplicaron proporcionalmente la cantidad de viviendas habitadas dentro de cada UTA por las variables obtenidas. La ecuación 2 utilizada para este cálculo fue la siguiente:

$$FE = \frac{Vh}{m} \quad (2)$$

Donde:

FE = Factor de expansión

Vh = Viviendas habitadas dentro de la UTA

m = Muestra estadística dentro de la UTA

Discusión de resultados

Después de aplicar los factores de expansión, se determinó que en un día típico entre semana se realizan 3 248 570 viajes cotidianos, mientras que en un día de fin de semana la cifra es de 2 594 081 viajes. Es crucial destacar que estos totales excluyen los viajes de turistas y los desplazamientos obligados para desempeñar actividades laborales. La desagregación de estas cifras se presentará en porcentajes para facilitar la comparación entre géneros. En la figura 2 se detalla la cantidad de viajes llevados a cabo por hombres y mujeres a macroescala, divididos en entre semana y fin de semana. Con este primer comparativo, se observa que durante la semana el 52.72 % de los viajes son efectuados por mujeres, mientras que los hombres realizan el 47.28 % de los viajes. Esta distribución expone que las mujeres tienen una mayor movilidad urbana en días laborables, posiblemente debido a responsabilidades combinadas en el ámbito laboral, educativo y doméstico. Durante el fin de semana, la distribución de viajes es más equilibrada con un 50.50 % de viajes llevados a cabo por mujeres y un 49.50 % por hombres. Este equilibrio sugiere una participación casi igual en actividades de ocio, compras y visitas durante los fines de semana. En términos generales, las mujeres representan el 51.73 % de los viajes totales a lo largo de la semana, mientras que los hombres efectúan el 48.27 %. Este patrón general de mayor movilidad femenina puede estar relacionado con la multiplicidad de roles que desempeñan las mujeres en la sociedad actual, indicando una significativa participación en diferentes actividades, tanto dentro como fuera del hogar, y que podría tener relación con el cuidado, como en el estudio de Madrid, España (Sánchez-De Madariaga y Zucchini, 2020).

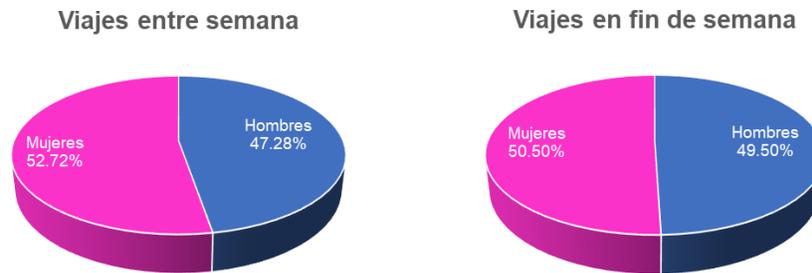


Figura 2. Resultados globales de viajes realizados por género
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Para visualizar de una mejor manera el dato anterior, se cartografió la cantidad de viajes en cada una de las UTA para analizarlo a una escala micro, es decir, determinar en cada zona cuál género es el que tiene mayor porcentaje de desplazamientos. Se encontró que las mujeres tienen más movilidad en 39 de las 64 UTA en las que se dividió la ciudad, resultando en que el 60.94 % de las zonas tienen mayor movilidad femenina, mientras que el 39.06 % son áreas donde predomina la movilidad masculina. En la figura 3 se destacan las zonas por color; se encontró principalmente que las zonas con mayor porcentaje de viajes de mujeres coinciden con áreas de mayor movilidad, según estudios anteriores (Chaparro, 2020). Además, el contexto también indica que las zonas rosadas coinciden con centros y subcentros económicos, donde se encuentra la mayor cantidad de comercios y servicios, como el Centro Histórico, el área de Las Torres y la Zona Dorada, ubicada en el centro geográfico de la zona urbana; también se incluyen las vialidades más importantes de la ciudad, como las avenidas 16 de Septiembre y Tecnológico, Paseo Triunfo de la República y las carreteras a Casas Grandes y Panamericana. En adhesión, si se analizan en forma de periferias, encontramos que las mujeres tienen un mayor porcentaje de desplazamientos en las periferias norte, poniente y sur, mientras que los hombres manifiestan un mayor movimiento en la periferia oriente.

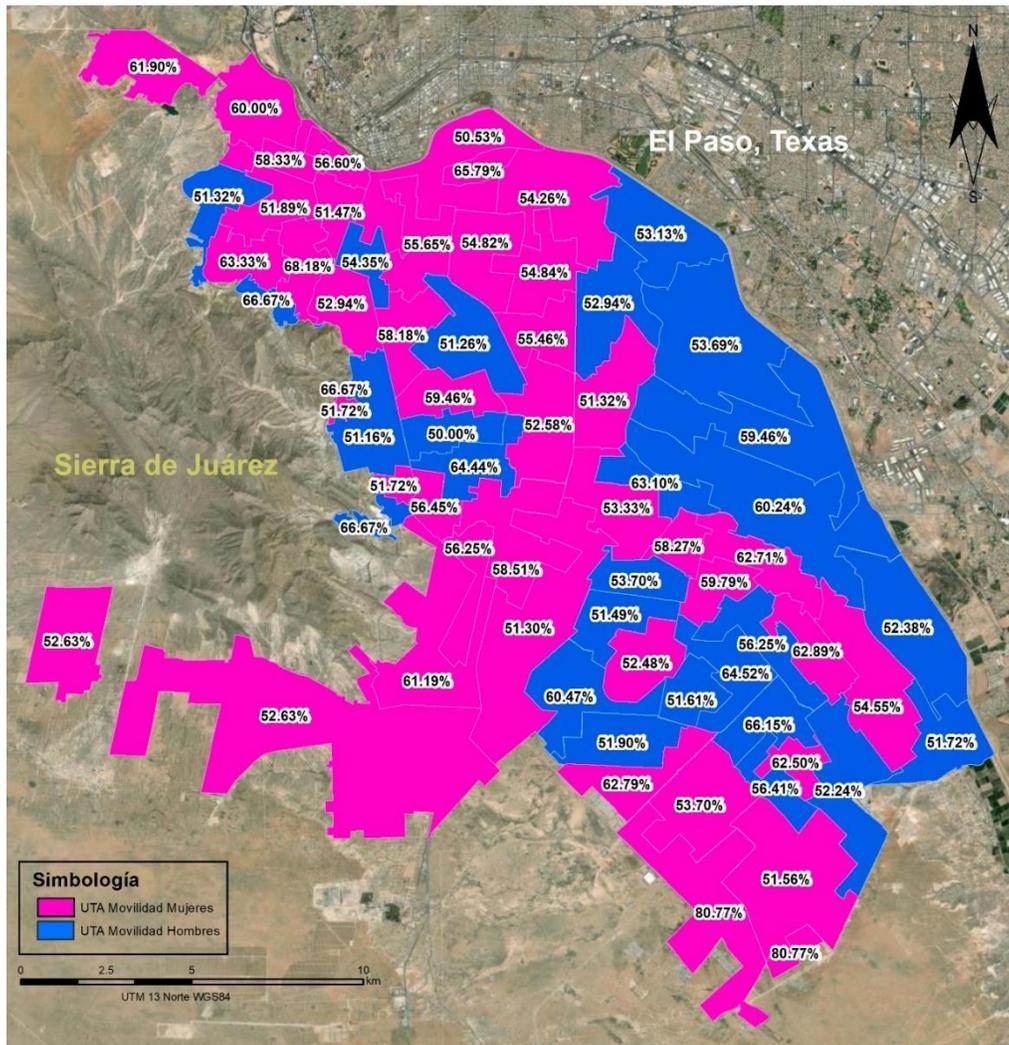


Figura 3. UTA con mayor movilidad por género

Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

En la figura 4 se observa un desglose detallado de viajes realizados por hombres y mujeres, según rangos de edad y periodos de la semana. En el escenario de entre semana, la movilidad es más alta entre jóvenes de 21 a 25 años, alcanzando el 10.90 % del total de viajes. Este grupo etario se caracteriza por una alta actividad relacionada con estudios y trabajo. Los menores de 5 años presentan la menor movilidad (0.22 %), debido a su dependencia de algún adulto para desplazarse. En general, las mujeres tienen una mayor movilidad entre semana (29.28 %) en comparación con los hombres (26.25 %), reflejando una significativa participación en las actividades diarias. Durante el fin de semana, la mayor movilidad también se observa en el grupo de 21 a 25 años, con un 8.5 % del total de viajes, lo que sugiere que este grupo mantiene altos niveles de actividad social y recreativa. La movilidad más baja se registra nuevamente en los niños menores de 5 años (0.29 %).

Las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres son menos pronunciadas durante el fin de semana, registrando las mujeres el 22.46 % de los viajes y los hombres el 22.01 %.

Para una aproximación a la movilidad del cuidado, se analizó el conteo de los desplazamientos que llevan a cabo menores de edad y adultos mayores. En este sentido, se sumaron los porcentajes de viajes que realizan infantes de 1 a 15 años y adultos mayores de 66 años. Entre semana, se observa que el 4.85 % de los desplazamientos son de menores de edad, lo que sugiere el acompañamiento de un adulto. Por otro lado, los adultos mayores realizan el 1.49 % de los viajes, principalmente para visitar al médico. Durante el fin de semana, los infantes registran un 4.31 % de los desplazamientos frente a un 1.47 % de los adultos mayores. Esto sugiere que el 12.12 % del total de viajes en ese rango de edad tiene una alta probabilidad de ser efectuado con acompañamiento por razones de seguridad.

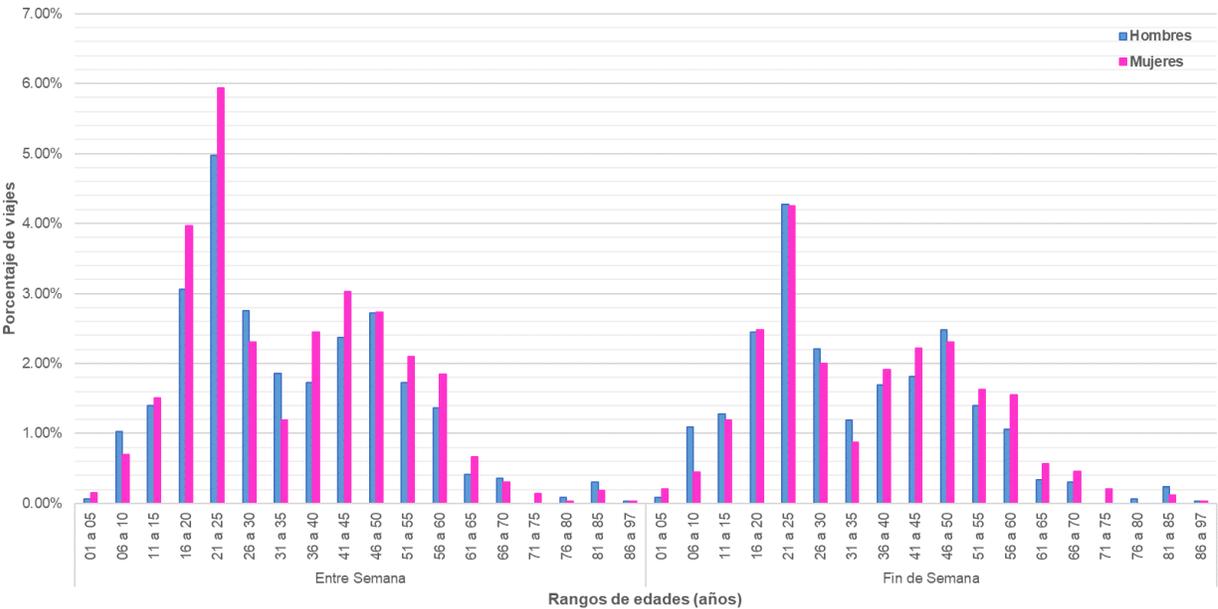


Figura 4. Porcentajes de viajes por edad, género y periodo semanal
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Por otro lado, en la figura 5 se muestra el porcentaje de desplazamientos realizados por hombres y mujeres durante la semana y el fin de semana desglosados por horas. Durante la semana, la movilidad urbana es más alta entre las 7:00 y las 8:00 a. m., con un pico del 6.44 % del total de viajes. Este patrón sugiere una fuerte concentración de actividades matutinas, probablemente relacionadas con desplazamientos hacia el trabajo y la escuela. En contraste, la movilidad disminuye significativamente durante la madrugada, alcanzando su punto mínimo entre la 1:00 y las 4:00 a. m., con valores tan bajos como el 0.03 %. Las mujeres

muestran una mayor movilidad general entre semana (29.28 %) en comparación con los hombres (26.25 %), indicando su prominente participación en actividades diarias. Durante el fin de semana, la distribución de viajes se mantiene más uniforme a lo largo del día, aunque los picos de actividad se observan alrededor del mediodía y la tarde, específicamente a la 1:00 p. m. y a las 12:00 p. m., con 3.62 % y 3.61 %, respectivamente. La movilidad es más baja en la madrugada, similar a los días entre semana. Las diferencias de género en la movilidad durante el fin de semana son menos pronunciadas, pues las mujeres llevan a cabo un 22.46 % de los viajes y los hombres un 22.01 %. Esto sugiere que, aunque las mujeres siguen siendo ligeramente más móviles que los hombres, las actividades del fin de semana son más equitativamente distribuidas entre ambos géneros.

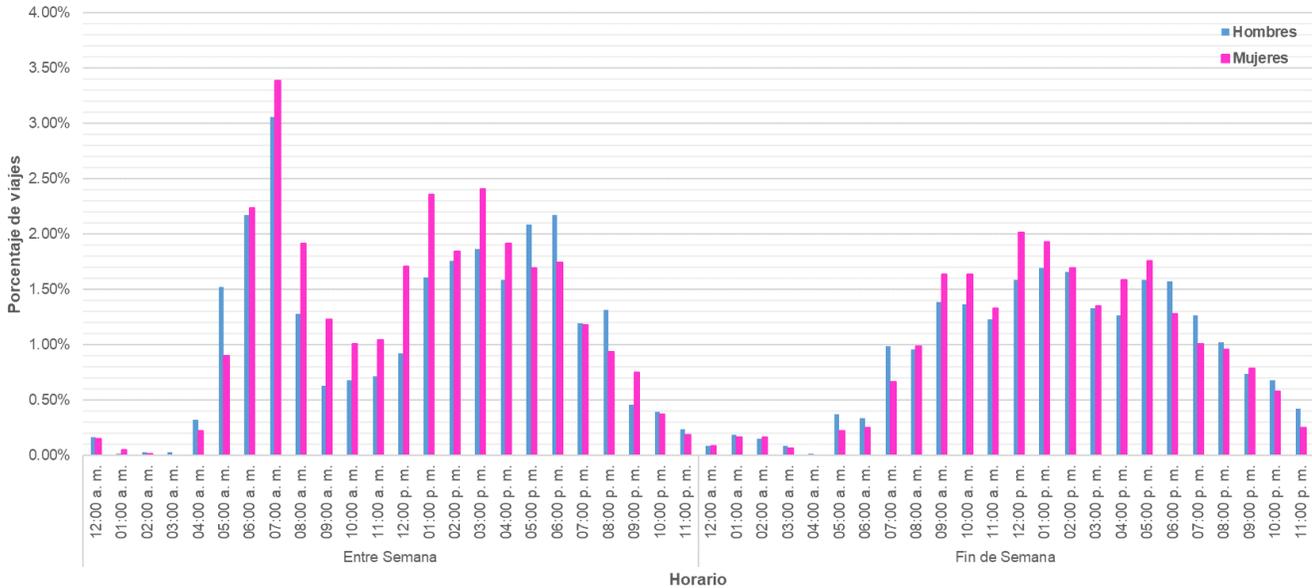


Figura 5. Porcentajes de viajes por horario, género y periodo semanal
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

En términos de viajes clasificados por tipo de destino, en la figura 6 se muestra que durante la semana los destinos más frecuentes son el regreso al hogar (20.44 %), la escuela (7.55 %) y la parada del autobús (8.27 %). Las mujeres presentan una mayor movilidad hacia estos destinos, especialmente al hogar (10.80 %) y la escuela (4.38 %). Los hombres, en cambio, destacan en destinos como la fábrica o taller (2.75 %) y oficinas (1.71 %). La menor movilidad se observa en destinos como el gimnasio y actividades culturales, con porcentajes por debajo del 1 %. Esta distribución sugiere que las mujeres participan más en actividades relacionadas con el hogar y la educación, mientras que los hombres tienen una mayor presencia en lugares de trabajo. Por el contrario, durante el fin de semana los destinos principales cambian ligeramente. Los viajes

al comercio o mercado (6.89 %) y actividades de cultura o recreación (4.36 %) son más comunes, reflejando un cambio hacia actividades de ocio y compras. Nuevamente, las mujeres presentan una mayor movilidad hacia estos destinos (3.83 % en comercios y 2.34 % en actividades recreativas). Si descartamos los viajes de regreso al hogar, observamos que existe una coincidencia con otros estudios como el de Segovia y Nieves (2017), quienes discuten las actividades de cuidado efectuadas mayormente por mujeres, como acompañar a escuelas, compras y visitar al médico, que sin duda afectan en las labores profesionales y personales de las mismas. Además, es importante considerar factores externos, como localización, educación, autonomía económica y la tradición misma inculcada desde la infancia y aplicada hasta la edad adulta.

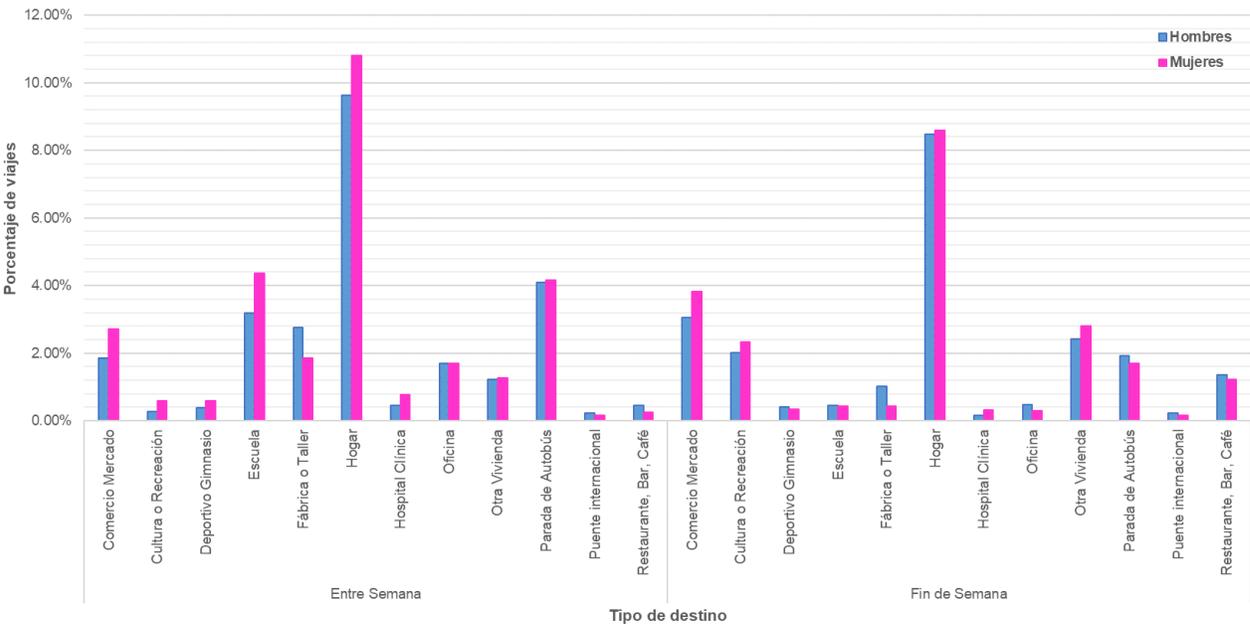


Figura 6. Porcentajes de viajes por tipo de destino, género y periodo semanal
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Con el objetivo de complementar el análisis anterior, en la figura 7 se categorizan los viajes por motivo, mostrando que durante la semana la movilidad urbana alcanza su punto máximo en los viajes hacia el hogar (20.44 %) y para trabajar (11.86 %). Las mujeres muestran una mayor tendencia a desplazarse hacia el hogar (10.80 %) y para llevar o recoger a alguien (2.70 %). En contraste, los hombres tienen una mayor proporción de viajes hacia el trabajo (6.51 %). La menor movilidad se observa en viajes para hacer trámites (0.51 %) y visitas al médico (0.29 %). Este patrón sugiere que las responsabilidades domésticas y laborales son los principales motores de la movilidad urbana entre semana, con diferencias notables en los roles desempeñados por hombres y mujeres. Mientras que durante el fin de semana los principales motivos de

viaje cambian hacia actividades recreativas y de compras. Los viajes por deportes, convivencia o recreación representan el 11.14 % del total, donde las mujeres nuevamente expresan una mayor participación (5.96 % frente a 5.18 % de los hombres). Los desplazamientos hacia el hogar siguen siendo significativos (17.07 %), pero disminuyen en comparación con los días laborales. La movilidad mínima se mantiene en los viajes para hacer trámites (0.19 %) y visitas al médico (0.19 %).

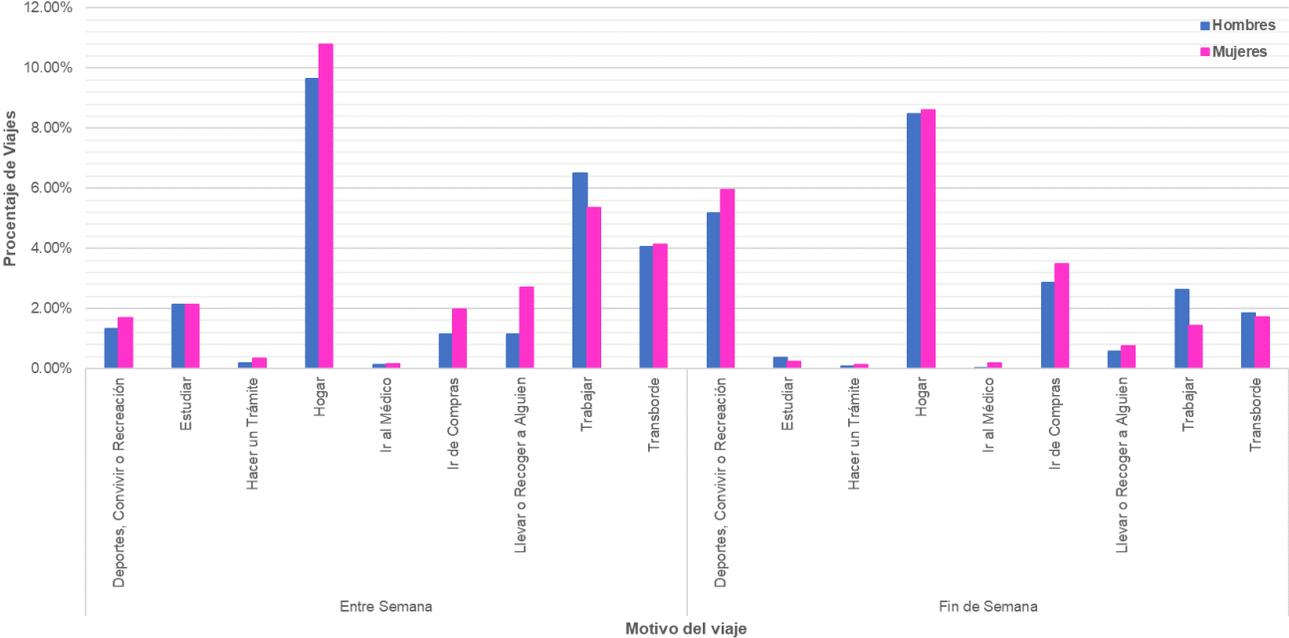


Figura 7. Porcentajes de viajes por motivo, género y periodo semanal
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Otro análisis de interés es el tipo de transporte que utiliza cada género, el cual se muestra en la figura 8, donde se visualiza que durante la semana la mayor movilidad urbana se realiza por medio del automóvil, con un 33.60 % del total de viajes, siendo más frecuente en mujeres (17.69 %) que en hombres (15.91 %). Caminar es el segundo medio de transporte que más se emplea, representando el 9.84 % de los viajes, y es más común entre las mujeres (5.49 %). Los viajes en camión-rutera también son significativos, con un 8.68 %. La movilidad mínima se encuentra en el uso de bicicletas (0.50 %) y motocicletas (0.34 %). Estos patrones indican una preferencia por el uso del vehículo automotor y el transporte público, con una notable participación de las mujeres en desplazamientos a pie. En el fin de semana, la tendencia del uso del automóvil se mantiene alta, representando el 33.21 % de los viajes, distribuidos casi equitativamente entre hombres y mujeres. La movilidad a pie disminuye al 4.82 %, al igual que el uso del camión-rutera, que cae al 3.86 %. El uso de

bicicletas y motocicletas sigue siendo bajo, similar a los días entre semana. La utilización de servicios como Uber es mayor durante el fin de semana (1.49 %) comparado con la semana (1.04 %). Al igual que el estudio de Sánchez-De Madariaga y Zucchini (2020), se encuentra una relación de que el vehículo automotor es el ideal para las mujeres para acompañar a sus hijos, enfermos y discapacitados, principalmente por la comodidad, seguridad y disponibilidad en comparación con un medio de transporte público o no motorizado.

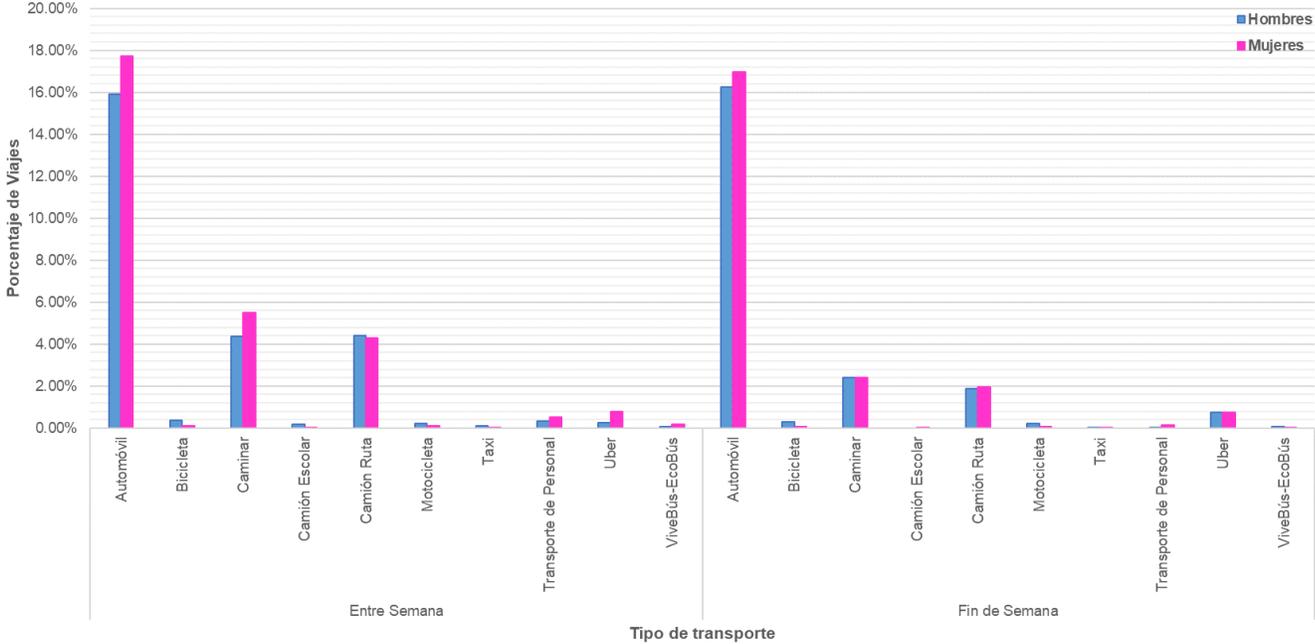


Figura 8. Porcentajes de viajes por tipo de transporte, género y periodo semanal
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Respecto a las distancias reales recorridas, en la figura 9 se indica que durante la semana la mayor movilidad urbana se observa en desplazamientos cortos, específicamente en el rango de 0 a 1 km, representando el 9.90 % del total de viajes. Las mujeres realizan un mayor porcentaje de estos desplazamientos (5.28 %) en comparación con los hombres (4.61 %). Otro rango significativo es de 5 a 10 km, que constituye el 11.71 % de los viajes, nuevamente con una predominancia femenina (6.27 % frente a 5.43 % de los hombres). Los desplazamientos más largos, de 20 a 50 km, son mucho menos frecuentes, representando menos del 2 % del total, indicando que los viajes largos son poco comunes durante la semana. Incluso durante el fin de semana la tendencia hacia desplazamientos cortos persiste, aunque con una ligera disminución. Los viajes de 0 a 1 km representan el 6.48 % del total, mientras que los de 5 a 10 km aumentan significativamente hasta el 12.36 %. Las diferencias de género en los desplazamientos del fin de semana son

menos pronunciadas, donde las mujeres llevan a cabo un 22.46 % de los viajes y los hombres un 22.01 %. Este patrón indica una mayor participación de las mujeres en la movilidad urbana diaria, especialmente en desplazamientos cortos y medianos, mientras que ambos géneros efectúan pocos viajes largos.

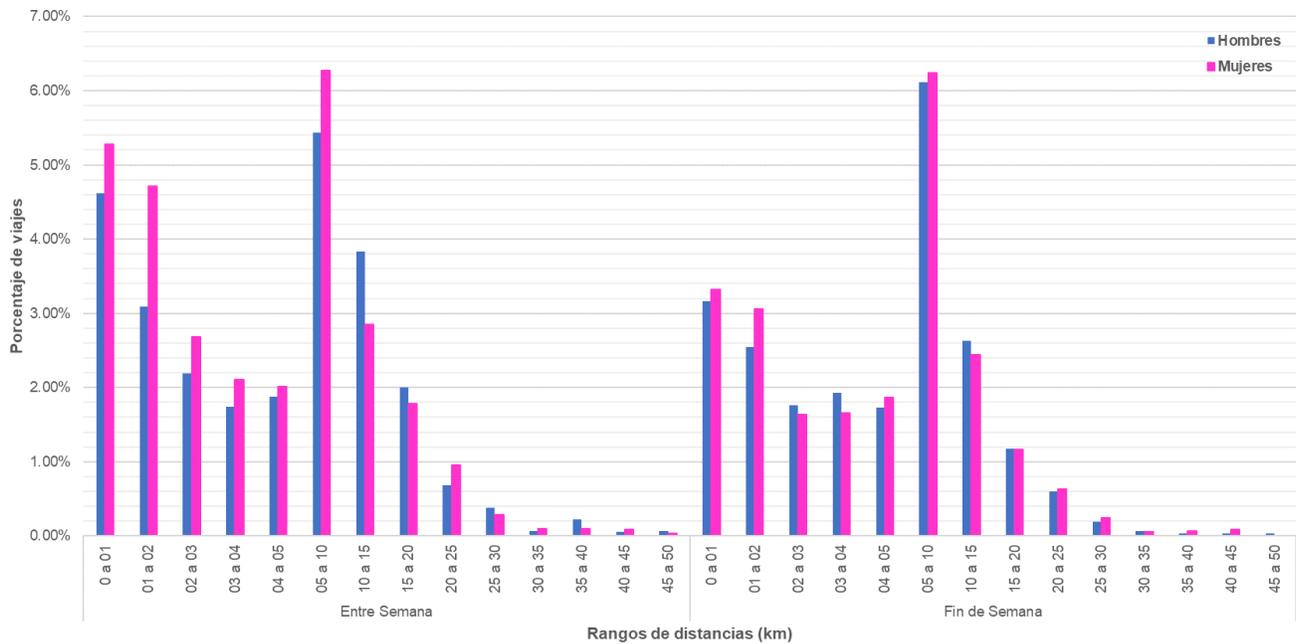


Figura 9. Porcentajes de viajes por distancia, género y periodo semanal

Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

En conjunto con las distancias, se analizan los tiempos promedios que se invierten en cada viaje, expuestos en la figura 10, donde es notorio que los desplazamientos de corta duración, específicamente aquellos que toman de 5 a 20 minutos, son los más frecuentes. Los viajes de 10 minutos representan el 16.19 % del total y los de 15 minutos el 16.85 %. Las mujeres tienden a realizar más viajes de estas duraciones, con 8.61 % en 10 minutos y 9.43 % en 15 minutos, en comparación con 7.57 % y 7.42 % de los hombres, respectivamente. Esto sugiere que las mujeres, en general, realizan más desplazamientos cortos, posiblemente relacionados con actividades diarias, como compras, llevar o recoger a alguien y otras responsabilidades domésticas. En contraste, los desplazamientos de larga duración, superiores a 60 minutos, son mucho menos comunes. Los viajes de 60 minutos constituyen solo el 2.80 % del total con una distribución ligeramente mayor en hombres (1.50 %) que en mujeres (1.30 %). Las duraciones extremas de 120 y 180 minutos son extremadamente raras, representando solo el 0.14 % y 0.02 %, respectivamente. En términos generales, los patrones indican una

mayor participación de las mujeres en la movilidad urbana diaria, especialmente en desplazamientos cortos y frecuentes.

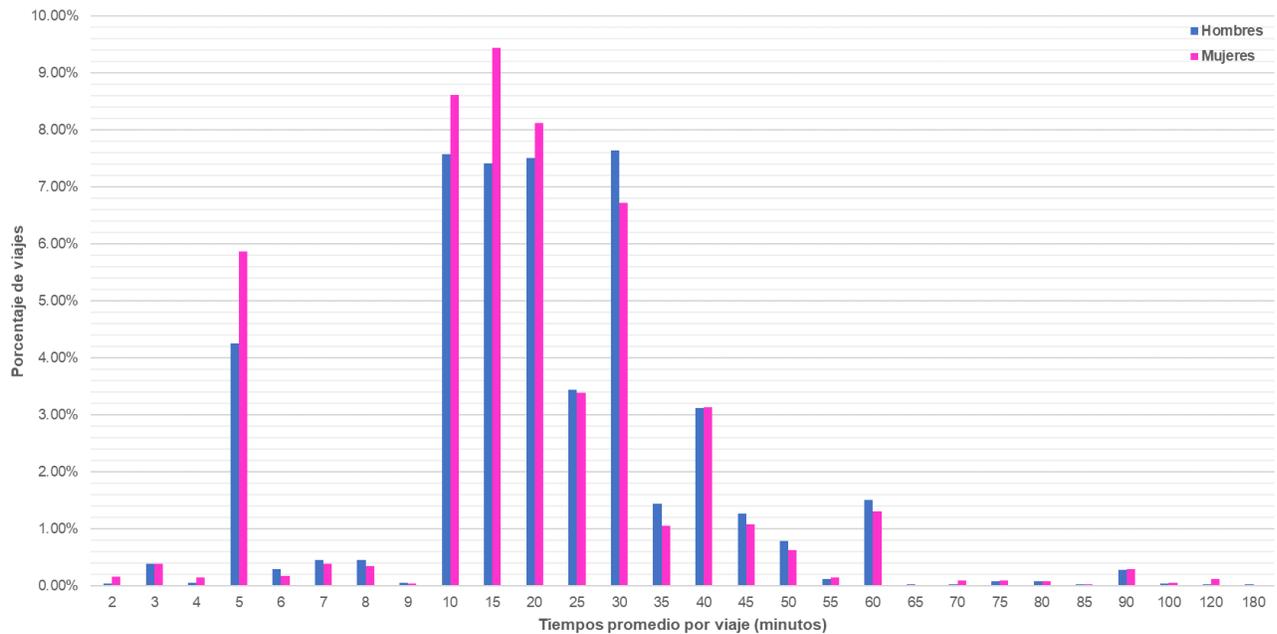


Figura 10. Porcentajes de viajes por tiempo, género y periodo semanal

Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Por último, el gasto semanal en transporte entre hombres y mujeres revela diversas tendencias en la movilidad urbana. El análisis de la figura 11 revela que la movilidad urbana durante la semana es más alta que durante el fin de semana, representando el 55.53 % del total de los viajes en comparación con el 44.47 % del fin de semana. En cuanto a los patrones de gasto, la mayoría de las personas invierten entre \$ 251.00 y \$ 500.00 en transporte, tanto entre semana (17.64 %) como durante el fin de semana (14.73 %). Sin embargo, se observa que los rangos de gasto entre \$ 501.00 y \$ 3000.00 disminuyen significativamente, lo que sugiere que un número menor de personas incurre en gastos más altos de transporte. Esto podría indicar que la mayoría de la población utiliza medios de transporte más económicos o que limitan su movilidad dentro de ciertos límites presupuestarios.

En la comparación entre géneros, las mujeres presentan una mayor movilidad que los hombres, con un 51.73 % del total de los viajes, lo que podría reflejar una mayor necesidad o preferencia de desplazamiento durante la semana y el fin de semana. Notablemente, en ambos géneros, el gasto predominante se encuentra en el rango de \$ 251.00 a \$ 500.00; sin embargo, las mujeres tienden a estar más representadas en los rangos

de gasto entre \$ 0.00 y \$ 200.00 pesos. En resumen, la movilidad urbana presenta una mayor intensidad y diversidad de gastos entre semana por parte de las mujeres, dando indicios de que llevan a cabo más viajes y que si realizan actividades cuidadoras, ellas absorben el gasto del acompañante. También en los desplazamientos que no reportan gastos, se proporciona evidencia de una mayor presencia de movilidad femenil no motorizada o de desplazamientos cortos.

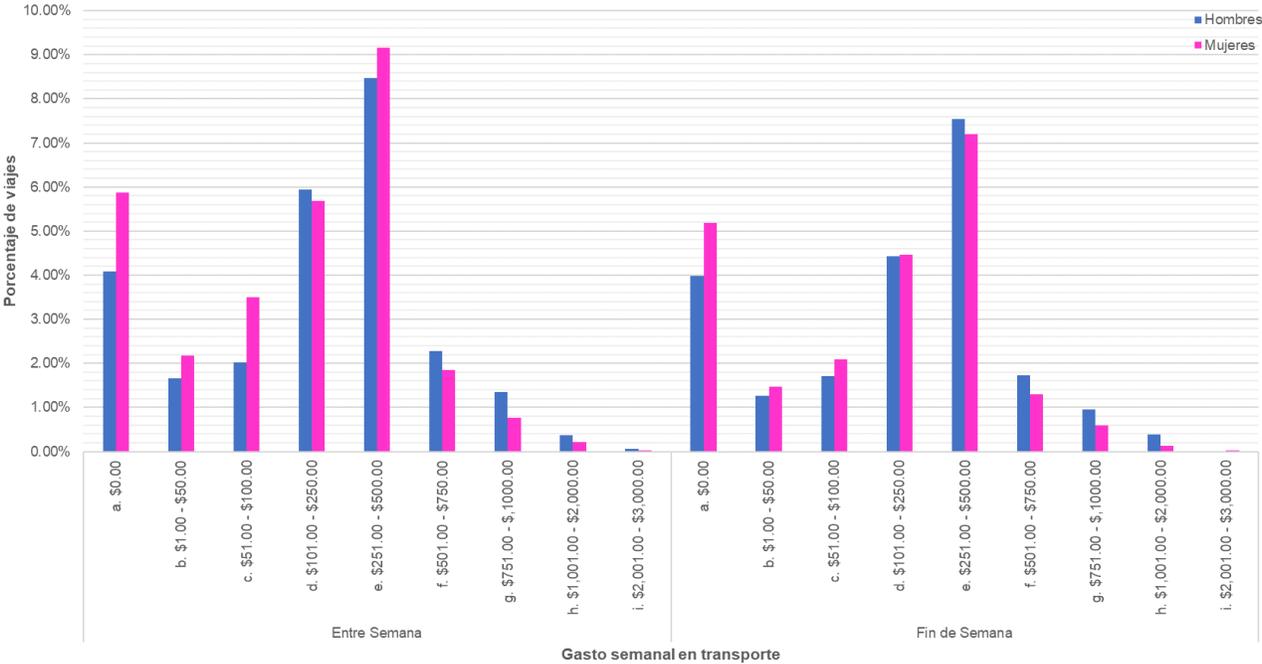


Figura 11. Porcentajes de viajes por gasto semanal en transporte, género y periodo semanal
Fuente: elaboración propia con base en datos de Chaparro (2020).

Conclusiones

La limitación principal de esta investigación radica en la falta de datos específicos sobre la movilidad del cuidado. Por ello, en este estudio se aborda el tema mediante el análisis de patrones de movilidad por género, identificando coincidencias con estudios previos sobre movilidad del cuidado. Se subraya la importancia de actualizar las EOD para incorporar variables y preguntas que permitan visibilizar directamente estos patrones. Como alternativa, se propone diseñar una encuesta específica sobre movilidad del cuidado, aplicada periódicamente, para analizar su evolución a lo largo del tiempo. Además, es fundamental identificar cuándo una actividad implica cuidado y las variables relacionadas que puedan inferirlo. Si bien este estudio es de corte cuantitativo, futuras investigaciones complementarán los hallazgos mediante estudios cualitativos,

como entrevistas, para enriquecer el análisis y explorar en profundidad la movilidad del cuidado en áreas específicas. En este sentido, en la figura 3 se identifican zonas de alta movilidad femenina que requieren una mayor atención.

Un aspecto relevante en Ciudad Juárez es que la población por género es casi equitativa, según datos del INEGI (2020), lo que se refleja en porcentajes similares de desplazamientos entre hombres y mujeres. Sin embargo, se observa una mayor presencia femenina en las variables analizadas. Comparar estos resultados con los de ciudades como Madrid o la Zona Metropolitana de la Ciudad de México es complejo, debido a diferencias en técnicas de muestreo y temporalidades, así como en los contextos económicos, culturales y sociales. Además, el contexto geográfico condiciona las sensaciones de vulnerabilidad de las mujeres (Solar-Ortega, 2020), impactando sus decisiones sobre cómo y cuándo llevar a cabo actividades de cuidado y autocuidado.

Entre los hallazgos, se destaca que los desplazamientos de menores de edad y adultos mayores están frecuentemente vinculados al acompañamiento de mujeres, como se muestra en la figura 4. La movilidad más intensa se registra en el rango de dieciséis a veinticinco años, relacionada con actividades como trabajar o estudiar. A partir de los treinta y seis años, la movilidad femenina aumenta, debido a responsabilidades asociadas al cuidado de hijos y personas vulnerables. Asimismo, los horarios de desplazamiento, representados en la figura 5, coinciden con la apertura y cierre de centros educativos, lo que indica que las mujeres suelen acompañar a menores a sus escuelas. Después de las 6:00 p.m., los desplazamientos femeninos disminuyen y los masculinos aumentan, reflejando posibles problemas de seguridad en el espacio público.

En la figura 7 se evidencia que más del doble de los desplazamientos acompañados son realizados por mujeres en comparación con los hombres, especialmente durante días laborables. Además, el hacer compras, realizar trámites o actividades recreativas, tradicionalmente asociadas a roles de género, tienen una mayor representación femenina. En la figura 11 se muestran rangos de costos relacionados con la movilidad peatonal y motorizada. Por ejemplo, los viajes sin costo se asocian con caminatas, mientras que los costos económicos más altos se deben a la cantidad de microdesplazamientos que las mujeres llevan a cabo durante el día. Estas también suelen absorber los costos de movilidad de los acompañantes.

El uso preferente del automóvil por parte de las mujeres, representado en la figura 8, es notable para distancias mayores a 2 km, mientras que para trayectos menores predomina el desplazamiento a pie, como se muestra en la figura 9. Los tiempos de desplazamiento oscilan entre 5 y 20 minutos, dependiendo del medio de transporte, siendo mayores cuando las mujeres deben cubrir múltiples destinos en un solo viaje.

Esto refleja la complejidad de las decisiones de movilidad, las cuales no solo dependen de las necesidades propias, sino también de las de los dependientes.

La movilidad en el espacio urbano no debería diferir entre géneros, pero existe una brecha evidente. Mientras que los hombres se desplazan principalmente por motivos laborales, educativos y recreativos, las mujeres lo hacen, además, para realizar tareas de cuidado, compras y trámites. A pesar de los avances en igualdad de derechos y la mayor participación masculina en el cuidado del hogar, las mujeres enfrentan desventajas al combinar roles laborales y de cuidado. Esto genera desplazamientos más frecuentes y costosos, tanto en tiempo como en recursos económicos, colocándolas, junto con sus acompañantes, en una posición de vulnerabilidad. Por lo tanto, es esencial contar con una infraestructura urbana que garantice una movilidad segura e inclusiva para este sector de la población.

Es necesario continuar con investigaciones similares con una perspectiva cartográfica para localizar los lugares de mayor actividad de cuidado y utilizar estos datos en la toma de decisiones para mejorar los espacios. Este estudio permitió identificar zonas con una alta movilidad femenina (figura 3), lo que abre la posibilidad de realizar análisis más detallados a microescala y diseñar estrategias específicas para mejorar la movilidad y el cuidado. Esto también podría contribuir a una mejor comprensión de fenómenos relacionados con la movilidad, como la geografía, el transporte y la economía del cuidado, proporcionando un soporte interdisciplinar.

Finalmente, se propone incorporar la movilidad del cuidado como un componente clave en las políticas públicas de planificación urbana, desde el diseño y operación de infraestructura hasta el transporte. Esta incorporación está justificada por la relevancia de la movilidad del cuidado en las actividades cotidianas, la necesidad de proteger el bienestar de las personas vulnerables y el papel fundamental de las mujeres en estas actividades. Es crucial reflexionar sobre cómo los cuidados deberían influir en los espacios y la movilidad, y no al contrario. En este marco se invita a avanzar hacia el diseño de “ciudades cuidadoras” (Gabauer et al., 2021), reconociendo y abordando las desigualdades integradas en las condiciones urbanas y su impacto en las prácticas y experiencias del cuidado.

Referencias bibliográficas

- Arriagada, I. (2019, 9 de marzo). La organización social de los cuidados y vulneración de derechos en Chile. CEM. <https://cem.cl/la-organizacion-social-de-los-cuidados-y-vulneracion-de-derechos-en-chile/>
- Batthyány, K. (Ed.). (2015). *Los tiempos del bienestar social: género, trabajo no remunerado y cuidados en Uruguay* (1.ª ed.). Ministerio de Desarrollo Social (Mides); Instituto Nacional de las Mujeres.

- Borja, J. (2010). La democracia en busca de la ciudad futura. En A. Sugranyes y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 31-43).
- Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. UNCHS.
- Carrasco, C., Borderías, C., Torns, T. y Bofill, M. (Eds.) (2011). *El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas*. Los Libros de la Catarata. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=784344>
- Chaparro, I. (2020). Impacto de la estructura urbana en la movilidad cotidiana de Ciudad Juárez, Chihuahua [Tesis de doctorado]. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. <https://erecursos.uacj.mx/server/api/core/bitstreams/76363116-b146-4857-bfa8-8f316b0407f4/content>
- Ciocoletto, A., Casanovas, R., Fonseca, M., Ortiz, S. y Valdivia, B. (2019). Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. En *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1.ª ed.; p. 221). Virus Editorial.
- Comas-d'Argemir, D. (2016). Cuidados, género y ciudad en la gestión de la vida cotidiana. En P. Ramírez (Coord.), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (pp. 59-90). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Conradson, D. (2003). Spaces of Care in the City: The Place of a Community Drop-in Centre. *Social & Cultural Geography*, 4(4), 507-525. <https://doi.org/10.1080/1464936032000137939>
- Esquivel, V. (2013). *El cuidado en los hogares y las comunidades*. Oxfam Internacional.
- Esteban, M. L. (2017). Los cuidados, un concepto central en la teoría feminista: aportaciones, riesgos y diálogos con la antropología. *Quaderns-e de l'Institut Català d'Antropologia*, 22(2).
- Fenster, T. (2010). El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basada en el género. En A. Sugranyes y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 65-80).
- Gabauer, A., Knierbein, S., Cohen, N., Lebuhn, H., Trogal, K., Viderman, T. y Haas, T. (2021). *Care and the City: Encounters with Urban Studies* (1.ª ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003031536>
- Gilbert, M. (1997). Feminism and Difference in Urban Geography. *Urban Geography*, 18(2), 166-179. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.18.2.166>
- Greed, C. (2019). El urbanismo desde fuera y desde lejos. En *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1.ª ed.; p. 95-130). Virus Editorial.

- Gutiérrez, A., Pereyra, L., Peláez, E., Scholl, L. y Tassara, D. (2022). Movilidad y accesibilidad en asentamientos informales de Buenos Aires: el caso de los barrios de Costa Esperanza, Costa del Lago y 8 de Mayo (Nota Técnica IDB-TN-02440; p. 89). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Gutiérrez, N. (2021, 2 de noviembre). Somos disruptivas. Obtenido de Conferencia en Violeta Radio 106.1 FM: www.facebook.com/somosdisruptivas/videos/596934678170890/?mibextid=rS40aB7S9Ucbxw6v
- Hatton, C. (2017). Day Services and Home Care for Adults with Learning Disabilities across the UK. *Tizard Learning Disability Review*, 22(2), 109-115. <https://doi.org/10.1108/TLDR-01-2017-0004>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2017). Encuesta Origen-Destino (EOD) en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Jirón, P., Solar-Ortega, M., Rubio, M., Cortés, S., Cid, B. y Carrasco, J. (2022). La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. *Revista INVI*, 37(104), 199-229. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- Kaplan, D. H. (with Internet Archive). (2014). *Urban Geography*. Wiley. http://archive.org/details/urbangeography0000kapl_v6i9
- Kern, L. (2021). Ciudad feminista. La lucha por el espacio de un mundo diseñado por hombres. *Bellaterra*. https://www.u-topicas.com/libro/ciudad-feminista_8009
- Milligan, C. y Wiles, J. (2010). Landscapes of Care. *Progress in Human Geography*, 34(6), 736-754. <https://doi.org/10.1177/0309132510364556>
- Murata, M., Delgado Campos, J. y Suárez Lastra, M. (2017). ¿Por qué la gente no usa el metro? Efectos del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, 93. <https://doi.org/10.14350/rig.56661>
- Obregón-Biosca, S. A. y Betanzo-Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana. Caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, Sociedad y Territorio*, 15(47), 61-98.

- ONU Mujeres. (2020). Prevención de la violencia contra las mujeres frente al COVID-19 en América Latina y el Caribe. Organización de las Naciones Unidas. <https://lac.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2020/04/prevencion-de-la-violencia-contra-las-mujeres-frente-a-covid-19>
- Ortúzar, J. de D. (2000). *Modelos de demanda de transporte* (2.ª ed.). Alfaomega.
- Rodríguez, C. (2017). Economía del cuidado y desigualdad en América Latina: avances recientes y desafíos pendientes. En C. Carrasco y C. Díaz (Eds.), *Economía feminista. Desafíos, propuestas, alianzas* (pp. 143-166). Entrepueblos-Entrepobles-Entrepobos-Herriarte.
- Rose, G. (1993). *Feminism & Geography. The Limits Geographical Knowledge*. Polity Press.
- Sánchez-De Madariaga, I. (2009). Transporte metropolitano y grupos sociales: propuestas para una mejor planificación. Report for Cedex. Ministry of Infrastructure.
- Sánchez-De Madariaga, I. (2013). From Women in Transport to Gender in Transport: Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1), 43-65.
- Sánchez-De Madariaga, I. (Dir.). (2023, 28 de abril). Género y urbanismo. Estado en cuestión [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=qaWgLhy0Ggk>
- Sánchez-De Madariaga, I. y Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203). <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Segovia, O. y Nieves, M. (2017). ¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>
- Solar-Ortega, M. I. (2020). Espacialidades del cuidado: develando las prácticas espaciales de mujeres cuidadoras en Santiago de Chile. Movyt. Universidad de Chile. <https://www.movyt.cl/index.php/publicaciones/tesis-espacialidades-del-cuidado-develando-las-practicas-espaciales-de-mujeres-cuidadoras-en-santiago-de-chile/>
- Soto Villagrán, P. (2021, 15 de octubre). Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. UNAM. Obtenido de YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=9HzLbTyWCoA>

- Soto Villagrán, P. (2022). Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 73, 57-75. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>
- Vega, C. y Gutiérrez, E. (2014). Presentación del *dossier* Nuevas aproximaciones a la organización social del cuidado. Debates latinoamericanos. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 50. <https://doi.org/10.17141/iconos.50.2014.1425>
- Wills, G. (2019). Formas de mirar y formas de hacer. Fundamentos para construir una ciudad feminista. En *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1.ª ed.; pp. 153-192). Virus Editorial.
- Zúñiga-Olave, C. P. y Herrmann-Lunecke, M. G. (2022). Labores de cuidado y COVID-19: cambios en la movilidad cotidiana de mujeres en Santiago, Chile. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 73, 15-33. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5183>

Relación entre identidad urbana y social: una propuesta para el estudio de la identidad comunitaria en barrios populares de la periferia

Relationship between urban and social identity: A proposal for the study of community identity in working-class neighborhoods on the outskirts

Mariana Teresa Silveyra Rosales¹

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México

mariana.silveyra@uaem.mx

<https://orcid.org/0000-0003-0883-6809>

Recepción: 18 agosto 2024

Corregido: 12 febrero 2025

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.3>

Resumen

La identidad comunitaria en barrios populares de la periferia es una construcción compleja que integra elementos urbanos y sociales; existe una falta de investigación integral que explore cómo el entorno físico y las dinámicas sociales se combinan para formar esta identidad. En este estudio se analiza la interrelación entre el entorno físico y las dinámicas sociales y simbólicas para la construcción de la identidad comunitaria en barrios populares de la periferia de Cuernavaca, Morelos, y se identifican los factores urbanos y sociales que influyen en ella; para proponer una serie de estrategias que la fortalezcan como parte de una resistencia a los desplazamientos forzados. Se examina cómo las redes sociales, las prácticas culturales y la participación ciudadana influyen en la construcción de la identidad social; lo anterior a partir del comparativo de dos barrios: La Barona y Chamilpa, donde se identifican patrones y variaciones en la formación de la identidad comunitaria. El estudio se realiza a partir de la aplicación de encuestas y entrevistas, grupos focales y observación participante para recoger las perspectivas de los residentes sobre su identidad y entorno; de la encuesta se obtienen datos estadísticos sobre la percepción de los residentes respecto a su identidad. La investigación revela que existen tres dimensiones que constituyen la conformación de esta identidad: física,

¹ Arquitecta por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM). Maestra en Imagen, Arte, Cultura y Sociedad. Doctora en Humanidades. Docente de la Facultad de Arquitectura de la UAEM desde el año 2011 y secretaria de Investigación de 2015 a 2023. Ha participado en la publicación de libros como *Las mujeres en la arquitectura y el urbanismo en Morelos* y el capítulo *Imaginarios de la ciudad a partir de cartografías sensibles en Cuernavaca*. Miembro del SNII desde el año 2023. Sus Líneas de Investigación son: La ciudad como lugar de interacción y encuentro, y El espacio público y la intervención urbana como estrategia para mejorar la experiencia en el cotidiano de los habitantes de un lugar; lo anterior fundamentado en una perspectiva inclusiva.

social y simbólica; en donde son considerados la calidad del espacio público, la infraestructura y el equipamiento urbano, además de la participación comunitaria y las redes sociales. Se encontraron diferencias entre barrios influenciados por sus características físicas, como su emplazamiento, construcciones patrimoniales y dinámicas sociales. Se subraya la interdependencia entre los factores urbanos y sociales en la formación de la identidad comunitaria. Dentro de las aportaciones de esta investigación, se incluyen las estrategias para fortalecer la identidad comunitaria para poder resistir los desplazamientos forzados; dentro de estas destacan la integración del diseño participativo de espacios públicos para propiciar la cohesión social, la integración con la naturaleza y la revalorización de los espacios simbólicos, para con ello fortalecer las redes sociales existentes, lo que proporciona una base para futuras políticas urbanas inclusivas. Además, se aporta una metodología para el análisis de las identidades social, urbana y comunitaria que integra las dimensiones física, social y simbólica.

Palabras clave: barrios populares, espacios públicos, identidad comunitaria, identidad social, identidad urbana.

Abstract

Community identity in working-class neighborhoods on the outskirts is a complex construction that integrates urban and social elements; there is a lack of comprehensive research that explores how the physical environment and social dynamics combine to form this identity. This study analyzes the interrelationship between the physical environment and social dynamics in the construction of community identity in working-class neighborhoods on the outskirts of Cuernavaca, Morelos, and identifies the urban and social factors that influence it to propose a series of strategies to strengthen it as part of a resistance to forced displacement. It examines how social networks, cultural practices and citizen participation influence in the construction of social identity; the above from the comparison of two neighborhoods: La Barona and Chamilpa, where patterns and variations in the formation of community identity are identified. The study is carried out from a qualitative methodology that includes interviews, focus groups and participant observation to collect the perspectives of residents on their identity and environment; in addition, a survey is used to obtain statistical data on residents' perceptions of their identity. The research reveals that there are three dimensions that constitute the formation of this identity: physical, social and symbolic; where the following are considered: quality of public space, infrastructure, urban equipment, community participation and social networks. Differences were found between neighborhoods influenced by their physical characteristics such as their location, heritage buildings and social dynamics. The interdependence between urban and social factors in

the formation of community identity is emphasized. Among the contributions of this research we have the proposal to integrate the participatory design of public spaces to promote social cohesion, integration with nature and the revaluation of symbolic spaces in order to strengthen existing social networks, which provides a basis for future inclusive urban policies that function as resistance to policies and forced displacements. Furthermore, a methodology is provided for the analysis of social, urban and community identities that integrate social, physical and symbolic dimensions.

Keywords: working-class neighborhoods, public spaces, community identity, social identity, urban identity.

Introducción

La identidad urbana es un concepto que abarca los elementos culturales, históricos, arquitectónicos y sociales que distinguen a una ciudad de otra. En México, la identidad de las ciudades ha sido moldeada por una herencia cultural y una historia compleja, que incluye influencias indígenas, coloniales y modernas. Sin embargo, en las últimas décadas, la globalización, la urbanización acelerada y las políticas de desarrollo han contribuido al desvanecimiento de esta identidad. La adopción de modelos arquitectónicos y urbanos internacionales que no consideran el contexto local ha llevado a una homogenización de los paisajes urbanos; la presencia de cadenas de tiendas, franquicias y marcas globales en los centros urbanos desplaza a los negocios locales y tradiciones culturales, lo que ha transformado la imagen de las ciudades (García, 1997).

Aunado a lo anterior, tanto la expansión urbana sin planificación adecuada como el desplazamiento de comunidades locales a causa de proyectos de desarrollo que buscan atraer a residentes y negocios más prósperos, han contribuido a la destrucción o transformación de áreas históricas y culturales. El que se desvanezcan estos elementos culturales y tradicionales crea una desconexión entre los habitantes y su entorno, lo que afecta la cohesión social y el sentido de pertenencia. Algunos ejemplos en México son: San Miguel de Allende, que entre 2010 y 2020 reportó un incremento del 40 % en el costo de la vivienda, lo que ha llevado al desplazamiento de familias locales hacia las periferias, debido a la conversión de viviendas en propiedades turísticas o comerciales (INEGI, 2020).

En la Ciudad de México algunas colonias, como Condesa y Roma, han experimentado un aumento del 80 % en los precios de alquiler en los últimos 10 años, impulsado por la demanda de turistas y expatriados. Este fenómeno ha desplazado a poblaciones tradicionales y transformado la vida comunitaria (Castañares, 2023).

Las ciudades se vuelven, entonces, al perder sus particularidades, cada vez más similares, muchas veces por tratar de ser un atractivo turístico homogenizado. La identidad urbana está vinculada al bienestar de los ciudadanos, ya que un entorno que refleja la cultura y la historia del lugar puede mejorar la calidad de vida y

la comunidad. En este sentido, la desaparición de elementos culturales y arquitectónicos distintivos debilita la pertenencia de los habitantes hacia su ciudad; cuando los espacios públicos y los barrios pierden su carácter único, los residentes pueden sentirse menos conectados con su entorno; la transformación de barrios tradicionales erosiona la memoria colectiva de la comunidad, lo que dificulta la transmisión de historias y tradiciones a futuras generaciones (Vidal y Pol, 2005).

Según el Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos, A. C. (CENVI), en ciudades como Guadalajara y Monterrey, al año 2020 al menos el 30 % de los mercados tradicionales en zonas céntricas han sido remodelados o sustituidos por espacios comerciales más modernos, perdiendo su esencia local (CENVI, 2020). Mientras que, en Oaxaca, más del 50 % de los edificios del Centro Histórico han cambiado de uso del suelo en las últimas dos décadas, convirtiéndose en hoteles o restaurantes, en detrimento de las actividades comunitarias tradicionales (UNESCO, 2020).

La globalización y la homogenización urbana han llevado a la desaparición de festividades, prácticas culturales y modos de vida tradicionales, lo que provoca una crisis de identidad cultural, especialmente entre las generaciones más jóvenes (García, 1995). Los desarrollos urbanos a gran escala suelen desplazar a comunidades enteras, lo que fragmenta las redes sociales y culturales que han existido por generaciones; este desplazamiento lleva a la pérdida de identidades comunitarias y a la disolución de lazos familiares y sociales. Según un estudio de El Colegio de México (COLMEX), la homogenización urbana y pérdida de espacios significativos genera una disminución del sentido de pertenencia en los residentes. En una encuesta realizada en cinco ciudades (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla y Oaxaca), el 67 % de los habitantes afirmaron que los cambios urbanos recientes han debilitado su conexión emocional con la ciudad (Pérez Campuzano, 2021).

Aunado a esto la urbanización acelerada y la creación de áreas exclusivas para ciertos grupos socioeconómicos incrementa la segregación espacial y social; lo que refuerza las desigualdades y disminuye la cohesión social. Las nuevas configuraciones urbanas crean entornos menos propicios para la interacción social y comunitaria; la falta de espacios públicos accesibles y la destrucción de lugares de encuentro tradicionales contribuyen al aislamiento social (Borja, 2007). Aunque algunos individuos y comunidades pueden adaptarse y encontrar nuevas formas de expresión y pertenencia, otros pueden resistir activamente los cambios y luchan por preservar sus tradiciones y su identidad cultural (García, 2010); es en esas resistencias en las que se centra esta investigación, pues se considera que los barrios populares pueden ofrecer algunas soluciones, a partir de la cohesión comunitaria ante la homogenización.

Existe una respuesta a la pérdida de identidad urbana, lo que ha generado movimientos de activismo cultural y social que buscan revitalizar y preservar las tradiciones y la herencia cultural; estos movimientos

son cruciales para la reafirmación de la identidad social y comunitaria, y son más visibles en los barrios populares; en el caso de este estudio en los de la periferia.

La pérdida de identidad urbana en México tiene profundas implicaciones para las identidades sociales de sus habitantes, desde la desconexión con el entorno, el desgaste de la identidad cultural, la fragmentación social y los cambios en la identidad personal, que son algunos efectos que emergen de este fenómeno (García, 1989). No obstante, también surgen oportunidades para la redefinición de la identidad social y la revitalización cultural. Es fundamental que las políticas urbanas y culturales consideren estos impactos y trabajen para preservar la riqueza cultural y social de las ciudades latinoamericanas.

Algunos teóricos latinoamericanos han contribuido significativamente a la investigación sobre identidad comunitaria, espacios públicos y urbanismo en barrios populares periféricos, como Maritza Montero (2004) con su definición del quehacer y sentido de la identidad comunitaria; Delgado (2007) con su aportación sobre la relación entre el entorno urbano y la construcción de un arraigo al lugar; Muxí (2017), desde el estudio del urbanismo con perspectiva de género, abona al estudio de la influencia del diseño urbano en la cohesión social y la identidad comunitaria, especialmente en contextos de desigualdad; García (1995), desde su perspectiva sobre la cultura y la identidad en América Latina, analiza cómo los procesos de globalización y modernización afectan las identidades locales y las comunidades urbanas; Martínez (2002) se centra en la relación entre el espacio urbano y la cultura en contextos latinoamericanos, al analizar cómo las prácticas culturales influyen en la formación de la identidad comunitaria; y Carrión (2019), quien realiza un abordaje sobre las transformaciones urbanas y su impacto en el espacio público considerando aspectos como la privatización del espacio y la modificación del uso del suelo, así como su influencia en la accesibilidad, la calidad del entorno urbano y la vida cotidiana de los ciudadanos.

En esta investigación se analiza la interrelación entre el entorno físico y las dinámicas sociales en la construcción de la identidad comunitaria en dos barrios populares de la periferia de Cuernavaca: La Barona y Chamilpa, identificando los factores urbanos y sociales que influyen en ella, y proponiendo estrategias que fortalezcan la cohesión social. Se busca comprender y articular qué elementos se combinan y contribuyen para dar forma a la identidad comunitaria, y además se proporcionan algunas estrategias aplicables a políticas urbanas inclusivas, que mejoren la calidad de vida de las personas en el entorno urbano.

Se parte de la idea de que la identidad comunitaria en barrios populares de la periferia se construye a través de las prácticas sociales y culturales que refuerzan la cohesión social y el sentido de pertenencia, que se ven afectadas por las transformaciones urbanas, y que son las estrategias de participación comunitaria en la planificación urbana las que contribuyen positivamente a la preservación y fortalecimiento de la identidad.

Se busca resolver la siguiente pregunta: ¿cómo se construye y se experimenta la identidad comunitaria en barrios populares ante las transformaciones urbanas?

El estudio proporciona un análisis integral y holístico de la identidad comunitaria en barrios populares combinando múltiples aspectos, lo que permite una comprensión profunda de la configuración, permanencia y fortalecimiento de la identidad en contextos urbanos específicos.

Se utiliza un enfoque cualitativo con métodos participativos para obtener una comprensión de la identidad comunitaria desde la perspectiva de los habitantes; se realiza una revisión teórica sobre identidad urbana, identidad comunitaria, barrios populares y transformación urbana en el espacio público para contextualizar el estudio. Se seleccionaron dos barrios populares de la periferia como estudios de caso, que han tenido un origen distinto, lo que proporciona una visión diversificada de las dinámicas locales, a partir de la aplicación de encuestas y entrevistas con habitantes y líderes comunitarios para obtener datos sobre experiencias y percepciones. A partir de la observación participante, se identifican las interacciones y prácticas comunitarias, y se comprende la construcción y permanencia, en su caso, de la identidad en la cotidianidad. Se interpretan los datos cualitativos para identificar aspectos en los que hay que profundizar y patrones relevantes relacionados con la identidad comunitaria; además, se realiza el análisis de los datos resultado de la encuesta aplicada sobre la cohesión social y la calidad de vida en los barrios. Para finalizar, se lleva a cabo una comparación de datos de diferentes fuentes (entrevistas, encuestas, observación), para validar los hallazgos y asegurar la solidez de los resultados.

La transformación de la identidad urbana, social y comunitaria en barrios populares de la periferia

En este estudio es indispensable definir los conceptos de identidad urbana y social, y la construcción de una identidad comunitaria a partir de ellos, además de explicar el enfoque respecto a la definición de barrio popular en México; sin dejar de lado a qué tipo de transformación urbana se refiere la investigación, con la finalidad de intentar comprender bajo qué términos se construye una identidad comunitaria.

La identidad urbana se construye a través de las relaciones sociales y las experiencias compartidas dentro de un entorno urbano. Delgado (2007) sostiene que la identidad no es algo fijo o inherente, sino que se desarrolla a través de la interacción continua entre los individuos y el espacio en el que viven y que, por ende, se transforma; está estrechamente relacionada con el espacio físico y social de la ciudad. El entorno urbano, incluidos los barrios, las edificaciones y los espacios públicos, juega un papel importante en la formación de la identidad de los habitantes, pues el espacio actúa como un escenario en el que se desarrollan prácticas culturales y sociales que contribuyen a la construcción de la identidad. García (1995) agrega que es un proceso que se construye a partir de la interacción entre diversos actores y procesos en la ciudad, incluyendo la mezcla

de culturas, el consumo cultural y las prácticas cotidianas de los habitantes; se configura a través de la apropiación y resignificación de los espacios urbanos por parte de sus habitantes; se forma en un contexto donde la globalización y la modernización traen consigo una tensión entre lo local y lo global, lo tradicional y lo moderno, lo individual y lo colectivo; concibe a las ciudades como espacios de encuentro y conflicto, donde se negocian y redefinen constantemente las identidades sociales y culturales.

Los cambios en el entorno urbano, como las transformaciones físicas y sociales, influyen en cómo las personas perciben y experimentan su identidad, es decir, esta se forma a partir de la interacción de los individuos con su entorno y con otros miembros de la comunidad. El significado de los lugares y los espacios se construye socialmente a través de las prácticas cotidianas, las tradiciones y las narrativas compartidas. Esta identidad se manifiesta tanto en el sentido de pertenencia a una comunidad o barrio como en las experiencias individuales de los habitantes, y refleja una combinación de ambas dimensiones.

La identidad social se refiere a la parte del autoconcepto de un individuo que proviene de su pertenencia a grupos sociales; este concepto es fundamental en la Teoría de la Identidad Social, que examina cómo las personas se definen a sí mismas en función de sus asociaciones grupales y cómo estas identidades grupales influyen en sus actitudes y comportamientos hacia otros. Se construye a través de la pertenencia a grupos que son significativos para el individuo, a partir de la forma en que las personas perciben su lugar en diferentes grupos, lo que contribuye a su autoconcepto. Las personas tienden a comparar su grupo con otros y estas comparaciones pueden influir en cómo se perciben a sí mismos y a los demás, y pueden llevar a sentimientos de apego hacia su propio grupo y prejuicio hacia otros.

Según Tajfel (2010), la fuerza de la identificación con un grupo puede afectar el comportamiento y las actitudes; una identificación fuerte con un grupo puede llevar a una mayor conformidad con las normas del mismo y a la adopción de actitudes que lo favorecen; la identidad social tiene un impacto importante en las relaciones entre grupos; la Teoría de la Identidad Social sugiere que las dinámicas intergrupales, como el conflicto o la cooperación, pueden ser comprendidas a través de la perspectiva de identidad social, donde los conflictos surgen de la competencia entre grupos por recursos o estatus y las alianzas en la búsqueda de pertenencia (Turner y Reynolds, 2001).

Montero (2004) define la identidad comunitaria como el sentido de pertenencia y compromiso que las personas sienten hacia su comunidad, basado en la identificación de valores, normas y prácticas que son compartidos por sus miembros; es vista como una construcción social que se desarrolla colectivamente a través de la interacción entre estos. Es un proceso continuo en el cual los individuos se reconocen a sí mismos como parte de un grupo, lo que fortalece la cohesión y solidaridad; incluye la conciencia y el reconocimiento de una historia y cultura compartidas; esta conciencia compartida se nutre de las experiencias conjuntas y de

las luchas y logros que han definido a la comunidad a lo largo del tiempo. También está influida por el entorno social y político en el que se encuentra la comunidad; puede ser una respuesta a factores externos, como la exclusión o la marginalización, y puede servir como una base para la resistencia y el empoderamiento comunitario; es importante destacar que se diferencia de la identidad social, porque se configura a partir de los sentimientos, conocimientos, deseos, solidaridad y la cohesión social que se desarrollan, tanto entre los individuos como entre ellos y sus territorios. Martínez (2002) integra a este concepto la importancia de crear una conciencia colectiva que es capaz de movilizar a la comunidad hacia objetivos comunes, como la mejora del entorno urbano y la promoción de la justicia social.

La relación entre identidad urbana, identidad social e identidad comunitaria radica en que son construcciones conceptuales vinculadas a la interacción entre personas y su entorno social y físico. Aunque se enfocan en diferentes niveles de análisis comparten aspectos fundamentales que subrayan cómo los espacios y las relaciones sociales influyen en el sentido de pertenencia, el comportamiento y las actitudes de los individuos. La identidad urbana actúa como un marco amplio que integra las experiencias sociales, culturales y espaciales de los habitantes en el contexto de la ciudad. En este sentido, sirve como un escenario en el que se desarrollan y negocian la identidad social y la identidad comunitaria. Mientras que la identidad social está más centrada en las dinámicas intergrupales.

En los barrios populares estas relaciones tienen particularidades relacionadas con su emplazamiento y su origen, entre otras; según ONU-Hábitat (2012), el barrio popular es el asentamiento que surge como una urbanización de lotes baratos, donde sus propios habitantes van construyendo sus viviendas. Luego suelen sufrir o gozar, según los casos, de la intervención del Estado con el pavimento y la construcción de alguna escuela o sala de primeros auxilios, y en algunas ocasiones también de vivienda (Murillo y Schweitzer, 2011). La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) (2020) de México define barrio como la zona urbanizada de un centro de población dotado de identidad y características propias; el barrio popular es el asentamiento y urbanización informal que se constituye mediante distintas estrategias de ocupación del suelo, que presentan diferentes grados de precariedad y hacinamiento, un déficit en el acceso formal a los servicios básicos y una situación irregular en la tenencia del suelo. Se muestra en estas definiciones un fortalecimiento de la idea de identidad al interior de un barrio, sin embargo, también una estigmatización por la irregularidad del asentamiento y la falta de formalidad en la tenencia de la tierra; cabe mencionar que la definición que se toma para el barrio popular es: área urbana habitada predominantemente por personas de bajos ingresos y características socioeconómicas específicas, constituida por un paisaje en el que destacan las viviendas construidas por los propios habitantes, sin cumplir con las normas urbanísticas o permisos oficiales; carentes muchas veces de servicios básicos adecuados, como agua potable, alcantarillado,

electricidad y pavimentación; suelen estar densamente poblados, con viviendas cercanas entre sí y espacios limitados; un número importante de habitantes trabajan en la economía informal, sin acceso a seguridad social; a pesar de las dificultades, los barrios populares suelen tener fuertes lazos comunitarios y redes sociales que proporcionan apoyo mutuo.

Los barrios populares cuentan con un acceso limitado a servicios públicos, como salud y educación; a menudo son segregados geográfica y socialmente del resto de la ciudad, y sus habitantes pueden enfrentar estigmatización y discriminación. La movilidad social dentro de los barrios populares puede ser limitada, debido a las condiciones económicas y la falta de acceso a oportunidades educativas y laborales. Estos barrios reflejan la desigualdad socioeconómica y los desafíos de la urbanización, y en México son objeto de estudios en urbanismo, sociología y políticas públicas para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes; en este sentido, en esta investigación se seleccionan los barrios de La Barona y Chamilpa, de la periferia de Cuernavaca, Morelos, por ser tradicionales en la ciudad, con características identitarias particulares que tienen que ver con su origen, configuración y población, entre otras, y que han sufrido algunas transformaciones.

Estos barrios se están transformando a consecuencia de la globalización, lo que afecta, entre otros entornos, el espacio público, al introducir nuevas dinámicas culturales y económicas que alteran la identidad y la función de estos lugares; como ya se mencionó, la ciudad, al adaptarse a nuevas demandas comerciales y turísticas, cambia, lo que afecta las dinámicas sociales, la cotidianidad de las personas, la cohesión social y la identidad comunitaria.

Desde la mirada de Carrión (2019), la desigualdad social y económica son factores que intervienen en la transformación del espacio público y reflejan las divisiones sociales existentes, al ser sitios que pueden volverse excluyentes y segmentados, donde solo ciertos grupos tienen acceso, lo que profundiza la segregación urbana; este autor aborda la importancia del patrimonio y la memoria en la transformación del espacio público; considera que la preservación o alteración de sitios históricos y culturales puede redefinir la identidad del espacio urbano y afectar la relación de la comunidad con su entorno y su historia colectiva; apunta que la transformación del espacio público está influenciada por una combinación de factores, que incluyen la seguridad, las políticas urbanas, la participación ciudadana, la globalización, la desigualdad social y la preservación del patrimonio, que interactúan de manera compleja, configurando la manera en que los espacios públicos son concebidos, utilizados y experimentados por las comunidades urbanas.

Las transformaciones derivadas de la globalización, junto con políticas urbanas y demandas comerciales, alteran la identidad de los barrios populares al introducir dinámicas culturales y económicas ajenas a su configuración original. Esto afecta no solo la funcionalidad del espacio público, sino también la cohesión social

y la memoria colectiva de los habitantes. Tal como señala Carrión (2019), la desigualdad social y económica se refleja en la exclusión de ciertos grupos en los espacios públicos transformados, profundizando la segregación y limitando el acceso equitativo a estos entornos.

Los barrios de La Barona y Chamilpa, seleccionados como casos de estudio, ilustran cómo la identidad comunitaria se ve afectada por las transformaciones urbanas y las desigualdades, destacando la importancia de equilibrar las intervenciones urbanas con la preservación de las dinámicas sociales que hacen de estos lugares espacios de pertenencia y resistencia.

Metodología

La investigación aborda cómo se construye y se experimenta la identidad comunitaria en dos barrios populares de la periferia de Cuernavaca, Morelos, ante las transformaciones urbanas: La Barona y Chamilpa. El estudio destaca la importancia de la participación comunitaria en la planificación urbana y la influencia de estas acciones en el fortalecimiento de la identidad comunitaria.

Se adopta un enfoque cualitativo con métodos participativos para captar la identidad comunitaria desde la perspectiva de los habitantes y se lleva a cabo una revisión teórica sobre los conceptos de identidad urbana, identidad comunitaria y barrios populares, y la transformación del espacio público para poder contextualizar el estudio.

Se seleccionaron dos barrios populares como estudios de caso, La Barona y Chamilpa, además de por surgir en un asentamiento irregular, que es una propiedad ejidal, por alzarse en la periferia de la ciudad de Cuernavaca. A partir del estudio comparativo, se propone obtener una exploración detallada de las dinámicas locales. Los instrumentos son aplicados a sesenta personas en cada uno de los barrios; la muestra se definió por saturación, debido a que los resultados comenzaron a ser reiterativos, por lo que se aplicaron encuestas, cuestionarios y entrevistas a residentes y líderes comunitarios, y se recogieron datos sobre experiencias y percepciones relacionadas con la identidad comunitaria. La observación participante de las interacciones y prácticas cotidianas en ambos barrios se realizó en tres de sus festividades más importantes, que van de carnavales a fiestas patronales, facilitando la comprensión de cómo se construye y mantiene la identidad en la cotidianidad. Los datos cualitativos son interpretados para identificar áreas de profundización y patrones relevantes en torno a la identidad comunitaria; finalmente, se cruzan los datos provenientes de las diferentes herramientas aplicadas con la finalidad de validar lo identificado.

Posterior a la revisión teórica, se identifican como categorías de análisis para la construcción de la identidad comunitaria las dimensiones física, social y simbólica.

Elementos que configuran la identidad comunitaria en los barrios periféricos de La Barona y Chamilpa

En la figura 1 se muestran los aspectos reconocidos como configuradores de la identidad comunitaria, resultado de las dinámicas locales cotidianas, después de aplicar las herramientas de observación, la aplicación de la encuesta y entrevistas a los habitantes y líderes comunitarios en los dos barrios.



Figura 1. Gráfico de configuración de la identidad comunitaria en barrios populares periféricos

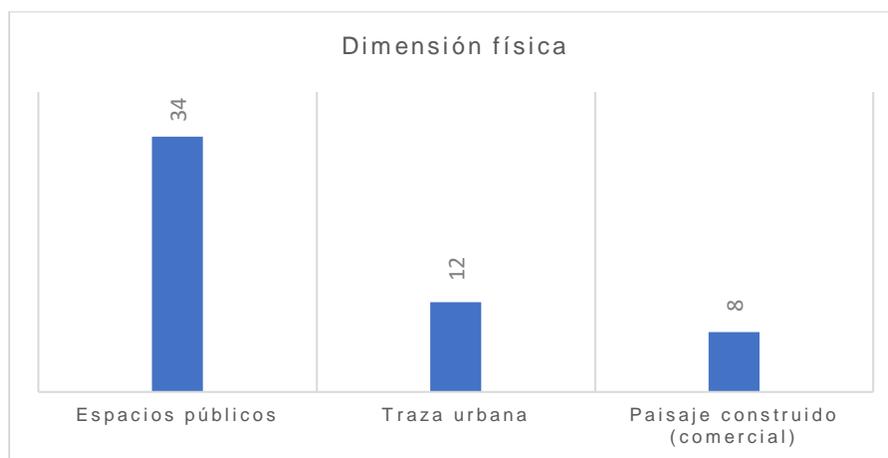
Fuente: elaboración propia.

Configuración de la identidad comunitaria en el barrio La Barona

Surge en la década de 1960 como consecuencia de una autoinvasión de los predios del ejido de Ahuatepec, los cuales habían sido vendidos a extranjeros para la construcción de un fraccionamiento denominado Ensueño, según ejidatarios sin haber sido ellos mismos considerados; después de una lucha encabezada por el general Antonio Barona, comandante de las fuerzas del sur, al lado del general Emiliano Zapata. Es uno de los barrios que surgieron en la periferia de la ciudad y que desde el momento de su fundación ha sido estigmatizado como violento; sin embargo, es de las localidades de Cuernavaca reconocidas por su cohesión social, pues ante diferentes hechos de estigmatización se han unido. Este asentamiento cuenta con diferentes

representantes, entre los que destacan el de la defensa comercial, quien se manifestó con una comisión ante diferentes hechos durante la pandemia del COVID-19; incluso algunos han sido asesinados por luchas sociales, como Alejandro “el Chepe” García Zagal, defensor del agua al interior de la colonia asesinado en septiembre de 2021. Destacan las fiestas tradicionales, como el carnaval que se realiza en el mes de febrero y los festejos del mes patrio (septiembre); cuenta en su interior con dos parroquias, una en honor a Santiago Apóstol y otra dedicada a la Virgen del Rosario, en las cuales se llevan a cabo fiestas patronales.

Dentro de los resultados de las encuestas, se identifican como elementos que configuran la identidad comunitaria las tres dimensiones que se muestran en la figura 1: física, social y simbólica. En el apartado físico cuenta con mayor incidencia la existencia de los espacios públicos, pues el 56 % de los encuestados mencionan la importancia de las cinco glorietas de La Barona, que son: canchas, juegos infantiles y un quiosco para la construcción de su identidad comunitaria, por ser en donde todo ocurre según las entrevistas; en segundo lugar, el 20 % de las personas reconocen la traza urbana como configuradora de su identidad comunitaria, ya que a partir de esas cinco glorietas se ubican y reconocen el territorio que habitan; en la tercera posición se menciona el paisaje construido relacionado con las nuevas tiendas, de cadenas tanto nacionales como internacionales, como Elektra, Tres B, Banco Azteca, Aurrerá, OXXO e Hiper China; aquí se identifica la influencia de las transformaciones urbanas en las identidades comunitarias, al ser estas tiendas de reciente construcción, de 2014 a la fecha; lo anterior se observa en la gráfica 1.

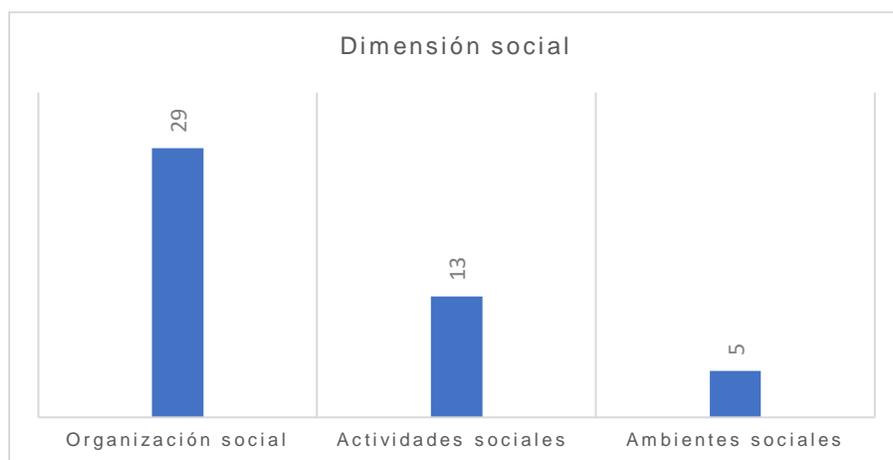


Gráfica 1. Dimensión física del barrio La Barona

Fuente: elaboración propia.

En lo referente a lo social, como se muestra en la gráfica 2, el 48 % comentaron como primera opción la organización social como fundamental para la identidad comunitaria, la constitución de redes de colaboración, como la de los comerciantes, quienes se organizan a partir de su actividad económica para

poder vender sus productos en el tianguis los días lunes, o el bazar comunitario de los sábados en el quiosco de la Glorieta de las Cazuelas; en segundo lugar se mencionan las actividades sociales, a partir del interés de celebrar el carnaval año con año o al Santo Patrono de la iglesia, pues el 22 % identifican estas acciones como configuradoras de la identidad comunitaria; en la tercera posición se mencionan los ambientes sociales, es decir, a partir de hechos como los actos de delincuencia e inseguridad al interior del barrio, se ponen en contacto y generan algunas estrategias conjuntas, como la colocación de lonas con leyendas de vecino vigilante, y enfrentan este tipo de acontecimientos de manera comunitaria; esto lo mencionan el 9 % de los participantes.

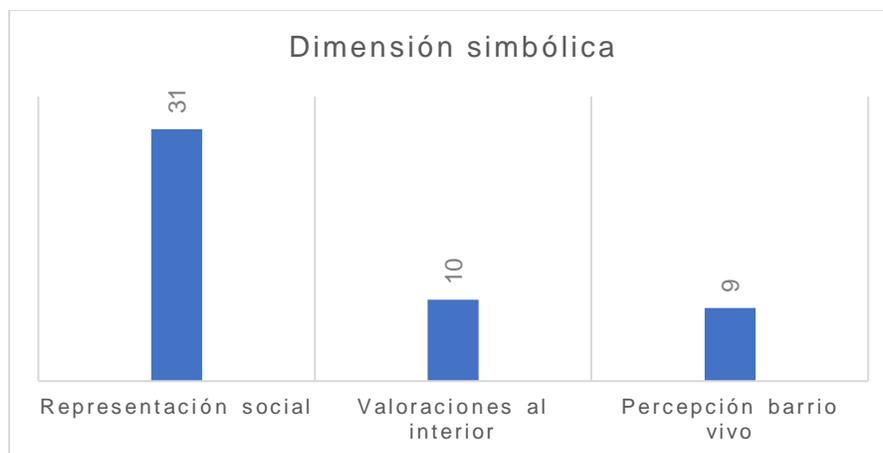


Gráfica 2. Dimensión social del barrio La Barona

Fuente: elaboración propia.

Respecto a la dimensión simbólica, los habitantes del barrio La Barona identifican, como se observa en la gráfica 3, en primer lugar, la representación social que existe de ellos al exterior de la colonia, lo que los hace fortalecerse al interior, pues se conjunta con el apartado de percepción de un barrio vivo, porque la estigmatización que existe al exterior, al verlos como delincuentes, los une y los hace reforzar su identidad comunitaria al interior, lo que es compartido por el 52 % de los participantes; en la segunda posición se colocan las valoraciones de diferentes elementos al interior relacionadas principalmente con espacios simbólicos, como el parque El Ensueño, que recibe este nombre por la lucha y resistencia tras la fundación de la colonia; asimismo, mencionan que tienen elementos con valor cultural, como las tradiciones, al conservar los festejos del mes patrio y del carnaval, acciones que ya no se emprenden en lo urbano en Cuernavaca al interior de otra colonia; destaca también el festejo del mercado el 18 de septiembre, lo que es reconocido por el 18 % de los participantes; en tercera posición mencionan la percepción de un barrio vivo, pues reconocen La Barona como un buen lugar para vivir, en el que hay actividad comercial, social, cultural,

ya que existe un intercambio e interacción al interior, lo que enriquece la vida comunitaria, además de que la mencionan como un asentamiento en desarrollo por la llegada de tiendas internacionales; esto lo mencionan el 15 % de los habitantes.



Gráfica 3. Dimensión simbólica del barrio La Barona

Fuente: elaboración propia.

Se identifican en lo anterior elementos que fortalecen y configuran la identidad comunitaria del barrio La Barona; desde lo físico destacan el espacio público y la traza urbana; desde lo social, la organización social y las actividades sociales, la primera como resistencia que emerge desde su fundación, y las segundas como dinámicas culturales y económicas; y en lo simbólico destacan la identificación y representación social como un barrio estigmatizado, además de la valoración de espacios y actividades con un significado.

Configuración de la identidad comunitaria en el barrio Chamilpa

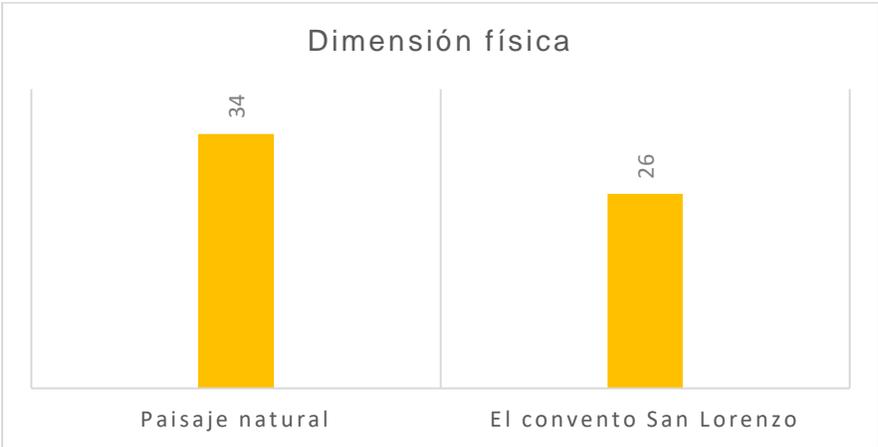
Es un asentamiento de origen indígena que se rige por sus usos y costumbres, y mantiene viva su identidad a través de sus tradiciones. Su significado es “La milpa donde se siembra la chía”. Fue fundado en 1539 por el virrey don Antonio de Mendoza. En este barrio se ubica un convento erigido a san Lorenzo Mártir, cuya construcción tardó aproximadamente doscientos cincuenta años, el cual comenzó con una capilla abierta para la evangelización. Las festividades importantes para los pobladores, que se han preservado a lo largo de diversas generaciones, son: la Semana Santa, la Fiesta Patronal de San Lorenzo Mártir, el Día de Muertos, el Festejo a la Virgen de Guadalupe y la Navidad.

La Fiesta Patronal de San Lorenzo en Chamilpa es una de las más tradicionales de este poblado, se celebra el 10 de agosto y comienza desde el día primero de agosto con la organización y participación de sus pobladores. Cada día tiene un encargado que representa al gremio y el primer día está destinado a mecánicos

y chóferes; el segundo, a campesinos; el tercero, a carpinteros; el cuarto, a trabajadores de las compañías de gas; el quinto, a albañiles, músicos y enfermeros; el sexto, a plomeros y herreros; el séptimo, a comerciantes; el octavo, a pobladores de Tlatepexco; y el noveno, a las amas de casa.

También se localiza la Universidad Autónoma de Morelos y es importante destacar que es uno de los barrios fundacionales de la ciudad y que cuenta con un paisaje natural que conecta con el Corredor Biológico Chichinautzin, Área Natural Protegida del estado de Morelos.

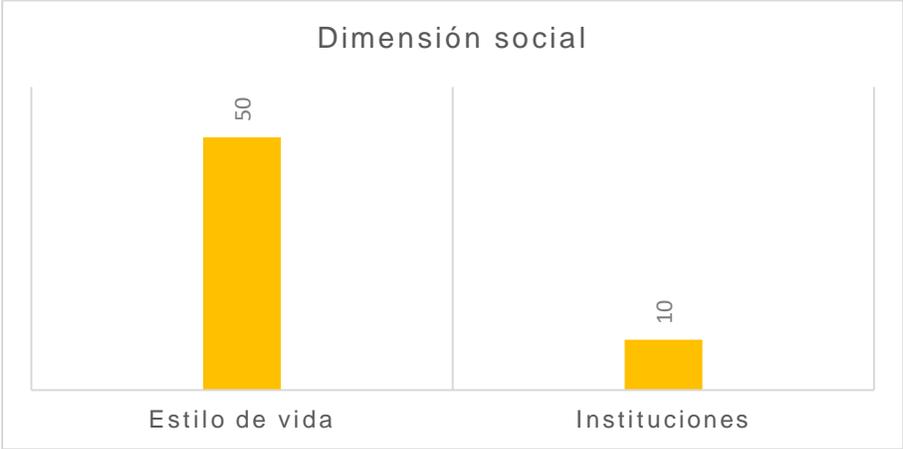
Los resultados obtenidos en el barrio Chamilpa en las sesenta encuestas aplicadas son los siguientes: como elementos que otorgan identidad comunitaria los pobladores reconocen las tres dimensiones ya mencionadas: física, social y simbólica. Dentro de la dimensión física, se señala como primer elemento el paisaje natural, pues los habitantes reconocen el bosque como el elemento material que les otorga identidad; mencionan el Parque Ecoturístico San Lorenzo Chiamilpan; el 56 % reconocen este factor como elemento importante para la configuración, construcción y consolidación de su identidad; asimismo, expresan la importancia del conocimiento ancestral acerca del medio ambiente y la conexión espiritual con la tierra. Este saber incluye el uso de plantas medicinales y técnicas de cultivo adaptadas al clima y la geografía, además de prácticas sostenibles que buscan mantener el equilibrio ecológico; la naturaleza no es vista solo como un recurso, sino como un ente vivo con el que se debe mantener una relación de respeto y reciprocidad; el bosque, como ellos lo denominan, es considerado un lugar sagrado, donde se realizan rituales para honrar a los espíritus que habitan en ellos; el 44 % restante de los participantes reconocen como elemento identitario físico el antiguo convento de San Lorenzo Mártir, por ser un lugar que recuerdan en el paisaje de su barrio desde su infancia y que tiene un peso importante en sus acciones comunitarias y religiosas; lo anterior se observa en la gráfica 4.



Gráfica 4. Dimensión física del barrio Chamilpa

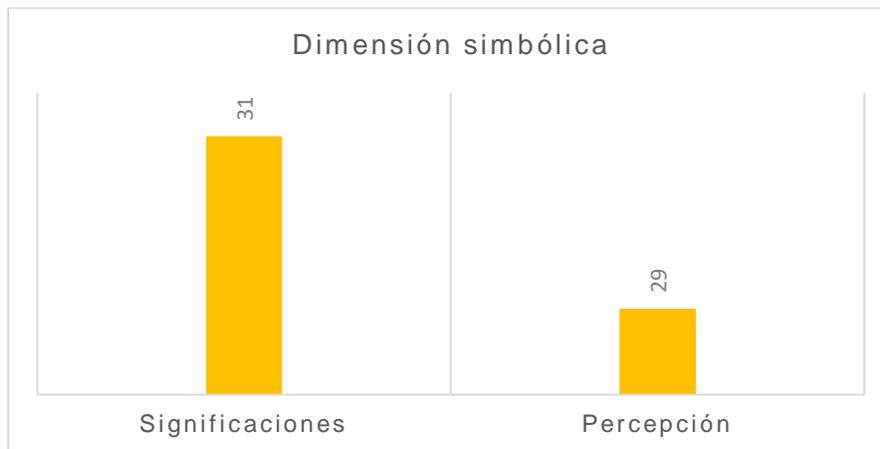
Fuente: elaboración propia.

En la dimensión social, como se muestra en la gráfica 5, el 83 % de los participantes identifican el estilo de vida, es decir, el que se rige por usos y costumbres, y donde la toma de decisiones es a través de una asamblea comunitaria. En la entrevista comentan que preservan dentro de su estilo de vida las fiestas tradicionales, los domingos ir a misa y después dar la vuelta por el parque, los rosarios a los santos difuntos, en los que se convoca a toda la comunidad, el novenario, las campanadas en la iglesia para llamar a reunión, el tianguis de los sábados y las faenas para reparar o solucionar necesidades de la comunidad; el 17 % restante identifican las instituciones como el elemento social que fortalece su identidad y mencionan la asamblea comunitaria y el ejido como entes que los cohesionan y a partir del cual se organizan.



Gráfica 5. Dimensión social del barrio Chamilpa
Fuente: elaboración propia.

En la gráfica 6 se observan los resultados de la dimensión simbólica, donde el 52 % identifican, en primer lugar, las significaciones relacionadas con elementos físicos, como el entorno natural en referencia al Corredor Biológico Chichinautzin y el antiguo convento de San Lorenzo Mártir, además de las fiestas tradicionales que celebran, entre las que destacan la Semana Santa, el festejo del Santo Patrono y el Día de los Fieles Difuntos; en segundo lugar, el 48 % restante identifican la percepción, o mejor dicho la autopercepción, como base para la identidad comunitaria, al reconocerse como un barrio unido que enfrenta los problemas y necesidades de manera colectiva y colaborativa, que se organiza y ha permanecido así desde la fundación del asentamiento.



Gráfica 6. Dimensión simbólica del barrio Chamilpa

Fuente: elaboración propia.

Dentro de los aspectos que distinguen a estos dos barrios, se reconoce su origen y fundación, al ser uno de origen ancestral indígena y el otro el resultado de una reciente lucha por la tierra; dentro de las coincidencias se registra su régimen de propiedad de la tierra ejidal, además de su fuerte arraigo identitario y de cohesión social.

Comparativo de configuración de identidad comunitaria en los barrios La Barona y Chamilpa

Al reconocerse en ambos barrios populares las mismas dimensiones relacionadas en los ámbitos físico, social y simbólico, se confirma lo que desarrolla Montero (2004) en relación con la construcción de una identidad comunitaria, a partir de la mezcla entre lo material y lo inmaterial, lo construido y lo imaginado, que es una serie de elementos que influyen dentro de la identidad comunitaria y que se relacionan con el concepto de territorio.

La autora describe el territorio como una entidad que no se limita a sus dimensiones físicas, sino que incluye los significados que las personas y comunidades le atribuyen; este espacio es donde se desarrollan las interacciones sociales y se construye la identidad colectiva. El territorio es visto como una construcción social, pues es moldeado por las prácticas y experiencias de los individuos y las comunidades que lo habitan. Montero (2004) enfatiza en cómo las relaciones de poder, la historia y la cultura influyen en la forma en que un territorio es percibido y vivido, y eso se corrobora en los dos barrios; en La Barona, en la estigmatización de sus habitantes por la autoinvasión de los predios del ejido de Ahuatepec y el suceso violento para su fundación, y en Chamilpa, por su origen ancestral y porque permanezcan hasta la actualidad sus usos y costumbres; uno con un valor positivo al exterior y otro negativo, pero ambos como unificadores y fortalecedores de identidad al interior.

Se confirma también lo desarrollado por Delgado (2007) en relación a que las edificaciones y los espacios públicos son elementos fundamentales en la formación de la identidad de los habitantes, al ser el escenario en el que se desarrollan las prácticas culturales y sociales que contribuyen a la construcción de la identidad (Delgado, 2007) desde el antiguo convento de San Lorenzo Mártir en el caso de Chamilpa, donde se materializan sus tradiciones, hasta las glorietas como espacios públicos y de interacción social en La Barona.

En relación con la resignificación de lo urbano y la mezcla de culturas, el consumo cultural y las prácticas cotidianas de los habitantes (García, 1995), se observa cómo estas son configuradoras de identidad, a partir de la instalación de nuevas cadenas comerciales que se han emplazado en La Barona, que son una muestra de cómo se transforman algunas prácticas cotidianas a partir de ellas y cómo se han convertido en referentes físicos para los habitantes, además de desarrollo y crecimiento.

En ambos casos se reconoce al barrio popular de la periferia como un lugar de pertenencia que contribuye a la cohesión social, donde las personas se identifican no solo con el espacio físico, tanto natural como construido, sino con valores, tradiciones y significados compartidos.

Es entendido, en el caso de La Barona, como un espacio de lucha en su fundación, y en el caso de Chamilpa como un sitio donde la comunidad resiste las imposiciones externas y defiende su derecho a habitar y gestionar su espacio, a partir de regirse por usos y costumbres; esto incluye la lucha por recursos, el reconocimiento cultural y la autonomía. Estos barrios populares se reconocen como espacios donde se negocian y renegocian constantemente las relaciones de poder, control y pertenencia. Son territorios cargados de significados y en constante construcción, centrales para la comprensión de la identidad y las dinámicas sociales, a partir de las cuales se define una identidad comunitaria.

Como lo señala Berenstein (2017), los espacios públicos son construidos socialmente y su significado y valor no son inherentes a ellos. Las personas se relacionan con los lugares y los lugares se relacionan con las personas creando un vínculo emocional. En los asentamientos populares esta relación es más fuerte, a partir de la participación comunitaria.

En ambos barrios se hace evidente una fuerte cohesión social y un sentido de identidad comunitaria, que se fortalece a través de la organización colectiva. En La Barona, la organización surge como respuesta a la estigmatización y los desafíos externos, mientras que, en Chamilpa, la cohesión se mantiene a través de la preservación de usos y costumbres, y la participación en asambleas comunitarias.

Otro aspecto que comparten son las festividades tradicionales, que son fundamentales para la identidad de los dos barrios. En La Barona, el carnaval y las fiestas patrias juegan un papel central, mientras que, en Chamilpa, las festividades como la Semana Santa y la Fiesta Patronal de San Lorenzo Mártir son esenciales para mantener vivas sus tradiciones y valores culturales.

Los dos barrios comparten una autopercepción sólida que refuerza su identidad comunitaria. La Barona enfrenta la estigmatización externa, lo que paradójicamente fortalece la unidad interna, mientras que en Chamilpa, la autopercepción se basa en la colaboración comunitaria y la preservación de su herencia natural y cultural.

Dentro de las diferencias encontradas, la principal es la relación con el entorno natural; en Chamilpa, esta conexión es profunda y esencial para la identidad del barrio, pues los habitantes valoran el paisaje natural y el conocimiento ancestral del medio ambiente, al vincularse espiritualmente con la tierra y el bosque; en contraste, en La Barona, aunque se reconocen elementos físicos importantes, como las glorietas, las tiendas y la traza urbana, la relación con la naturaleza no es relevante.

La Barona tiene un origen más reciente, surgido de una lucha por la tierra en los años sesenta, lo que marca su identidad con un sentido de resistencia y lucha social. Por otro lado, Chamilpa es un asentamiento de origen indígena con una historia que se remonta al siglo XVI, que le otorga una identidad relacionada con la tradición y la continuidad históricas.

En La Barona, los espacios públicos, como las glorietas, son centrales para su identidad física, sirviendo como puntos de encuentro y referencia, y en Chamilpa, el entorno físico se caracteriza por el paisaje natural y el antiguo convento de San Lorenzo Mártir, elementos que son tanto físicos como simbólicos en la configuración de su identidad.

La Barona ha experimentado un proceso de modernización con la llegada de tiendas y servicios comerciales que también configuran parte de su identidad; en Chamilpa, la preservación de tradiciones y el rechazo parcial a la modernización destaca como una característica distintiva, manteniendo un estilo de vida congruente con sus raíces indígenas.

Se puede concluir que la construcción de la identidad comunitaria en barrios populares se relaciona con las dimensiones planteadas: física, social y simbólica, y aunque se identifican diferencias en ambos barrios también se reconocen aspectos comunes, que se destacan en la tabla 1.

Dimensión	Barrio La Barona	Barrio Chamilpa	Similitudes
Física	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios públicos • Traza urbana • Paisaje construido 	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje natural • Paisaje construido 	Paisaje construido
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Organización social • Actividades sociales • Ambientes sociales 	<ul style="list-style-type: none"> • Estilo de vida • Instituciones 	Sin similitudes
Simbólica	<ul style="list-style-type: none"> • Representaciones sociales • Valoraciones • Percepción 	<ul style="list-style-type: none"> • Significaciones • Percepción 	Percepción

Nota: se muestran las similitudes del origen de la identidad comunitaria entre los dos barrios, La Barona y Chamilpa.

Tabla 1. Síntesis de dimensiones de análisis

Fuente: elaboración propia.

Existe un impacto en esta identidad a partir de las transformaciones urbanas. En el barrio La Barona con lo ocurrido a partir de la construcción de tiendas de cadenas internacionales, como Hiper China; sin embargo, se concibe esta transformación como parte de la configuración de la identidad y desde la autopercepción es un factor positivo.

Con el análisis de los elementos que sobresalen en la dimensión física, se identifica una diferencia fundamental que tiene que ver con la fundación de cada uno de los barrios y su emplazamiento; en Chamilpa, al ser el entorno natural el que destaca a partir de un Área Natural Protegida, que es el límite del territorio, y desde el entorno construido es considerado el antiguo convento de San Lorenzo Mártir; mientras que en La Barona son el espacio público y el comercial.

En la dimensión social en La Barona se destaca la organización social, al resistir la estigmatización a partir de la colaboración y la unión; también sobresalen las actividades sociales, como el carnaval o la fiesta patronal, sin dejar de identificar aspectos como la unión ante ambientes sociales relacionados con la inseguridad; mientras que en Chamilpa se relaciona con el estilo de vida, fundamentado en regirse por usos y costumbres, y la institución, a partir de la organización, a través del ejido.

En el aspecto simbólico en La Barona se reconoce la representación social como un barrio estigmatizado, la valoración de elementos simbólicos, como el parque El Ensueño y la autopercepción como un barrio vivo; lo que contrasta con lo identificado en Chamilpa relacionado con las significaciones con el Corredor Biológico Chichinautzin y el antiguo convento de San Lorenzo Mártir.

Se identifica que en los barrios populares existe una resistencia a la pérdida de identidad urbana, al hacerse evidentes movimientos de activismo cultural y social comunitario, que se revitalizan y se transforman al

preservar las tradiciones y la herencia cultural; estos movimientos son cruciales para la reafirmación de la identidad social y comunitaria, y son más visibles en los barrios populares.

Existe en los barrios populares una conexión con el entorno y la identidad cultural, a pesar, muchas veces, de la fragmentación social y la estigmatización.

En ambos barrios se muestra una resistencia a la pérdida de identidad comunitaria, incluso frente a la modernización y la estigmatización. Existe una conexión profunda entre estos y su entorno, tanto natural como construida, lo que influye significativamente en la edificación de su identidad; esta conexión se mantiene, a pesar de la fragmentación social y los desafíos externos.

Las diferencias en la fundación y el emplazamiento de cada barrio son cruciales para entender su identidad. Mientras que en La Barona hay una identidad construida sobre la resistencia urbana, Chamilpa basa su identidad en la preservación de tradiciones y su conexión con la naturaleza. Un aspecto a destacar es que los dos barrios comparten la importancia de la cohesión social, las tradiciones y la capacidad de adaptación ante los cambios urbanos, lo que refuerza su identidad comunitaria.

Conclusiones

El análisis comparativo de los barrios La Barona y Chamilpa, en Cuernavaca, Morelos, evidencia que la identidad comunitaria en los barrios populares está configurada por tres dimensiones fundamentales: física, social y simbólica. A pesar de sus características únicas, derivadas de su historia, emplazamiento y configuración, ambos barrios comparten elementos que fortalecen el sentido de pertenencia y la cohesión social de sus habitantes.

En cuanto a la dimensión física, los espacios públicos desempeñan un papel central en la construcción de la identidad comunitaria. En La Barona, lugares como las glorietas y de comercio son puntos de encuentro que refuerzan el tejido social; por otro lado, en Chamilpa, el entorno natural, representado por el Área Natural Protegida del Corredor Biológico Chichinautzin, y su patrimonio histórico, como el antiguo convento de San Lorenzo Mártir, conectan a los habitantes con su historia y territorio.

Respecto a la dimensión social, La Barona se caracteriza por una sólida organización social que surge como respuesta a la estigmatización y los desafíos urbanos, destacándose actividades como el carnaval y las luchas comunitarias por la seguridad; en contraste, Chamilpa refuerza su cohesión social mediante la preservación de usos y costumbres tradicionales ligados a la estructura ejidal, promoviendo la colaboración y el sentido de pertenencia.

En relación con la dimensión simbólica, La Barona encuentra en su resistencia a la estigmatización una fuente de identidad con elementos como el parque El Ensueño, que refleja su resiliencia como comunidad

activa; por su parte, Chamilpa vincula su identidad simbólica con el paisaje natural y su herencia cultural, destacando una conexión espiritual y cultural con el entorno.

A pesar de sus diferencias, los dos barrios comparten una resistencia a la pérdida de identidad comunitaria frente a la modernización y los desafíos urbanos. Festividades tradicionales, prácticas culturales y una sólida autopercepción son elementos clave para mantener y revitalizar estas comunidades. Mientras que La Barona refleja una identidad dinámica influenciada por los cambios urbanos y comerciales, Chamilpa preserva sus tradiciones y conexión con la naturaleza, resistiendo la modernización para mantener su estilo de vida.

Este análisis resalta cómo la interacción entre el entorno físico y las dinámicas sociales dan forma a la identidad comunitaria en los barrios populares de la periferia; además, subraya la importancia de diseñar políticas urbanas que valoren y respeten la diversidad y especificidad de cada barrio, permitiendo fortalecer su identidad frente a procesos de exclusión, desplazamiento o estigmatización.

Como parte de las estrategias propuestas para fortalecer la identidad comunitaria, se identifican las siguientes acciones:

- Dimensión física: mejorar los espacios públicos, tanto naturales como contruidos, a través de procesos participativos donde los residentes planifiquen, diseñen y adecuen estos espacios para reflejar las necesidades y valores de la comunidad.
- Dimensión social: reforzar los lazos sociales mediante la organización de actividades culturales, festividades tradicionales y eventos comunitarios que reactiven la vida en comunidad, vinculándolos a los espacios públicos revitalizados.
- Dimensión simbólica: transformar la percepción al exterior del barrio, enfrentando la estigmatización asociada a los barrios populares y el territorio ejidal; esto incluye estrategias que revalorizan los usos y costumbres locales, fortaleciendo la narrativa de orgullo y resiliencia comunitaria.

La construcción de la identidad comunitaria en los barrios populares de la periferia de Cuernavaca, Morelos, es un proceso dinámico que integra las dimensiones física, social y simbólica, adaptándose a los desafíos contemporáneos. Tanto La Barona como Chamilpa ejemplifican cómo las comunidades pueden preservar y transformar su identidad mediante estrategias de resistencia cultural, cohesión social y participación en el diseño de su entorno. Estas lecciones ofrecen una base para políticas urbanas que sean inclusivas y orientadas a fomentar la memoria colectiva, el sentido de pertenencia y la sostenibilidad en los barrios populares de la periferia.

Referencias bibliográficas

- Bernstein, J. (2017). La construcción social de los barrios populares: identidad, resistencia y espacio urbano en América Latina. *Revista latinoamericana de estudios urbanos*, 19(2), 45-60.
- Borja, J. (2007). *El espacio público en las ciudades contemporáneas*. Editorial Akal.
- Carrión, F. (2019). El espacio público es una relación, no un espacio. En F. Carrión y M. Dammert-Guardia, *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina* (pp. 191-222). Clacso; Flacso.
- Castañares, J. (2023). La Condesa, colonia más cara para rentar en CDMX: reporte inmobiliario de Beleta. *Forbes México*, 8-10.
- Centro de Vivienda y Estudios Urbanos (CENVI). (2020). Informe de espacios tradicionales dedicados al comercio en ciudades mexicanas.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movilizadas: pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama.
- García, N. (1989). *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Grijalbo.
- García, N. (1995). Consumidores y ciudadanos conflictos multiculturales de la globalización. *Estudios Sociológicos*, 658-660.
- García, N. (1997). Apodos. La reconstrucción de identidades. Estética de cuerpo, deseo, poder y psicología popular. *Anthropologica*, 16(16), 419-421.
- García, N. (2010). ¿De qué hablamos cuando hablamos de resistencia? *Revista Arquis*, 2(1).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Encuesta Nacional de Vivienda.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021, 20 de agosto). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH). <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2021/>
- Martínez, A. (2002). *Los pueblos mágicos: entre la tradición y la modernidad*. Siglo XXI.
- Montero, M. (2004). *Introducción a la psicología comunitaria: desarrollo, conceptos y procesos*. Paidós.
- Murillo, F. y Schweitzer, M. (2011). *Planear el barrio. Urbanismo participativo para construir el derecho a la ciudad*. Ediciones CuentaHilos.
- Muxí, Z. (2017). El urbanismo feminista: propuestas para transformar la ciudad desde la igualdad de género. *Revista de Urbanismo y Género*, 35-50.
- ONU-Hábitat. (2012). Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe.
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). (2020). Centro Histórico de Oaxaca y Zona Arqueológica de Monte Albán.

- Pérez Campuzano, E. (2021). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 26(2), 403-432.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2020). Vertiente mejoramiento integral de barrios. Guía para la implementación de la participación comunitaria. Gobierno federal.
- Tajfel, H. (Ed.). (2010). *Identidad social y relaciones intergrupales* (Vol. 7). Cambridge University Press.
- Turner, J. C. y Reynolds, K. J. (2001). La perspectiva de la identidad social en las relaciones intergrupales: teorías, temas y controversias. En *Manual Blackwell de psicología social: procesos intergrupales* (pp. 133-152).
- Vidal, T. y Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología/The UB Journal of Psychology*, 281-298.

Accesibilidad universal en Pueblo Mágico Mascota, Jalisco: evaluación de las calles

Universal accessibility in Magical Town Mascota, Jalisco: Evaluation of the streets

Adriana Yunuen Dávalos Pita¹

Centro Universitario de la Costa de la UDG, México

yunuen.davalos@academicos.udg.mx

<https://orcid.org/0000-0002-9159-2851>

Recepción: 21 octubre 2024

Corregido: 02 marzo 2025

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.4>

Resumen

Las ciudades buscan cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En este contexto, la accesibilidad universal es fundamental, permitiendo que cualquier persona disfrute de los espacios urbanos, especialmente aquellas con movilidad reducida; aspecto crucial para transformar las ciudades hacia un modelo más sostenible. Los destinos distinguidos como Pueblos Mágicos juegan un papel importante en el desarrollo sostenible, tanto local como regional, y precisan de integrar distintas políticas públicas, entre ellas, la accesibilidad universal. Estos pueblos reconocidos por su riqueza natural y cultural deben garantizar que sus espacios sean inclusivos. Un buen diseño urbano vuelve competitivo a un destino y mejora la calidad de vida, impactando profundamente en la sociedad al fomentar la inclusión en sus diferentes dimensiones. Mascota, Jalisco, nombrado Pueblo Mágico en 2015, es clave para aquellos que viajan por carretera, así como para quienes realizan la ruta de los Pueblos Mágicos de la región: Talpa de Allende y San Sebastián del Oeste. La actividad turística de Mascota va en aumento, pero no tiene condiciones plenas de accesibilidad universal. Este estudio tiene como objetivo evaluar las condiciones de accesibilidad en las vialidades del Pueblo Mágico de Mascota, Jalisco. Para ello, se analizaron variables obtenidas de la plataforma Espacio y Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Se cuenta con un diseño descriptivo y se realizó una evaluación en campo y análisis de datos estadísticos con el *software* SPSS con una muestra de siete AGEB, que engloba ciento cinco manzanas. Los resultados indican que no existen condiciones plenas de accesibilidad universal,

¹ Doctora en Ciencias para el Desarrollo, la Sustentabilidad y el Turismo por el Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara (CUCosta-UDG). Maestra en Administración de Negocios por el CUCosta-UDG. Maestra en Valuación Inmobiliaria e Industrial por la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC). Arquitecta por el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD) de la Universidad de Guadalajara (UDG). Miembro del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores (SNI), Nivel Candidato. Profesora de la Licenciatura en Arquitectura y coordinadora de la Maestría en Dirección de Mercadotecnia en el CUCosta-UDG.

pues las intervenciones en el territorio no se han abordado de manera integral, dejando huecos y faltas a la norma y a la calidad, sin continuidad en los esfuerzos. La zona céntrica del Pueblo Mágico es aquella con más actividad turística, pero es deficiente en condiciones de accesibilidad, tanto para el visitante como el residente.

Palabras clave: accesibilidad universal, inclusión, Pueblo Mágico, sustentabilidad, turismo, urbanismo.

Abstract

In the context of the Sustainable Development Goals, cities aspire to comply with the principles of universal accessibility, ensuring that individuals with diverse abilities can enjoy urban spaces. This commitment is paramount in fostering the transformation of cities into sustainable models. Destinations classified as Magical Towns assume a pivotal role in the pursuit of sustainable development, both at the local and regional levels. These towns, renowned for their cultural and natural heritage, are obligated to ensure that their spaces are inclusive. Effective urban design fosters competitiveness among destinations, enhancing the quality of life and exerting a profound societal impact by promoting inclusion across diverse dimensions. Mascota, Jalisco, designated a Magical Town in 2015, plays a pivotal role for travelers by road as well as for those who traverse the Magical Towns region, Talpa de Allende and San Sebastián del Oeste. The town of Mascota has witnessed an uptick in tourism, but it remains deficient in terms of universal accessibility. The objective of this study is to evaluate the accessibility conditions in the streets of the Magical Town of Mascota, Jalisco. Variables obtained from the Space and Data platform of the National Institute of Statistics and Geography (INEGI) were analyzed. The study employs a descriptive design, incorporating fieldwork and statistical data analysis using SPSS software. The sample consists of 7 AGEBS, encompassing 105 blocks. The results indicate that the conditions for universal accessibility are not met, and interventions in the territory have not been approached in an integral way, leaving gaps, a lack of standards and quality, and a lack of continuity in the efforts. The central area of the Magic Town, which is the area with the most tourist activity, is deficient in accessibility conditions for visitors and residents.

Keyword: universal accessibility, inclusion, Magic Town, sustainability, tourism, urbanism.

Encuadre teórico

¿Qué es la ciudad? Las personas tienen diferentes conceptos de lo que es una ciudad, pues esta es mucho más que un puñado de edificios construidos, de sus lugares y de sus no lugares. Como señala Augé (1998),

cada hombre, cada individuo, ha podido vivir su propia historia en el corazón de la ciudad. La percepción que se puede tener de lo que es una ciudad varía, según la experiencia de las personas, ya que esta contempla su interacción en el espacio.

Para las personas con movilidad reducida, como adultos mayores y discapacitados, la ciudad puede ser un entorno amenazante. La falta de accesibilidad dificulta su movilidad y los expone a riesgos que comprometen su integridad física. ¿Son estas percepciones exclusivas de estos segmentos de la población? La respuesta es no. Incluso las personas que no cuentan con discapacidades o los adultos mayores son sensibles ante las condiciones que se pueden presentar en el territorio, ya que, aunque no lo parezca, para quienes no tienen problemas de movilidad, la ciudad puede resultar avasallante. Es crucial considerar a personas de diferente estatura, padres con carriolas, personas con obesidad, embarazadas y quienes tienen condiciones temporales que limitan su movilidad, pues todos ellos necesitan una ciudad amigable que facilite su desplazamiento.

Aunado a lo anterior, es visible la brecha de asimetría social abismal que se vive en nuestro contexto mexicano, donde las condiciones urbanas van ligadas a la pobreza, impactando en términos de segregación y marginación la calidad de vida de los individuos. Según Remesar y Vergel (2020), la inclusión y la vida urbana están intrínsecamente relacionadas, ya que las ciudades albergan una gran diversidad de personas y condiciones sociales. Para que una ciudad sea sostenible es esencial que todos los habitantes tengan igualdad de oportunidades para acceder y participar en sus espacios y actividades.

Los entornos urbanos precisan de contemplar en su creación las condiciones que permitan, independientemente de sus diferencias, participar en las actividades económicas, sociales y culturales. La inclusión social asegura que todas las personas, sin distinción, puedan ejercer sus derechos, aprovechar sus habilidades y beneficiarse de las oportunidades en su entorno. Intervenir las vialidades es crucial para mejorar la seguridad, accesibilidad y calidad de vida de todos los habitantes de una ciudad.

La intervención en las vialidades tiene una relación directa y significativa con el turismo, pues mejora la experiencia de los visitantes y la imagen de la ciudad como un destino turístico. Es fundamental facilitar la movilidad y accesibilidad de toda la población evitando enfoques segregativos que excluyan a las personas con discapacidad, por lo que es importante promover espacios atractivos que generen seguridad e interacción social. La ciudad es construida por sus habitantes, así que un entorno urbano con deficiencias no es inclusivo. Es necesario abordar las deficiencias en el diseño de los espacios, para lograr una verdadera inclusión, ya que crear una ciudad inclusiva no solo mejora la calidad de vida de sus habitantes, sino que también fortalece el tejido social, fomenta la cohesión y construye una comunidad más justa y equitativa. Rucci (2021) indica que una ciudad con accesibilidad universal e inclusión social crea un entorno accesible y

una comunidad interactiva y participativa, mejorando la calidad de vida y fortaleciendo el tejido social urbano.

Debemos recordar que existe el derecho a la ciudad, el cual sustenta lo anteriormente expuesto. Según ONU-Hábitat (2020), el derecho a la ciudad es el derecho de todos los habitantes a vivir, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar de ciudades, pueblos y asentamientos urbanos, que sean justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna. Por esta razón es crucial intervenir en los entornos, pues cada habitante necesita un espacio donde pueda desarrollarse integralmente, y la accesibilidad universal es esencial para lograrlo. Para que nuestras ciudades sean inclusivas, seguras y justas debemos aplicar los criterios de accesibilidad universal, que consideran las necesidades de todos los segmentos de la población, creando entornos inclusivos con la sostenibilidad como meta. Las ciudades que aspiran a ser sostenibles deben tomar en cuenta las necesidades de sus ciudadanos.

El Programa Pueblos Mágicos de México, implementado desde 2001 por la Secretaría de Turismo (SECTUR) del gobierno federal, apoya e impulsa destinos turísticos en distintas fases de su ciclo de vida (surgimiento, crecimiento, madurez o declive). Su objetivo principal es diversificar la oferta turística del país, resaltando los atributos históricos y culturales de las localidades mexicanas. Este programa es una de las estrategias turísticas más consolidadas en México. Señala la SECTUR (2016) que el Programa Pueblos Mágicos contribuye a revalorar un conjunto de poblaciones del país que siempre han estado en el imaginario colectivo de la nación en su conjunto y que representan alternativas frescas y diferentes, tanto para los visitantes nacionales como extranjeros.

Además de las grandes ciudades, los Pueblos Mágicos en México también desempeñan un papel crucial en la promoción de la accesibilidad y la inclusión. Reconocidos por su riqueza cultural están comprometidos con mejorar la calidad de vida de sus habitantes y visitantes. Hasta 2024 existen 177 Pueblos Mágicos, 12 de los cuales están en Jalisco.

El campo de acción de los Pueblos Mágicos incluye la preservación del patrimonio cultural y natural, la promoción de actividades turísticas sustentables y la mejora de la infraestructura para garantizar la accesibilidad universal. Los beneficios de estas acciones son múltiples: desde el impulso económico local gracias al turismo hasta la mejora de la calidad de vida de los residentes mediante la creación de espacios públicos accesibles y seguros.

El impacto del programa se refleja en la revitalización de las economías locales y la preservación del patrimonio cultural, atrayendo tanto a turistas nacionales como internacionales. Estos pueblos sirven como modelos de cómo las comunidades pueden crecer y prosperar de manera que todos los individuos, independientemente de sus capacidades, puedan disfrutar y participar plenamente en la vida comunitaria.

Este esfuerzo continuo no solo mejora la infraestructura y los servicios turísticos, sino que también promueve la identidad y el orgullo comunitarios, asegurando que los destinos mantengan su encanto y relevancia en el panorama turístico nacional e internacional.

El turista hoy en día es muy diverso, por lo que es necesario implementar cambios y acciones que ubiquen los destinos turísticos en la mira. El turista adulto mayor o el que cuenta con discapacidad, se comporta diferente al resto, donde la mayoría cuentan con alguna pensión, además de que no se sienten sujetos a viajar en la temporalidad alta como otro tipo de turista, ya que buscan espacios más tranquilos para disfrutar a su ritmo sin aglomeraciones. El estudio practicado por ACCEPLAN-Institut Universitari d'Estudis Europeus (2009) indicó que la falta de accesibilidad tiene efectos negativos directos en las cifras de recepción del turismo. Muchos turistas y potenciales viajeros tienen problemas de movilidad, especialmente aquellos que tienen discapacidades físicas o sensoriales, personas mayores o frágiles, embarazadas, familias con niños pequeños y personas con una enfermedad crónica o una discapacidad temporal. Todas estas personas necesitan un turismo accesible.

Las calles deben diseñarse para asegurar igualdad de uso, priorizando a peatones, ciclistas y transporte público. El diseño universal debe garantizar la accesibilidad para todos, evitando segregación y promoviendo espacios seguros que fomenten la interacción social, especialmente para niños y mujeres (SEDATU, 2019).

Metodología

La metodología aplicada en este estudio es de tipo descriptivo y de corte transversal. El estudio realizado en las vialidades de Mascota, Jalisco, comprende un enfoque de tipo mixto, ya que se utilizaron las características físicas de las variables, para analizarlas en el *software* SPSS (versión 25) y así determinar su calificación.

La muestra utilizada en este estudio comprende 7 áreas geoestadísticas básicas (AGEB), que contienen 105 manzanas, en donde habitan 4837 personas. De estas, 297 presentan alguna discapacidad y 929 son adultos mayores de 60 años; además, en esta muestra se contabilizan 2044 viviendas. Los datos fueron obtenidos de la plataforma Espacio y Datos del INEGI (2024), con información actualizada en 2020. Cabe señalar que la selección de estas AGEB y sus manzanas, parte de su ubicación a zonas de una mayor actividad turística, ya que se encuentran en la parte neural de la ciudad, donde se ubican las vías de acceso, así como diversos servicios turísticos, el Centro Histórico y la mayor parte de la infraestructura y equipamiento. Para ello fue utilizado como base el instrumento desarrollado en mi trabajo recepcional doctoral en el año 2019, donde se tomaron como indicadores de medición aquellas variables que se contemplan en la plataforma de Espacio y Datos del INEGI, utilizando en ese momento las variables recubrimiento, banquetas, vegetación, rampas y letreros, que son elementos con incidencia en la accesibilidad universal y que la vialidad puede presentar.

Los datos en la plataforma se representan a manera de semáforo, pues estas variables tienen un color, según su existencia en la manzana que se estudia, por lo que se renombran numéricamente para obtener un indicador que englobe la calificación de los elementos, donde el color verde obtiene un valor 2, el color amarillo, 1 y el color rojo, 0; véase la tabla 1.

Tabulación para recubrimiento, banquetas, vegetación, rampas, alumbrado y letreros						
Significado	Ninguna calle	Algunas calles	Todas las calles	Sin información	Conjunto habitacional	-
Puntaje	0	1	2	0	0	0

Tabla 1. Tabulación para recubrimiento, banquetas, vegetación, rampas, alumbrado y letreros
Fuente: elaboración propia.

Como parte de las variables que también se encontraban en la plataforma con incidencia en la movilidad, se ubican los llamados puestos ambulantes, en dos clasificaciones, los cuales también afectan a la accesibilidad universal del territorio, que para efectos de este estudio siempre actúan como elementos negativos por ser un obstáculo de movilidad en las vialidades, siendo parte de lo que no debería haber en estas.

Estos puntos son una base para determinar qué tanta accesibilidad presentan los elementos de la vialidad. Para determinar la accesibilidad universal es necesario conocer si los elementos comprenden las características necesarias que han sido plasmadas por diferentes normativas, que comprenden también la calidad que se tiene de ellos. Solo saber si existen, tal como lo marca la plataforma, no refleja la accesibilidad, por lo que se realiza la evaluación en campo que nos permite conocer esta información. Por ello, para la calificación otorgada, según el INEGI, mediante la evaluación en campo se determina una nueva calificación, la cual contempla si cumple o no con accesibilidad universal (véase tabla 2).

Significado	Nada	Algunas calles y no es accesible	Algunas calles y es accesible	Todas las calles y no es accesible	Todas las calles y es accesible
Puntaje	0	0.5	1	1.5	2

Tabla 2. Tabulación de calificación de la accesibilidad universal en las variables de campo
Fuente: elaboración propia.

Conforme pasó el tiempo el INEGI renovó su plataforma, agregando nuevas variables que es interesante contemplar en los estudios territoriales, los cuales para efectos de este estudio se incorporan. Es importante aclarar que no es necesario que estén implementados en todas las vialidades, ya que para ello debe ser tomada en cuenta la clasificación que tiene la vialidad (primaria, secundaria, terciaria, peatonal), además de que no se castiga si no existen dentro de la vialidad, pues solamente se hace evidente su presencia y condición de accesibilidad. Véase la tabla 3 para conocer las variables de la vialidad empleadas en el instrumento y su clasificación, a las que se aplicó la evaluación en campo, para así obtener un índice en tres rubros.

Análisis de la vialidad		
Lo que debe tener	Lo que puede tener	Lo que no debe tener
<ul style="list-style-type: none"> • Alumbrado • Banquetas • Guarnición • Pasos peatonales • Rampas • Recubrimiento • Señalización • Vegetación 	<ul style="list-style-type: none"> • Alcantarillado • Ciclocarril • Ciclopuerto • Ciclovía • Paradas de autobús • Teléfono • Transporte colectivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Puestos ambulantes • Puestos fijos

Tabla 3. Variables de la vialidad
Fuente: elaboración propia.

Finalmente, el alcance del estudio contempla la realización de la cartografía en QGIS, donde se representaron los resultados obtenidos, con la finalidad de ubicar geográficamente las manzanas, según sus hallazgos.

Resultados

Las siete AGEB, en las ciento cinco manzanas que comprenden el polígono, fueron evaluadas en dos grupos: INEGI y Campo, organizadas mediante su número de AGEB y en lo individual por medio de su clave de manzanas; las variables se agruparon, según la tabla 3, llevándose a cabo la evaluación conforme a la tabla 2, en las categorías de lo que debe tener y lo que puede tener, mientras que en la categoría de lo que no debe tener, se evidencia la presencia de los elementos sin necesidad de ponderar su valor. Los hallazgos demuestran que, en principio, sería una acción equivocada determinar con los valores del INEGI la

accesibilidad universal, pues este parámetro es general y no toma en cuenta la serie de criterios que hacen que el elemento realmente cumpla con las características y las necesidades de la población, sea habitante o turista. Para identificar las AGEB son utilizadas las tres últimas cifras de la clave proporcionada por el INEGI; véase la figura 1 para conocer la extensión territorial y las AGEB en las cuales se llevó a cabo el estudio.

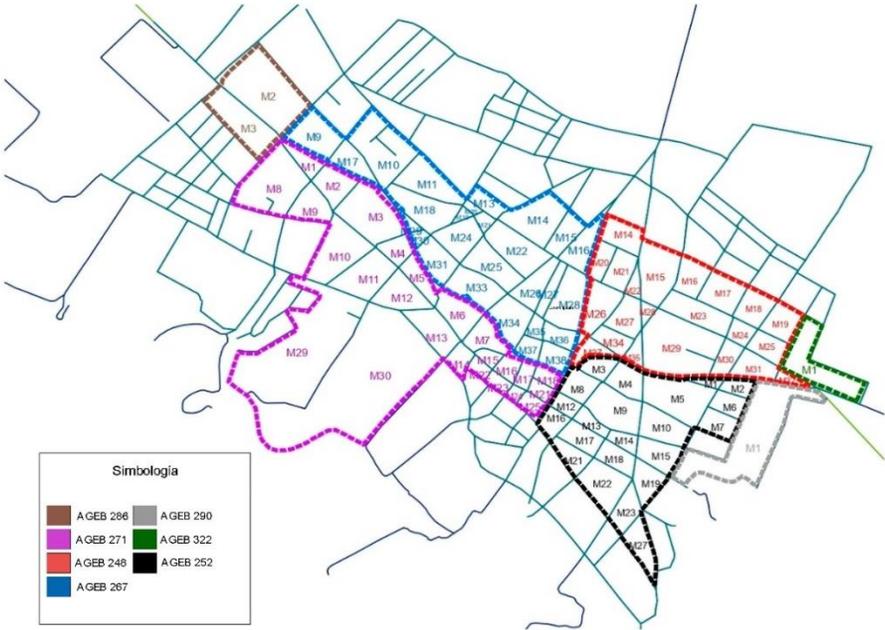


Figura 1. Extensión territorial y AGEB del estudio
Fuente: elaboración propia.

Índice de las variables

Lo que debe tener una vialidad

En esta clasificación se tomaron en cuenta el alumbrado, banquetas, guarnición, letreros en calles, pasos peatonales, rampas, recubrimiento y vegetación. Al aplicar el criterio establecido en las tablas 1 y 2, se puede observar que, en efecto, se reducen los valores en cada una de las variables entre ambos grupos (INEGI y Campo) y que los valores organizados por medio de AGEB muestran la evaluación de las manzanas en su nivel mínimo, máximo y su respectiva media. Este resultado es preocupante, ya que son elementos que tienen una mayor necesidad dentro de las vialidades, pues nos hablan directamente de las áreas de mejora por cubrir, teniendo un claro contraste entre los valores que indica la plataforma y lo que en términos de presencia y condiciones de accesibilidad universal se presenta, siendo la AGEB 252 la que posee el valor más bajo en la categoría Mínimo, debido a que esta zona tiene las peores condiciones en el polígono de estudio; en contraste, la AGEB 267 cuenta con el valor más alto en la categoría Máximo y nos indica que existen condiciones relevantes por su presencia y accesibilidad universal, situación que favorece la inclusión de los

usuarios; y respecto a las AGEB 290 y 322, se mantienen constantes en las tres categorías (Mínimo, Máximo y Media), ya que solo poseen una manzana estudiada. Para conocer los resultados de las AGEB en relación con el índice de las variables que debe tener la vialidad, véase la tabla 4.

Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	Índice de las variables que debe tener		
			Mínimo	Máximo	Media
		248	25,00	62,50	44,03
		252	15,63	62,50	31,66
		267	21,88	71,88	44,96
		271	18,75	56,25	31,50
		286	21,88	34,38	28,13
		290	62,50	62,50	62,50
		322	37,50	37,50	37,50
		INEGI	Número de AGEB	248	31,25
		252	43,75	75,00	57,07
		267	31,25	75,00	49,60
		271	37,50	93,75	58,00
		286	37,50	56,25	46,88
		290	68,75	68,75	68,75
		322	50,00	50,00	50,00

Tabla 4. Índice de las variables que debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que puede tener una vialidad

Los elementos que comprende esta sección son: alcantarillado, ciclocarril, ciclopuerto, ciclo vía, paradas de autobús, teléfono y transporte público. En la categoría de datos de Campo e INEGI, cuatro de las AGEB presentan una evaluación donde el mínimo obtenido es 0, lo que nos habla de manzanas que presentan una total ausencia de estas variables. Cabe resaltar que, en comparación con los valores del INEGI, dos AGEB incrementaron su valor máximo y solo en una se redujo; en general se puede apreciar que los valores son bajos en sus tres categorías (Mínimo, Máximo y Media), así como homogeneidad al obtener en Campo el valor máximo en cinco AGEB con 14,29. La media más alta la obtiene la AGEB 290 con un valor de 14,29, mismo que encontramos en las categorías Mínimo y Máximo, ya que esta AGEB comprende solo una manzana evaluada. Si bien no son elementos que propicien la accesibilidad universal, sí podrían afectar la accesibilidad de no ser colocados de manera correcta. Véase la tabla 5 para conocer los índices obtenidos en las AGEB de lo que puede tener una vialidad.

			Índice de las variables que puede tener			
			Mínimo	Máximo	Media	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	,00	14,29	3,08
			252	,00	14,29	1,24
			267	,00	14,29	3,23
			271	,00	14,29	4,71
			286	3,57	3,57	3,57
			290	14,29	14,29	14,29
			322	7,14	7,14	7,14
	INEGI	Número de AGEB	248	14,29	14,29	3,90
			252	14,29	14,29	1,55
			267	7,14	7,14	,46
			271	14,29	14,29	3,14
			286	7,14	7,14	7,14
			290	14,29	14,29	14,29
			322	,00	,00	,00

Tabla 5. Índice de las variables que puede tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que no debe tener una vialidad

Las variables analizadas (puestos fijos y puestos ambulantes) se centran en su existencia. Anteriormente se aclaró que son obstáculos para la movilidad y, por consecuencia, para la accesibilidad universal, por lo que no podemos evaluar el nivel de esta. Con esta evaluación se detecta, al comparar ambos grupos (Campo e INEGI), que en los valores de campo la media se incrementó en cuatro de las AGEB, lo que indica una mayor presencia de los elementos al momento de realizar el trabajo de campo, mientras que las AGEB restantes se mantuvieron constantes con los mismos valores en ambos grupos. Es importante señalar que el incremento de puestos refleja la actividad comercial en el polígono. Véase la tabla 6 para conocer los valores obtenidos sobre lo que no debe tener una vialidad.

			Índice de las variables que no debe tener			
			Mínimo	Máximo	Media	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	,00	50,00	10,23
			252	,00	50,00	33,70
			267	,00	75,00	15,32
			271	,00	75,00	24,00
			286	25,00	25,00	25,00
			290	50,00	50,00	50,00
			322	25,00	25,00	25,00
INEGI		Número de AGEB	248	,00	50,00	4,55
			252	,00	25,00	2,17
			267	,00	50,00	4,03
			271	,00	50,00	21,00
			286	25,00	25,00	25,00
			290	50,00	50,00	50,00
			322	25,00	25,00	25,00

Tabla 6. Índice de las variables que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Clasificación de AGEB y manzanas

Lo que debe tener una vialidad

Si reducimos la escala de análisis a manzanas y evaluamos puntualmente conforme a los índices creados para el estudio, clasificando negativamente (que no aprueban) a aquellos que van de 0-59 de calificación y positivamente (a quienes aprueban) a los que van de 60 a 100, encontramos que, en el rubro de lo que debería tener una vialidad, de las 105 manzanas estudiadas, tomando como referencia los datos obtenidos en el INEGI, se puede observar que 77 manzanas no aprobarían la calificación, lo que equivale a un 80.85 %; en contraste con la evaluación en Campo, 94 manzanas no aprueban, lo que se traduce en un 98.7 % del territorio que no cumple con los criterios que debe tener. Al comparar los grupos Campo e INEGI hubo una reducción de 17 manzanas que se encontraban como aprobatorias (los datos del INEGI solo son una referencia); la realidad es que los elementos que se encuentran en la plataforma no son analizados desde el punto de vista de la accesibilidad y esto evidencia que su existencia no va ligada con las buenas prácticas para su diseño, la condición o la calidad. El déficit de condiciones de accesibilidad universal es una situación que se vive prácticamente en todo el territorio, imposibilitando realizar las actividades de los usuarios; véase la tabla 7.

Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	Clasificación de lo que debe tener		
			No aprueba Recuento	Aprueba Recuento	
		248	20	2	
		252	22	1	
		267	24	7	
		271	25	0	
		286	2	0	
		290	0	1	
		322	1	0	
		INEGI	Número de AGEB	248	19
	252	13	10		
	267	26	5		
	271	16	9		
	286	2	0		
	290	0	1		
	322	1	0		

Tabla 7. AGEB y clasificación de lo que debe tener una vialidad
Fuente: elaboración propia.

Ligado a la tabla 7, se puede ubicar geográficamente cuáles son las manzanas que en el caso de esta clasificación aprueban y no aprueban, siendo asignado en color rojo aquellas con resultado no aprobatorio, que va de 0-59, y en color verde aquellas que cumplen con condiciones aprobatorias por haber obtenido entre 60-100 de calificación. Las condiciones de estas manzanas aprobatorias mayormente se concentran en la zona centro del Pueblo Mágico, área que tiene una alta afluencia y dinamismo, ya sea por aquellos que ejercen turismo o los habitantes que acuden a abastecerse, así como por actividades culturales y de recreación; véase la figura 2 para ubicar geográficamente el territorio de las condiciones de lo que debe tener una vialidad.

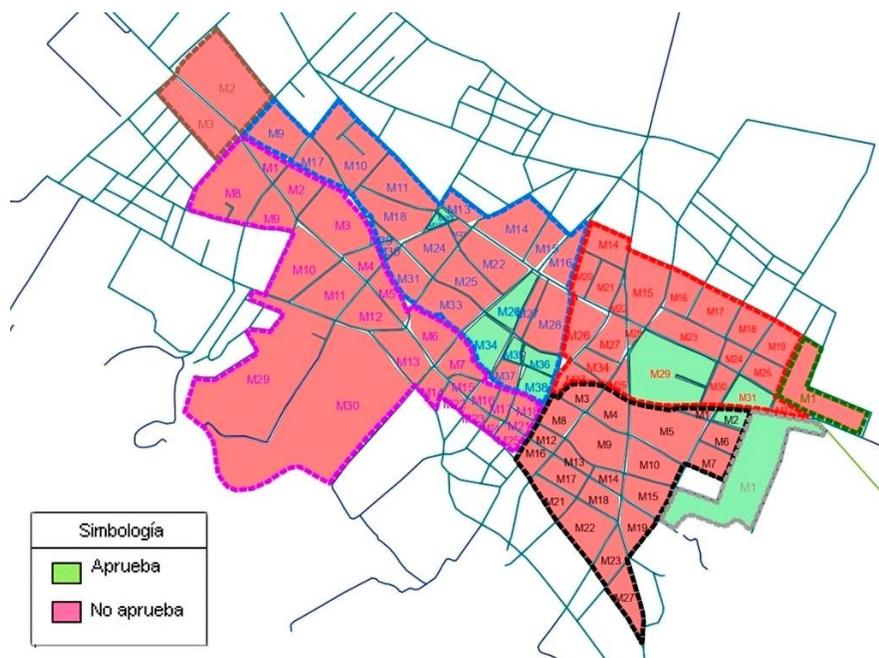


Figura 2. Representación territorial de la clasificación de lo que debe tener una vialidad
Fuente: elaboración propia.

Lo que puede tener una vialidad

En relación con la clasificación de lo que puede tener una vialidad, analizando las AGEB y las manzanas que la comprenden, para su evaluación fueron aplicadas de igual manera las tablas 1 y 2 para ubicar no solo su existencia, sino incorporar, además, sus condiciones de accesibilidad. Con los índices obtenidos en las manzanas, se clasificaron los resultados en tres categorías: Nula (aquellos que no existen), Regular (con valores de 0-59) y Alta (60-100); y se obtuvo, según los datos en Campo, que la categoría Regular tuvo un aumento contemplando 44 manzanas en comparación con el INEGI, que contiene 23; además, disminuyó la categoría Nula en contraste en lo evaluado en Campo, reflejando la existencia de elementos que no se tenían documentados en la plataforma y que, además, ahora en la evaluación integra las condiciones de accesibilidad que presentan, por lo que es necesario señalar que ninguna AGEB se ubicó en la categoría Alta; véase la tabla 8.

			Clasificación de lo que puede tener			
			Nula presencia	Baja presencia	Alta presencia	
			Recuento	Recuento	Recuento	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	17	5	0
			252	21	2	0
			267	20	11	0
			271	4	21	0
			286	0	2	0
			290	0	1	0
			322	0	1	0
INEGI	Número de AGEB	248	15	7	0	
		252	20	3	0	
		267	29	2	0	
		271	19	6	0	
		286	0	2	0	
		290	0	1	0	
		322	1	0	0	

Tabla 8. AGEB y clasificación de lo que puede tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

El análisis territorial demuestra que solo se obtuvieron datos en dos clasificaciones, que se encuentran representados en el territorio de la siguiente manera: las manzanas que obtuvieron la categoría Nula se encuentran en color gris, mientras que las que registraron la categoría Baja, se ubican en color amarillo; véase la figura 3.

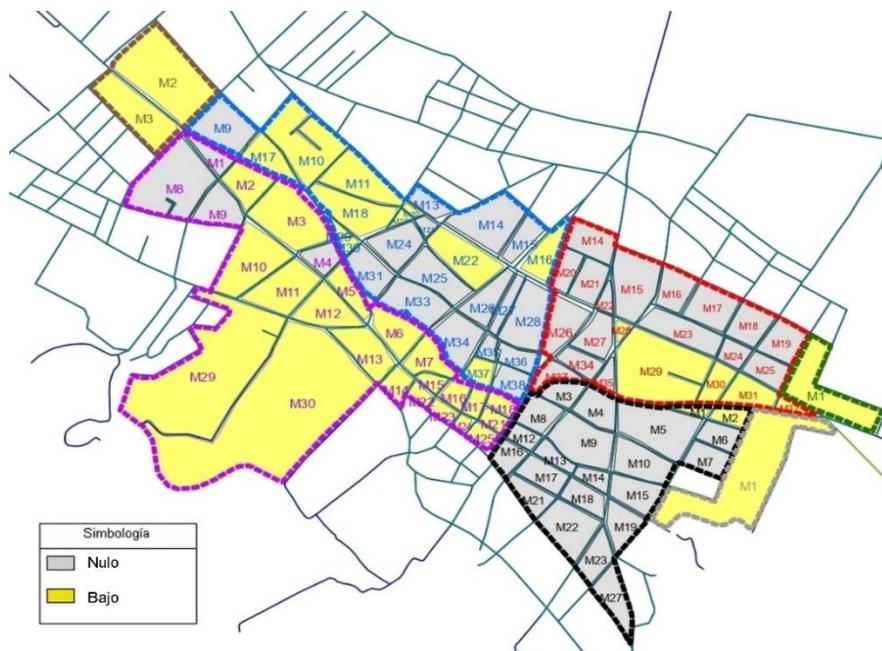


Figura 3. Representación territorial de la clasificación de lo que puede tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que no debe tener una vialidad

Según las AGEB y sus manzanas, respecto a la clasificación de lo que no debe tener una vialidad, que comprende los puestos fijos y ambulantes dentro de la misma, la categoría que concentra la mayoría es la de Baja presencia en los valores de Campo, pero en contraste los valores del INEGI muestran una Nula presencia como la categoría de mayor concentración. En cuanto a la categoría de Alta presencia, se registraron dos AGEB, siendo la 267 y la 271 con elementos en Campo; véase la tabla 9.

		Clasificación de lo que no debe tener				
			Nula presencia	Baja presencia	Alta presencia	
			Recuento	Recuento	Recuento	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	15	7	0
			252	6	17	0
			267	20	9	2
			271	8	16	1
			286	0	2	0
			290	0	1	0
			322	0	1	0
INEGI		Número de AGEB	248	19	3	0
			252	21	2	0
			267	27	4	0
			271	9	16	0
			286	0	2	0
			290	0	1	0
			322	0	1	0

Tabla 9. AGEB y clasificación de lo que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

El comportamiento de estas manzanas en el territorio abarca tres categorías: respecto a la Alta presencia se representa en color azul y se muestra la proximidad entre ellas, además de que se encuentran alejadas de la zona céntrica. Las manzanas representadas en color verde son aquellas que obtuvieron una Baja presencia y las de color morado no tuvieron actividad de puestos. Los dos grupos los vemos dispersos en el territorio, aunque no se observa un patrón de conducta claro; véase la figura 4.

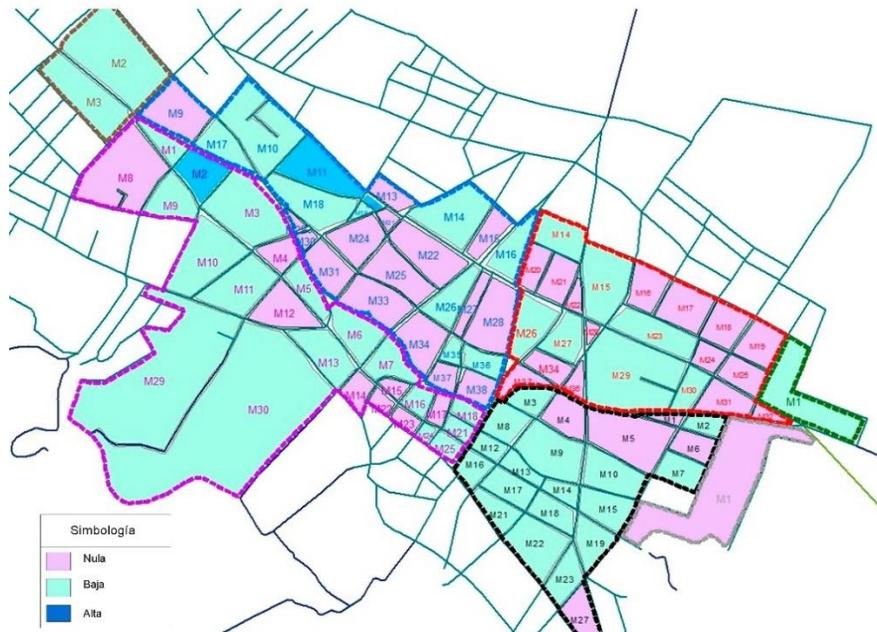


Figura 4. Representación territorial de la clasificación lo que no debe tener una vialidad
Fuente: elaboración propia.

AGEB en campo y variables evaluadas

Lo que debe tener una vialidad

En búsqueda del comportamiento de las variables, enfocándose únicamente en los datos obtenidos en campo, para poder descubrir los elementos que pueden tratarse con la intención de mejorar la accesibilidad universal del territorio, en lo concerniente a lo que debe tener una vialidad, la AGEB 248, que comprende veintidós manzanas, obtuvo en las variables evaluadas los siguientes resultados notables: en primera instancia la categoría del Mejor escenario en relación con el nombre, pues todas las vialidades la cumplen, se encuentra en la variable recubrimiento, donde diez manzanas lo tienen; en segunda instancia, la categoría de Alguna vialidad cumple se encuentra en cinco variables: banquetas en once manzanas, alumbrado en doce, letreros en calles en dieciséis, vegetación en trece y rampas en ocho manzanas. Por último, dentro de esta AGEB se encontró la categoría Ninguna vialidad, con mayoría de manzanas, en las variables guarnición en dieciséis manzanas, pasos peatonales en doce y rampas en 8 manzanas; esta última también se encuentra con el mismo número en otra variable.

En la AGEB 252 se aplicó el estudio en veintitrés manzanas y la mayoría de las variables se ubican en la categoría de Existe en alguna vialidad y no cumple con accesibilidad, lo cual nos habla de la existencia del elemento, pero de una nula accesibilidad dentro de ella; es una AGEB con resultados muy uniformes, pues da como resultado el uso de recubrimiento en nueve manzanas, banquetas en quince, guarnición en diez, rampas en quince, alumbrado en doce, letreros en calles en diecisiete y vegetación en once manzanas;

respecto a la categoría de Ninguna vialidad, la variable de pasos peatonales se encuentra en veintiuna manzanas, mientras que la variable guarnición está en diez manzanas.

La AGEB 267 es la que cuenta con una mayor cantidad de manzanas: treinta y una; la categoría Existe en todas las vialidades no cumple, ya que se encuentra en la mayoría de las manzanas en las variables: recubrimiento en veinticinco manzanas, banquetas en veinticinco y letreros en calles en catorce manzanas; la categoría Existe en alguna vialidad tampoco cumple, pues se encuentra en las variables: guarnición en doce manzanas y alumbrado también en doce manzanas; finalmente, la categoría Ninguna vialidad se encuentra en las variables: rampas en doce manzanas y pasos peatonales en veintinueve manzanas.

La AGEB 271 cuenta con veinticinco manzanas; la categoría Alguna vialidad cumple, ya que se encuentra en la mayoría de las variables: guarnición en once manzanas y vegetación en diez manzanas; la categoría Existe en alguna vialidad no cumple, pues la vemos en cinco variables: recubrimiento en dieciséis manzanas, banquetas en quince, rampas en dieciséis, alumbrado en trece y letreros en calles en veintiuna manzanas; la categoría Ninguna vialidad está presente en la mayoría de las manzanas, con la variable pasos peatonales en catorce manzanas.

La AGEB 286 abarca dos manzanas; en el caso de las variables recubrimiento, banquetas y vegetación, las manzanas se encuentran divididas en dos categorías: Existe en todas las vialidades, que no cumple, y Existe en alguna vialidad, que tampoco cumple; en la categoría Existe en alguna vialidad, que no cumple, se ubican dos variables en el total de manzanas: guarnición y alumbrado; en las variables rampas y letreros en calles, las manzanas están divididas en dos categorías: Existe en alguna vialidad, que no cumple, y Ninguna vialidad. Para concluir, la variable pasos peatonales clasifica las dos manzanas en la categoría de Ninguna vialidad.

La AGEB 290 se estudió solo en una manzana, obteniendo como resultado en sus variables la presencia de la categoría Todas las vialidades cumplen en: recubrimiento, alumbrado y vegetación; en la categoría Alguna vialidad cumple, se encuentran las variables: banquetas, letreros de calles y pasos peatonales; concluyendo con la categoría Existe en alguna vialidad que no cumple en las variables guarnición y rampas.

La AGEB 322, al igual que la anterior, comprende solo una manzana, que refleja que la categoría Alguna vialidad cumple, se encuentra en cuatro variables: recubrimiento, banquetas, rampas y vegetación; en la categoría Todas las vialidades cumplen, se ubica la variable alumbrado, mientras que la categoría Ninguna vialidad comprende las variables guarnición, letreros en calles y pasos peatonales.

En el análisis de las variables de accesibilidad en las AGEB evaluadas, se observa que existen áreas con importantes deficiencias que afectan la movilidad y accesibilidad de los habitantes. En la AGEB 248, la falta de guarniciones y pasos peatonales es especialmente notable, a pesar de que otras variables como recubrimiento y banquetas muestran una mejor presencia. En la AGEB 252 se presenta una situación

preocupante con la mayoría de las variables en una condición de accesibilidad parcial con los pasos peatonales, siendo estos prácticamente inexistentes en la mayoría de las manzanas. En la AGEB 267 se identifica una falta considerable de accesibilidad en recubrimiento, banquetas y letreros en calles, además de una ausencia total de pasos peatonales en todas las manzanas. La AGEB 271 muestra condiciones preocupantes en términos de accesibilidad universal, ya que hay muchas variables cuya condición no es óptima, pues existen en poca magnitud y las que están no cumplen. La AGEB 286 presenta un gran vacío de condiciones y una gran oportunidad de mejorar, ya que existen elementos, pero no cumplen. Las AGEB 290 y 322, aunque estudiadas en una sola manzana, cada una refleja la necesidad de intervenciones específicas en variables clave, como guarniciones, letreros en calles y pasos peatonales; véase la tabla 10.

Origen de los datos		Número de AGEB						
		248	252	267	271	286	290	322
Campo		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Recubrimiento	Ninguna vialidad	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	9	2	16	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	6	5	2	3	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	6	7	25	6	1	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	10	2	2	0	0	0	0
Banquetas	Ninguna vialidad	0	0	1	0	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	4	15	5	15	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	11	3	3	6	0	1	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	3	5	15	4	1	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	4	0	7	0	0	0	0
Guarnición	Ninguna vialidad	16	10	8	2	0	0	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	6	10	12	9	2	1	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	1	1	11	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	2	4	3	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	6	0	0	0	0
Rampas	Ninguna vialidad	8	2	12	6	1	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	4	15	11	16	1	1	0
	Alguna vialidad (cumple)	8	6	0	3	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	2	0	4	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	4	0	0	0	0
Alumbrado	Ninguna vialidad	0	4	2	1	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	12	12	13	2	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	12	2	9	8	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	2	4	3	2	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	8	1	5	1	0	1	1
Letreros en calles	Ninguna vialidad	4	0	6	1	1	0	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	1	17	3	21	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	16	3	4	3	0	1	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	1	14	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	1	2	4	0	0	0	0
Vegetación	Ninguna vialidad	5	6	10	8	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	11	8	5	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	13	0	6	10	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	2	1	0	1	1	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	2	5	7	1	0	1	0
Pasos peatonales	Ninguna vialidad	12	21	29	14	2	0	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	2	0	0	9	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	8	2	0	2	0	1	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	2	0	0	0	0

Tabla 10. Variables y presencia en la clasificación de lo que debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que puede tener una vialidad

En este sentido, podemos observar que son mínimos los datos existentes; sin embargo, hay que resaltar que la variable que se encuentra mayormente en las AGEB es el alcantarillado, además de cumplir con criterios de accesibilidad universal; véase la tabla 11.

Origen de los datos		Número de AGEB						
		248	252	267	271	286	290	322
Campo		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Teléfono	Ninguna vialidad	22	23	28	24	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	3	1	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Alcantarillado	Ninguna vialidad	17	21	22	4	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	3	16	2	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	1	2	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	1	0	0	2	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	4	2	5	1	0	1	0
Ciclovia	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Ciclo carril	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Ciclopuerto	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Paradas de autobús	Ninguna vialidad	22	23	31	23	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	2	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Transporte colectivo	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 11. Variables y presencia en la clasificación de lo que puede tener una vialidad
Fuente: elaboración propia.

Lo que no debe tener una vialidad

En este aspecto solo se cuentan dos variables en relación con la existencia de puestos fijos y la categoría con mayor impacto es Ninguna vialidad con sesenta y una manzanas; sin embargo, se nota una gran presencia en Alguna vialidad, ya que treinta y seis manzanas están dentro de esta situación, mientras que las manzanas con puestos fijos en Todas las vialidades son escasas; respecto a la existencia de puestos ambulantes, la categoría que más se presenta es Ninguna vialidad con un total de sesenta y nueve manzanas, aunque en Alguna vialidad existen treinta y seis manzanas, pero no hay manzanas documentadas en la categoría de Todas las vialidades; véase la tabla 12.

Origen de los datos Campo		Número de AGEB						
		248	252	267	271	286	290	322
Existencia de puestos fijos	Ninguna vialidad	17	9	23	11	0	0	1
	Alguna vialidad	4	14	2	13	2	1	0
	Todas las vialidades	1	0	6	1	0	0	0
Existencia de puestos ambulantes	Ninguna vialidad	19	6	26	16	2	0	0
	Alguna vialidad	3	17	5	9	0	1	1
	Todas las vialidades	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 12. Variables y presencia en la clasificación de lo que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Conclusiones

En México, la planificación urbana enfrenta desafíos significativos debido a las desigualdades socioeconómicas y espaciales, pues la segregación espacial contribuye a su existencia. Los cambios en el diseño urbano son esenciales para garantizar que todos los ciudadanos puedan acceder y utilizar productos, espacios y servicios de manera cómoda, segura, autónoma y natural, lo que influye directamente en su bienestar, experiencia y calidad de vida.

Es imperativo que los gobiernos de las ciudades y de aquellos municipios que cuentan con el distintivo de Pueblos Mágicos presten atención especial a las condiciones que ofrecen a sus ciudadanos, creando espacios dignos y accesibles. Estos sitios aspiran a ser referentes para aquellos que buscan oportunidades, mejorar su vida o realizar prácticas de turismo, ya que deben enfocarse en mejorar su entorno urbano para que cualquier persona pueda disfrutar de él.

Es notorio que, si bien el Pueblo Mágico de Mascota ha tenido avances en sus condiciones urbanas renovando el espacio público desde que obtuvo el distintivo, los esfuerzos no son suficientes al traducirse en una baja inclusión, presentar pobres condiciones en sus manzanas y limitar su competitividad ante destinos que han trabajado en mejorar su accesibilidad universal en el espacio público.

El tener la evaluación de las AGEB y sus manzanas nos muestra una radiografía del territorio, ya que podemos detectar donde existen las áreas de oportunidad no solo para que el turista disfrute de su experiencia, sino para que el habitante se desarrolle plenamente. El índice de las variables que debe tener una vialidad se traduce en una situación raquítica en términos de accesibilidad universal, donde los valores máximos apenas acreditan; además, es crucial desarrollar proyectos específicos para cada AGEB, priorizando aquellas con mayores deficiencias, como la AGEB 252 y la AGEB 267. De igual manera, mejorar la accesibilidad puede potenciar el turismo, pues los turistas, incluidos aquellos con discapacidades, encontrarán más fácil y cómodo el modo de desplazarse y explorar. Lo anterior puede traducirse en un incremento de visitantes y, por ende, en beneficios económicos para la comunidad.

Para abordar las deficiencias en accesibilidad identificadas y mejorar la inclusión, se recomienda implementar un enfoque integral que priorice la mejora de los elementos que existen, pero que no cumplen, porque con pequeños cambios algunos pueden cambiar su estatus, seguido de implementar aquellos que no se encuentran en las manzanas. Estas intervenciones no solo garantizarán la seguridad y movilidad de los peatones, especialmente para aquellos con movilidad reducida, sino que también harán las áreas más atractivas para el turismo, pues los visitantes valoran ciudades y pueblos accesibles donde puedan moverse fácilmente y disfrutar de los espacios públicos sin barreras.

Es fundamental continuar con el monitoreo y evaluación periódica de la accesibilidad en todas las AGEB. El realizar lo anterior permitirá ajustar y optimizar las intervenciones conforme se identifican nuevas necesidades o se alcanzan los objetivos de accesibilidad. La implementación de estándares de accesibilidad universal desde la planificación inicial de proyectos urbanos asegurará que las soluciones sean inclusivas y sostenibles, mejorando así la calidad de vida de todos los habitantes y haciendo las ciudades más atractivas para el turismo inclusivo.

Se deben promover campañas de sensibilización y capacitación sobre la importancia de la accesibilidad universal, que asegurarán que las mejoras se realicen con una perspectiva inclusiva considerando las necesidades de todos los ciudadanos y visitantes. De esta manera, se contribuirá a la creación de ciudades y pueblos más justos, equitativos y competitivos en el ámbito turístico, fortaleciendo su desarrollo económico y social.

Con estudios de esta índole, se abre una ventana para que sean aplicados en las tomas de decisiones para las creaciones o modificaciones de planes urbanos, así como su incorporación dentro de las políticas públicas y la agenda que los municipios puedan tener al respecto.

Referencias bibliográficas

- ACCEPLAN-Institut Universitari d'Estudis Europeus. (2009). El turismo como estrategia de desarrollo en la región de Inca (Perú).
- Augé, M. (1998). Lugares y no lugares de la ciudad. III Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile, A. G.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). *Espacio y datos: Mapa interactivo*. Obtenido el 2 de enero de 2024 de <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx>
- ONU-Hábitat. (2020, 24 de febrero). *ONU-Hábitat*. Recuperado el 15 de agosto de 2021, de <https://onu-habitat.org/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>
- Remesar, A. y Vergel, J. (2020, 5 de septiembre). Acceder a la gestión de lo simbólico. Un derecho ciudadano (U. de Barcelona, Ed.). *On the W@terfront*, 62(7), 39-56. <https://doi.org/10.1344/waterfront2020.62.6.11>
- Rucci, A. C. (2021, 9 de diciembre). *Repositorio Institucional de la Universidad de Alicante*. (U. de Alicante, Ed.). Recuperado el 12 de noviembre de 2023, de <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/121569>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2019, 3 de diciembre). *Gobierno de México*. Recuperado el 13 de enero de 2020, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (2016, 1 de enero). *Gobierno de México*. <https://www.gob.mx/sectur/acciones-y-programas/programa-pueblos-magicos#:~:text=El%20Programa%20Pueblos%20M%C3%A1gicos%20contribuye,los%20visitantes%20nacionales%20y%20extranjeros>

Accesibilidad universal a través de la experiencia del diseño y la participación en el Parque Tangamanga I, San Luis Potosí, México

Universal accessibility through design experience and participation in Tangamanga I Park, San Luis Potosí, Mexico

Fernanda Nascimento Corghi¹

Universidade Federal de São João del-Rei, Brasil

corgho@ufsj.edu.br

<https://orcid.org/0000-0001-8551-6337>

Martha Yolanda Pérez Barragán²

Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México

marthaperez@uaslp.mx

<https://orcid.org/0000-0001-9665-6917>

Lourdes Marcela López Mares³

Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México

marcela.lopez@uaslp.mx

<https://orcid.org/0000-0002-7344-7626>

Recepción: 23 octubre 2024

Corregido: 24 febrero 2025

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.5>

Resumen

Desde 1970 se han registrado importantes avances en la inclusión de las personas con discapacidad (PCD) en el espacio público, con el fin de permitirles una vida integrada en comunidad y cercana a la naturaleza. Diversos marcos regulatorios ambientales y sociales mundiales aplican el diseño universal como base. Aun y cuando la normativa mexicana también lo puntualiza, las barreras en el ambiente construido y natural

¹ Arquitecta y urbanista por la Universidade Estadual Paulista (UNESP). Maestra en Geografía con enfoque en Análisis Ambiental y Dinámica Territorial, y doctora en Ingeniería Civil con énfasis en Saneamiento y Ambiente por la Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Brasil. Profesora de tiempo completo en el curso de Arquitectura y Urbanismo de la Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ) desde 2013, y docente del Programa de Maestría Interdisciplinaria en Artes, Urbanidades y Sostenibilidad desde 2016. Sus Líneas de Investigación incluyen: Justicia socioambiental, Accesibilidad urbana, Participación social y Derecho a la naturaleza.

² Arquitecta, maestra y doctora en Ciencias del Hábitat por la Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP) y la Universidad Autónoma de Yucatán. Cuenta con Perfil Deseable (2017 a la fecha) y es parte del SNII Nivel I (2023-2027). Doctor Honoris Causa y Galardón a la Excelencia Educativa por la Universidad Católica del Norte de Antofagasta y la Organización Internacional para la Inclusión y Calidad Educativa (OIICE), Chile (2023). Profesora investigadora de tiempo completo en la Facultad del Hábitat de la UASLP.

³ Arquitecta y maestra en Urbanismo y Planeación Territorial por la Universidad de Ginebra, Suiza; y doctora en Planeación y Políticas Urbanas por la Universidad de Illinois en Chicago, EUA. Sus intereses de investigación se centran en la planeación urbana y urbanismo feminista, participación, diseño democrático y desarrollo comunitario, y políticas de vivienda en ciudades medias. Profesora de tiempo completo en la Facultad del Hábitat de la UASLP desde enero de 2013.

continúan siendo un reto para que las PCD puedan acceder al espacio público en igualdad de condiciones. El objetivo principal del estudio es conocer e identificar los niveles de accesibilidad a la naturaleza que ofrece el Parque Tangamanga I para todas las personas, pero en especial para PCD mediante métodos de diseño participativos. En este artículo se presentan los resultados del estudio y de la evaluación del proceso participativo realizado en colaboración con una organización que trabaja con PCD y estudiantes y académicos de diferentes campos del diseño. En esta colaboración se llevó a cabo un evento, a través de talleres de diseño participativo, para que personas con o sin discapacidad compartieran su opinión sobre la inclusión y accesibilidad que ofrece el parque. Los hallazgos muestran que este parque, ubicado en la ciudad de San Luis Potosí y segundo más grande de México, presenta múltiples barreras de accesibilidad para PCD, notablemente señalización, infraestructura y servicios accesibles. Las personas con discapacidad visual manifestaron que el parque no está preparado para recibirlos y las madres de personas con discapacidad intelectual mencionan que ellas y sus hijos son discriminados. El trabajo reconoce la necesidad de incluir a las PCD en el disfrute de las áreas verdes, la importancia de la enseñanza de inclusión para estudiantes de licenciaturas involucradas en el diseño del hábitat humano y el valor de los procesos participativos para el intercambio de conocimientos entre los participantes.

Palabras clave: diseño universal, inclusión en áreas verdes, metodologías participativas.

Abstract

Since 1970 significant progress has been made on the inclusion of people with disabilities (PWD) in public spaces, allowing them to lead an integrated life within the community and close to nature. Global environmental and social regulatory frameworks have adopted universal design as a foundation. While Mexican regulations also embrace it, barriers in the built and natural environments continue to challenge PWD's equal access to public spaces. The main goal of this study is to identify and understand, through participatory design methods, the access levels to nature that the Tangamanga I Park offers to everyone, but specially to PWD. This article presents the research results and the participatory process evaluation undertaken in collaboration with a PWD organization and design students and academics. Within the collaboration, a workshop was held where individuals with diverse abilities identified inclusion challenges in Tangamanga I Park. Findings show that the park, located in San Luis Potosí and Mexico's second-largest, presents multiple accessibility barriers for people with disabilities, particularly related to signage, infrastructure, and services. Visually impaired individuals expressed that the park is not prepared for them, and mothers of children with intellectual disabilities reported discrimination. This study highlights the

importance of including PWD's in enjoying green spaces, teaching inclusion in design fields, and valuing participatory processes to foster knowledge exchange.

Keywords: universal design, inclusion in green spaces, participatory methodologies.

Introducción

Se reconoce la discapacidad como el resultado de la interacción de una persona con alguna desventaja física o intelectual en un espacio habitable, en donde se enfrenta a diversos tipos de barreras (espaciales o sociales) que le impiden vivir en igualdad de condiciones. Uno de estos impedimentos es el acceso al entorno natural. Por lo tanto, si los parques urbanos son áreas verdes reconocidas por su gran dimensión y oferta de servicios ecosistémicos, estos deberían ser accesibles para todas las personas, incluidas aquellas con discapacidad.

En este artículo se presenta un estudio de caso para evaluar la inclusión de personas con discapacidad (PCD) en el Parque Tangamanga I, ubicado en la ciudad de San Luis Potosí. Este parque se encuentra en la parte más próspera de la ciudad, y aunque recibe alrededor de 6 255 777 visitantes anualmente en 411 hectáreas (San Luis Potosí, 2024), diversos trabajos de campo, entrevistas y estudios realizados desde 2023 muestran que carece de infraestructura accesible en la mayor parte de sus atracciones y sistema de movilidad.

En línea con el modelo biopsicosocial, el trabajo se opone a la perspectiva médica, que ve en la discapacidad un defecto y a las PCD como sujetos de intervención (Solano Meneses, 2022). Por otro lado, se diferencia de modelos sociales, como el CRIP, en que reconoce los desafíos y sufrimientos físicos y emocionales que implica el vivir con alguna discapacidad, así como las luchas que desde estos grupos vulnerables se han librado para incluir sus necesidades desde estos términos en la legislación y la política pública (Aránguez Sánchez, 2022). Es así que el enfoque teórico-conceptual del trabajo, se cimienta en tres pilares: el diseño universal, entendido como la práctica que busca producir soluciones creativas (de espacios, objetos, información, etcétera) que sean accesibles para todas y todos; el diseño universal para el aprendizaje, como enfoque que pugna por fomentar la inclusión y la accesibilidad en procesos de enseñanza-aprendizaje; y por formar profesionistas en los principios del diseño universal, a través de experiencias de diseño participativo y cocreación, como tercer pilar.

Desde estos enfoques y para comprender el acceso y permanencia de las PCD en el parque, se optó por llevar a cabo eventos inclusivos, con el fin de efectuar actividades colectivas que permitieran comprender la opinión de este público. Además, para una mejor comprensión del reto de proyectar garantizando la accesibilidad universal como premisa, se planteó involucrar a estudiantes de diferentes campos del diseño y a las PCD en talleres participativos. El intercambio de conocimiento entre PCD y futuros proyectistas permitió

que los alumnos se reconocieran y se posicionaran como futuros agentes promotores de un medio ambiente accesible. Al mismo tiempo, se buscó que las PCD y su red de apoyo se vieran como constructoras de escenarios futuros participativos e inclusivos, con el objetivo de ampliar el derecho de acceso a la naturaleza para todos.

Justificación y estudio de caso: Parque Tangamanga I

La Norma Oficial Mexicana para “Espacios públicos en los asentamientos humanos” (SEDATU, 2020, artículos 4 y 8) establece que “todo el sistema de espacios públicos debe aspirar al máximo nivel de accesibilidad universal,” promoviendo áreas verdes inclusivas para los grupos vulnerables.

En México, el porcentaje de personas con discapacidad, una limitación temporal o con algún problema permanente físico-sensorial o mental (las tres variables utilizadas por el INEGI) es de 16.5 (20 838 108 personas) (DIS-CAPACIDAD, 2021). El censo define a la persona con discapacidad (PCD) como alguien que tiene mucha dificultad para realizar actividades de la rutina diaria, como “caminar, subir o bajar; ver, aun usando lentes; oír, aun usando aparato auditivo; bañarse, vestirse o comer; recordar o concentrarse y hablar o comunicarse; además, incluye a las personas con problemas o condiciones mentales” (INEGI, 2021).

Cuanto mayor es la edad, mayor es el riesgo de tener dificultades para desempeñar las tareas diarias y presentar alguna condición mental o discapacidad. Datos de DIS-CAPACIDAD (2021) muestran que el 40.9 % de adultos mayores tienen discapacidad, comparado con el 39.6 % de adultos y el 9.1 % de menores de 17 años. Estas cifras indican que, al llegar a la edad de adulto mayor, cerca de la mitad de la población requerirá de espacios accesibles para continuar siendo independientes y, en el caso de los parques urbanos, para disfrutar de espacios recreativos y deportivos al aire libre.

En México, hay pocos parques urbanos de la magnitud del Tangamanga I (411 ha). El más grande es Chapultepec, en la Ciudad de México, con 648 ha y 2 millones de visitantes al mes, cuyo plan maestro promueve un “espacio público incluyente y seguro”, con acciones para eliminar barreras y fomentar la movilidad accesible (Chapultepec, 2024). Otros como el Metropolitano de León (337 ha), El Chamizal en Ciudad Juárez (124 ha) y Rodolfo Landeros en Aguascalientes (80 ha) son grandes, pero no cuentan con planes de accesibilidad conocidos.

San Luis Potosí, ciudad mexicana en la que se encuentra el caso estudiado de este trabajo, es un centro urbano de vocación principalmente industrial. La ciudad se encuentra conurbada con el municipio de Soledad de Graciano Sánchez, ambos con una población total de 1 243 980 habitantes. Además del Parque Tangamanga I, el área metropolitana de San Luis Potosí tiene otros parques de gran tamaño, notablemente el Parque Tangamanga II (194 ha), el Paseo la Presa y el Área Natural Protegida Parque Urbano Ejido San Juan

de Guadalupe (Alva Fuentes y Martínez Torres, 2018, pp. 72-73) (véase figura 2). Estas áreas verdes representan más del 17 % de la superficie total del área metropolitana; sin embargo, su distribución es desigual con más de la mitad concentrada en los dos parques Tangamanga.

El Parque Tangamanga I es un espacio integral con una amplia infraestructura recreativa, deportiva y cultural. Cuenta con más de diez equipamientos culturales, que incluyen museos, teatros y un planetario; más de veinte áreas deportivas con canchas, pistas especializadas y campos; además de un zoológico, parques temáticos, un jardín botánico y múltiples zonas de esparcimiento con lagos y áreas infantiles. Su diversidad de equipamiento lo convierte en un referente clave para el ocio, el deporte y la cultura en San Luis Potosí (figura 1).

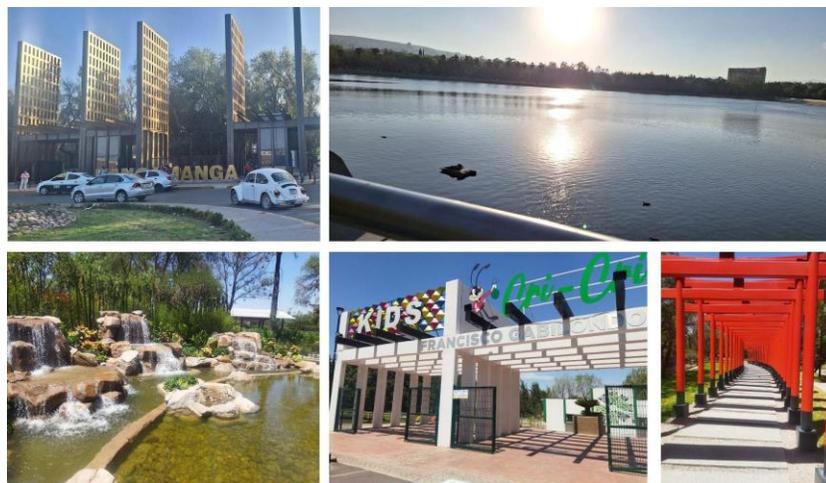


Figura 1. Parque Tangamanga I

Fuente: archivo de las autoras.

En el área metropolitana de San Luis Potosí, el porcentaje de personas con discapacidad es de 4 (49 694) (INEGI, 2020) y la mayor concentración de PCD, se ubica en la zona central de la ciudad de San Luis Potosí, lo que implica desplazamientos para acceder a Tangamanga I y demás áreas verdes. En la figura 3 se muestran en tonos naranja concentraciones de hasta 20 y 50 % de PCD por manzana. Las colonias más cercanas a estos parques presentan la mayor cobertura verde y poder adquisitivo de la ciudad; sin embargo, dentro y fuera del parque la movilidad accesible es limitada, pues el parque solo cuenta con tres accesos en los aproximadamente 7.5 km de su perímetro. La distancia entre las dos entradas principales, Chapultepec y Salvador Nava, es de 1.8 km, y entre la entrada Chapultepec y la de servicios sobre Periférico, es de 3 km. Al este del parque, el perímetro está rodeado por construcciones, lo que provoca que la distancia recorrida entre las entradas Periférico y Salvador Nava sea de más de 4 km, con varias irregularidades, incluyendo una vialidad de alta velocidad y una colonia insegura.

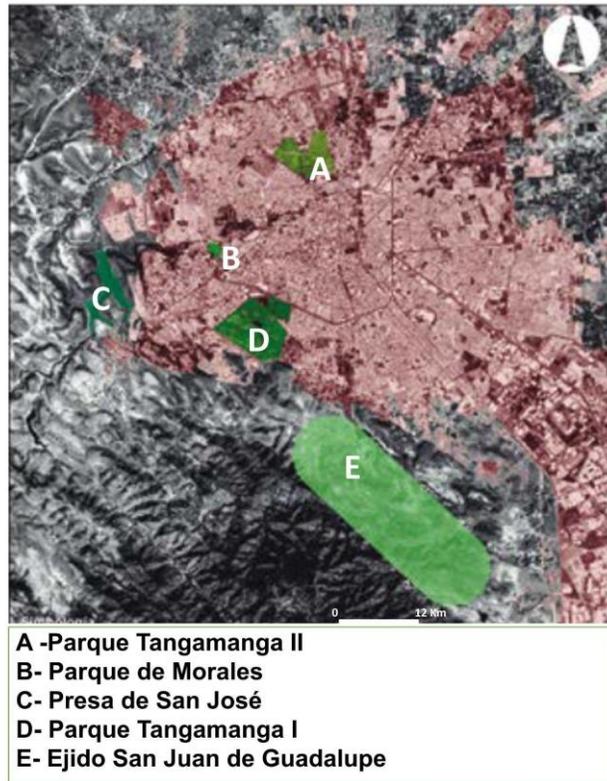
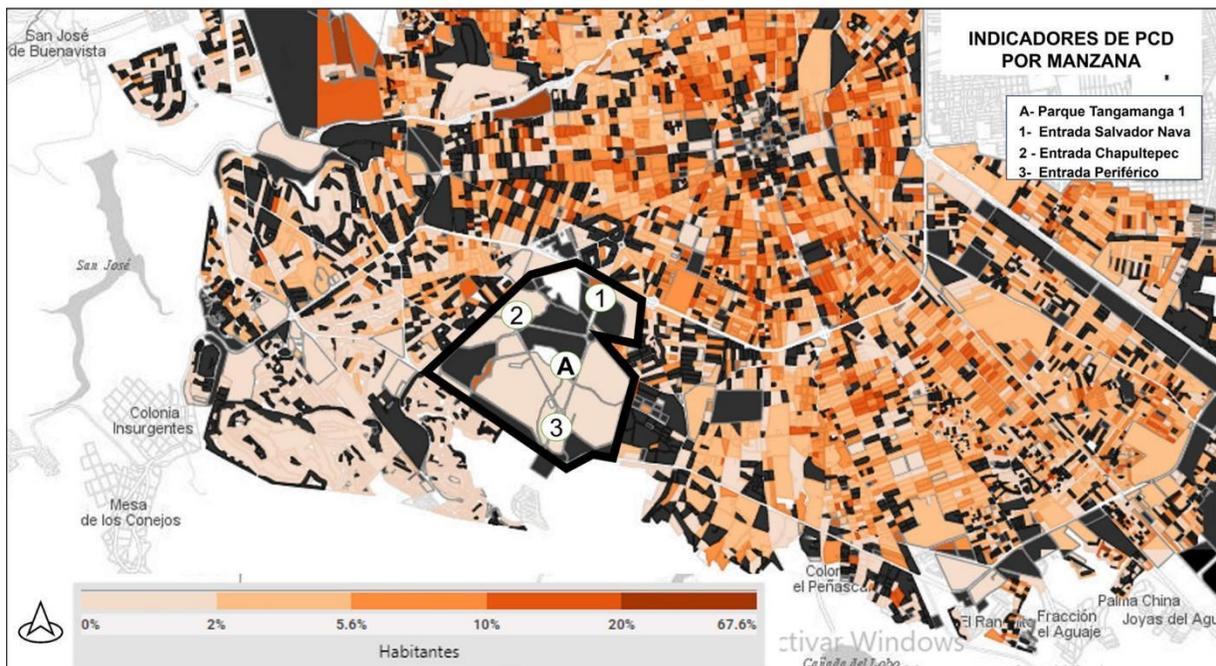


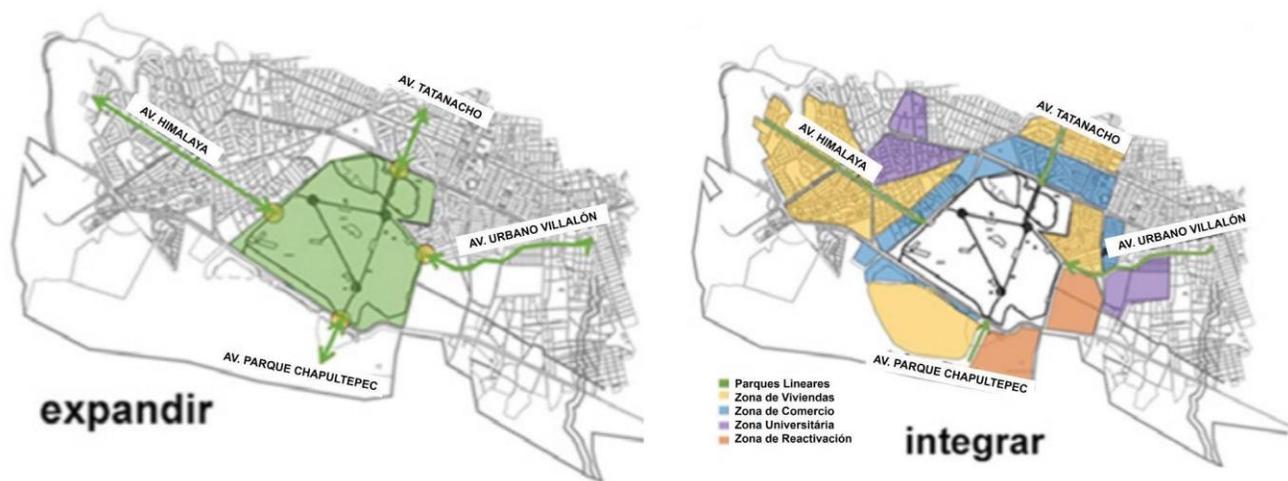
Figura 2. Vista satelital del área metropolitana de San Luis Potosí
Fuente: Alva Fuentes y Martínez Torres (2018, p. 73).



Nota: las manchas en color naranja fuerte tienen más PCD y las manchas negras no tienen información o son datos reservados por confidencialidad.

Figura 3. Mapa de indicador de PCD por manzana
Fuente: elaborado por César Oviedo y Corghi con base en el INEGI (2020).

En trabajos realizados en la Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), se diagnosticó el parque como una mancha verde aislada de la ciudad con actividades dispersas en su interior y falta de conectividad interna y externa, lo que lleva al uso del automóvil debido a la falta de movilidad accesible peatonal y ciclista integrada con la ciudad (Pérez Barragán y Delgadillo Silva, 2022). Los estudios también muestran que la falta de movilidad accesible presenta un gran potencial para desarrollar caminos verdes con infraestructuras peatonales y ciclistas, integradas a las principales avenidas que conducen al parque, además de una mayor conectividad interna entre sus atracciones (véase figura 4).



Nota: *Expandir* el parque por las cuatro vías principales creando cuatro parques lineares, *vincular* espacios nuevos con los preexistentes e *integrar* el parque con la ciudad.

Figura 4. Propuesta de mejora del Parque Tangamanga I

Fuente: documento del grupo de alumnos del Taller Interdisciplinario, documentado por Pérez Barragán y Delgadillo Silva (2022).

Menos del 30 % de las aceras dentro y alrededor del parque cuentan con rampas (véase figura 5) (INEGI, 2020). En relación con el transporte público solo la recién inaugurada línea 3 de la Red Metro es accesible (octubre de 2023) y llega a una de las entradas del parque: la entrada Periférico, que se caracteriza por ser de servicios y tener acceso limitado para autos de visitantes (véase figuras 6 y 7). La principal diferencia entre la entrada Periférico y las demás es que esta cuenta con rampas en ambos lados de la avenida, parada de autobús y aceras accesibles. Esta entrada es poco utilizada por PCD por ser poco frecuentada, por estar sobre una vialidad de alta velocidad y por tener una señalización deficiente.

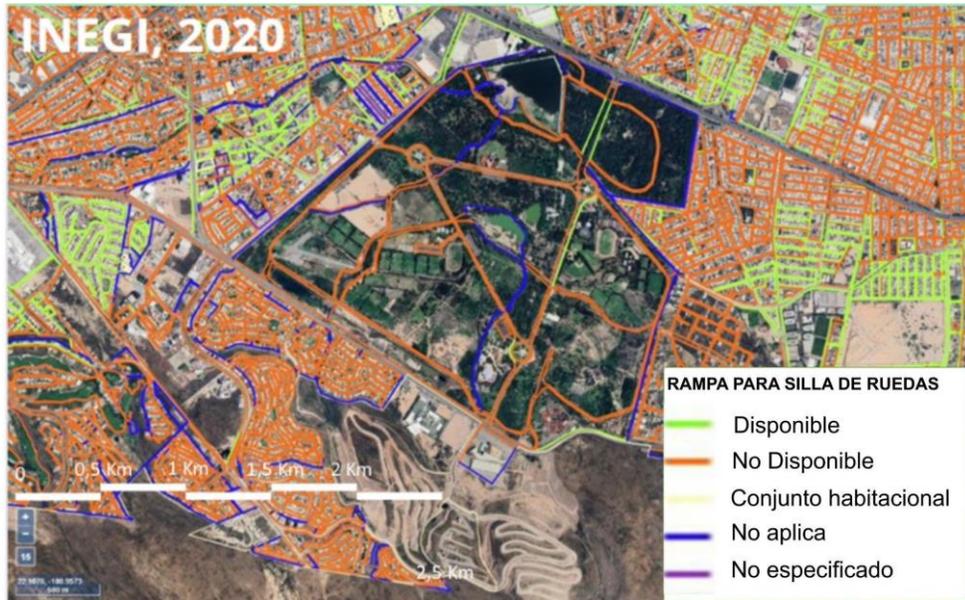


Figura 5. Rampas en banquetas dentro y fuera del Parque Tangamanga I
Fuente: INEGI (2020).



Figura 6. Rutas de transporte público accesible
Fuente: San Luis Potosí (2022).

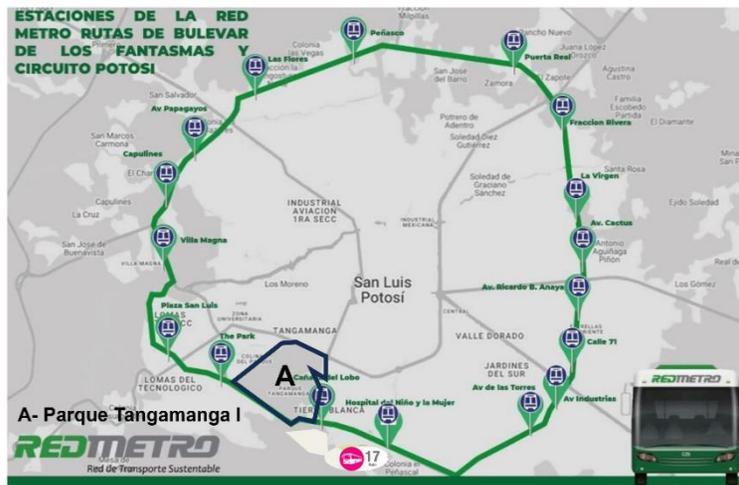


Figura 7. Línea 3 de la Red Metro
Fuente: El Heraldo de San Luis Potosí (2024).

La disponibilidad de rampas dentro del parque es muy limitada y en las colonias y calles a su alrededor son prácticamente inexistentes. Además de este indicador, barreras tales como un escalón, una puerta cerrada o grietas en el pavimento merman la accesibilidad al espacio. Esta situación, sin embargo, es difícilmente perceptible si no se vive la experiencia y si las PCD no se involucran en estudios que analicen diferentes tipos de barreras espaciales.

Marco teórico

Diseño universal, accesibilidad y aprendizaje

A pesar de la existencia de diversos documentos normativos que promueven la accesibilidad en las ciudades, como la Declaración de Estocolmo, el Objetivo 11 de la Agenda 2030 y los acuerdos de la Convención de los Derechos Humanos de 2006, su implementación ha sido ineficaz, ocasionando la exclusión y discriminación de las PCD en el ejercicio de su derecho a acceder a espacios y servicios en igualdad de condiciones, incluidas las áreas verdes: “El hombre tiene el derecho fundamental a la libertad, la igualdad y el disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio de calidad tal que le permita llevar una vida digna y gozar de bienestar” (CNUMAH, 1972).

La Agenda 2030, en su Objetivo 11, propone “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. La meta es que, desde este momento y hasta 2030, se garantice el “acceso universal a espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles y verdes, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad (Meta 11.7)” (ONU, 2015).

Es importante reconocer los logros efectivos del movimiento de vida independiente “Nada sobre nosotros sin nosotros”, de Edward Verne Roberts, en la década de 1970, cuando la lucha se centró en la participación de las PCD en las tomas de decisiones sobre los procesos que afectan sus vidas (Trujillo y Carreón Uribe, 2021, p. 41). En la misma década, a partir de la publicación del Acta de Rehabilitación de los Estados Unidos en 1973, las personas con discapacidad no pueden ser discriminadas en el acceso a áreas públicas, y la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, 1990) consolidó este derecho, promoviendo el uso del espacio público accesible (UDI, 2024).

En 2006 los países participantes en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad se comprometieron a garantizar el “derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad” (artículo 19). Esto implica que áreas como parques, plazas y otras zonas verdes deben ofrecer el acceso de las PCD al disfrute de los bienes de la naturaleza. Aunque el entorno natural presente barreras, esto no debe ser un impedimento para que las PCD puedan acceder a él. Según Sasaki (2010), las medidas de accesibilidad son soluciones propuestas para las barreras encontradas en la sociedad y pueden clasificarse en siete dimensiones principales (figura 8). Cualquier elemento que no pertenezca a una dimensión de accesibilidad, se considera una barrera.



Figura 8. Dimensiones de la accesibilidad

Fuente: basado en Sasaki (2010).

En el año 2006 se incorporó el concepto de diseño universal, que se alinea con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, para que a partir del diseño se eliminen las barreras que merman la independencia de las PCD. El diseño universal se define como “el diseño de productos, entornos, programas

y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado” (ONU, 2006, artículo 2). El término fue acuñado por Ronald Mace, arquitecto, usuario de silla de ruedas, diseñador de productos, educador y defensor de los derechos de las PCD (UDI, 2024). Él y sus alumnos trabajaron intensamente en la inclusión del diseño universal en los códigos de construcción, detallando cuidadosamente cada uno de los siete principios que proponen (véase figura 9). Mace también capacitaba a los diseñadores, arquitectos, constructores y todos los responsables de hacer este cambio de paradigma posible (Pruett, 2017).



Figura 9. Principios del diseño universal

Fuente: UDI (2024).

El diseño universal en la enseñanza participativa

El diseño universal en la enseñanza debe de ser aplicado tanto a las metodologías de aprendizaje como a los contenidos de las materias, a la práctica en contextos reales y a la evaluación de procesos de diseño inclusivos. El concepto de diseño universal para el aprendizaje (DUA) busca flexibilizar currículos, medios de enseñanza-aprendizaje y soportes, considerando las especificidades y diversidades de los alumnos (Cambiaghi, 2019) (véase figura 10).

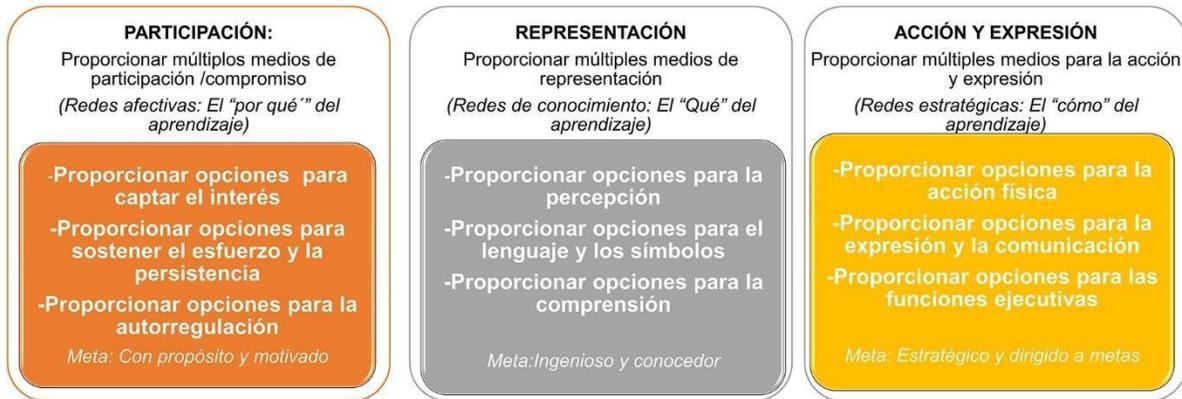


Figura 10. Principios y pautas del diseño universal para el aprendizaje

Fuente: basado en CAST (2018).

La interseccionalidad y los principios del diseño universal deben también ser centrales en los procesos de enseñanza-aprendizaje de futuros profesionistas del diseño que buscan generar impactos sociales (Sánchez y Díez, 2013). Hernández-Bonilla y Rubio-Gutiérrez (2024) argumentan que la interseccionalidad es una perspectiva que destaca la importancia de reconocer cómo la exclusión se agudiza cuando diversas variables, tales como el género, la raza, la sexualidad, la clase social y la discapacidad se intersecan. Debido a que el espacio público no siempre responde a las demandas de grupos distintos a la mayoría hegemónica es fundamental que, en el marco de la enseñanza del diseño, los estudiantes se acerquen al lugar y a los contextos para participar en la experiencia de otras personas y obtener una mejor comprensión de la vivencia del espacio desde su perspectiva, para así poder ofrecer respuestas que consideren las vulnerabilidades e interseccionalidades existentes. Para ello, tanto las herramientas de diseño participativo como las simulaciones corporales pueden acercar a los alumnos a los saberes de las PCD y sus cuidadores mediante el rol de educadores-planificadores. Este rol de “traductores” de conocimientos busca que los estudiantes aprendan y participen en la cocreación y materialización de propuestas, con los agentes involucrados (GLAD, 2016; Corghi y Costa, 2015) (véase figura 11).

El educador-planificador tiene como objetivo potenciar de forma dialógica las relaciones de pertenencia y de construcción de la autonomía del individuo en el territorio de materialización de su existencia. Es un traductor-educador mediador, (...) al servicio de la población. Busca facilitar, mediar, sensibilizar, potenciar, instrumentalizar y difundir los aspectos de orden legal, físico, político, social, cultural y de cualquier otra naturaleza que contribuyan a la autonomía del sujeto. (GLAD, 2016)

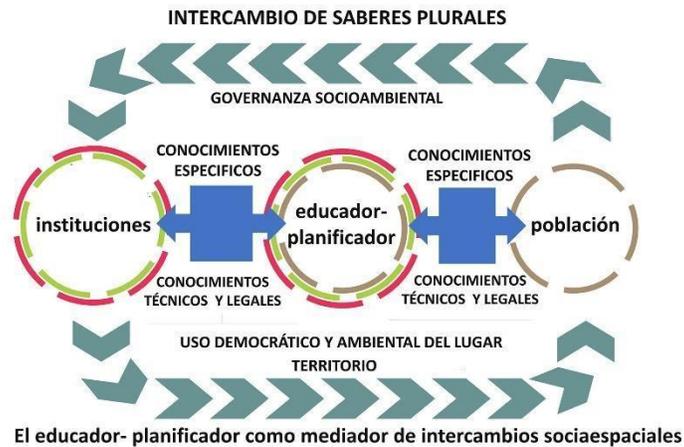


Figura 11. El educador-planificador: un nuevo rol para estudiantes y profesionales de carreras involucradas con cambios sociales

Fuente: adaptado de Corghi y Costa (2015).

La formación del educador-planificador debe de ser robustecida, desde los primeros años de su formación profesional, mediante principios que promuevan y valoren el intercambio de saberes plurales, la interseccionalidad y el diseño universal, en línea con los cambios normativos que promueven la accesibilidad. Estos principios ya comenzaban a incluirse en 1970 mediante esfuerzos pioneros, como documenta Cambiaghi (2019) en Estados Unidos y Europa, a través de cambios en los programas de enseñanza de arquitectura y urbanismo para incorporar los principios del diseño universal, el contacto directo entre alumnos y las PCD, y la eficacia de simulaciones corporales de PCD como método didáctico. Hernández-Galán, De la Fuente Robles y Campo Blanco (2014) destacan los avances de la enseñanza en la inclusión, a partir de normativas mundiales en el contexto de licenciaturas europeas. Esto, argumentan, ha impulsado cambios sociales efectivos, reforzando el compromiso de las universidades con la sociedad y con el objetivo de “fortalecer la educación para la ciudadanía local/mundial” (UNESCO, 2013, p. 15).

Un ejemplo en la Facultad del Hábitat se evidencia con la incorporación de materias enfocadas al diseño universal (Pérez Barragán, 2022) y en los Talleres de Diseño Interdisciplinario que buscan aplicar este conocimiento en la práctica del diseño (López Mares, Aranda y Gámez Juárez, 2020). En el siguiente esquema (figura 12), se muestran las variables implicadas en materias como “Accesibilidad y Diseño Universal”, propuestas a partir del Principio de Inclusión de la Diversidad de Usuarios mediante el diseño universal, teniendo como objetivo la autonomía y la igualdad (Pérez Barragán, 2022).

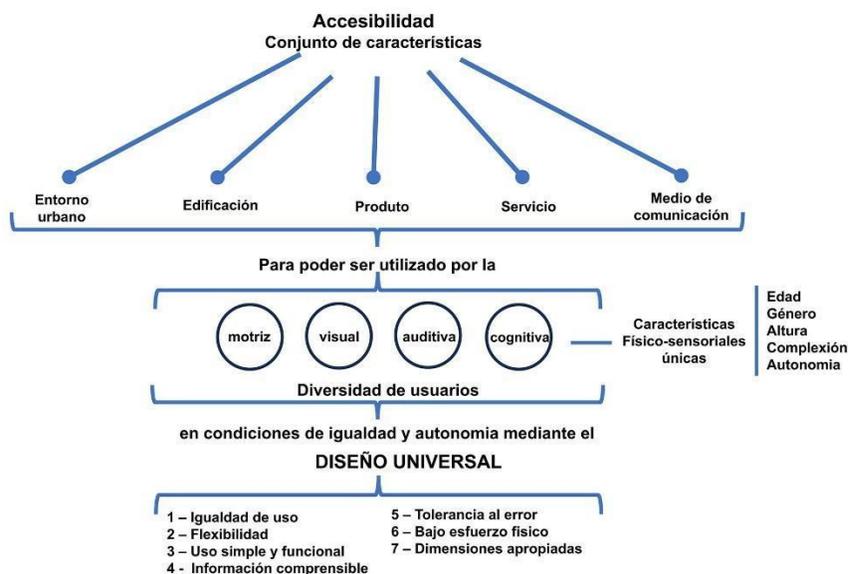


Figura 12. Esquema gráfico sobre la enseñanza de la accesibilidad universal considerando la diversidad de usuarios

Fuente: Pérez Barragán (2022, p. 190).

La educación inclusiva y comprometida con la justicia social es central en la formación de futuros profesionistas, de manera que el diseño universal y participativo se forjen como pilares del conocimiento básico en las disciplinas del diseño (Pérez Barragán, 2022). De la misma manera, la evaluación de procesos del diseño universal para el aprendizaje, como el propuesto en este trabajo, es esencial para fomentar el pensamiento crítico y aportar al análisis del diseño inclusivo. Un ejemplo puede ser consultado en el trabajo de López Mares et al. (2020), quienes evaluaron con la metodología Part-E (abordada en el apartado siguiente) un proyecto interdisciplinario de diseño universal y participativo para la mejora del Instituto Estatal de Ciegos en San Luis Potosí.

Metodología

El trabajo presentado en este artículo forma parte del posdoctorado “Derecho a la Naturaleza para Tod@s” en alianza con el Taller Participativo en la Facultad del Hábitat de la UASLP.⁴ El proyecto se llevó a cabo mediante la alianza de dos universidades: la Universidad Autónoma de San Luis Potosí (México) y la Universidade Federal de São João del-Rei (Brasil). Ambas buscan impulsar avances inclusivos en las áreas verdes de México y Brasil, y así internacionalizar el conocimiento. El proyecto “Design para Tod@s” (Design para Todos, 2024) de la UFSJ ha impulsado la apropiación de la naturaleza por parte de las PCD. Un hito del

⁴ El posdoctorado, con una duración de quince meses, fue concluido por la proponente Fernanda Nascimento Corghi en la Facultad del Hábitat de la UASLP, con la tutoría de las investigadoras Martha Yolanda Pérez Barragán y Lourdes Marcela López Mares.

proyecto fue la visita del investigador Claudio Dinali Lombelo, usuario de silla de ruedas, a la *Serra do Lenheiro*, cadena montañosa de 1218 m de altitud, sin condiciones de accesibilidad. Este evento fue génesis de los eventos “Naturaleza para Tod@s”, organizados en el Parque Tangamanga I en el marco del posdoctorado. En estos eventos, PCD y sus familias asistieron para ocupar de manera inclusiva el parque. En la organización de estas experiencias, y en particular del segundo taller, las investigadoras trabajaron con estudiantes del Taller Participativo. Esta colaboración buscó relacionar enseñanza y praxis mediante experiencias empíricas. Los estudiantes asumieron el rol de planificadores-educadores, es decir, facilitadores de procesos en favor del diseño inclusivo. Como tal, organizaron e implementaron Talleres de Diseño Participativo, involucrando y mediando a los actores relacionados con el Parque Tangamanga I (gestores, instituciones, profesionales de inclusión, etcétera). Este trabajo documenta el proceso y evalúa, mediante la metodología Part-E (Gerrard y Sosa, 2014), los talleres, las herramientas metodológicas, su proceso de implementación y resultados. Además, evalúa avances en la enseñanza inclusiva, la importancia de la interacción directa con las PCD y la práctica actual y futura de los alumnos; para entender si el impacto de estos procesos de enseñanza-aprendizaje tienen el potencial de trasminar hacia su práctica profesional, para pugnar por una sociedad justa y plural, con igual acceso y sin discriminación para todos sus ciudadanos.

Experiencia inclusiva con alumnos de la Facultad del Hábitat (FH-UASLP)

Los estudiantes del Taller Participativo, pertenecientes a seis licenciaturas de diseño de la Facultad del Hábitat de la UASLP, participaron en la investigación de abril a junio de 2024. El proceso incluyó charlas sobre los conceptos clave, ejercicios de simulación con vendas y uso de silla de ruedas, para que los alumnos experimentaran diferentes capacidades físicas y sensoriales, y finalmente la organización, implementación y documentación del evento inclusivo, que se llevó a cabo el 12 de mayo de 2024 en el Ecomuseo del Parque Tangamanga I, un espacio elegido por ser parcialmente accesible y estar rodeado de un área verde relativamente plana. Con su experiencia previa en metodologías participativas adquiridas a lo largo del Taller Participativo, los estudiantes ofrecieron experiencias inclusivas a los actores involucrados (cuadro 2).

Los actores fueron individuos, grupos de personas, organizaciones o comunidades involucradas e impactadas por el proyecto, quienes se clasificaron en tres categorías: los actores *clave*: “aquellos que pueden influir significativamente o son importantes para el éxito de una actividad”; los actores *primarios*: “aquellos individuos y grupos que son afectados directamente por una actividad, ya sea como beneficiarios (impactados positivamente) o como perjudicados (impactados negativamente)”; y los actores *secundarios*: “todos los demás individuos o instituciones con un interés, participación o rol intermediario en la actividad” (DFID, 2002, p. 2.1) (véase cuadro 1).

Actores	Participación en grupos y participación individual
Primarios	Personas con discapacidad (visual, auditiva, cognitiva, motriz, múltiple), profesionales, familiares, redes de apoyo e instituciones involucradas directamente con PcDs, como Seres (teatro inclusivo), que buscan una mayor inclusión en la sociedad.
Clave	Estudiantes, maestros y talleristas, tomadores de decisión involucrados con cambios sociales relacionados con la promoción y ampliación del derecho a naturaleza para PcDs.
Secundarios	Artistas, profesionales y visitantes de paso por el evento y personas de la sociedad como un todo (con potencial de fomentar la cultura de la inclusión)

Cuadro 1. Actores involucrados en el proyecto “Derecho a la naturaleza para tod@s”

Fuente: elaboración propia.

La exclusión en áreas verdes y la necesidad de comprender los problemas y posibles soluciones, a partir de actores primarios, nos llevó a trabajar con métodos participativos. Las metodologías de simulación de discapacidad, árbol de problemas, *visioning*,⁵ mapeo participativo y otras fueron utilizadas de manera secuencial, primero para entender la percepción de las barreras, para después crear escenarios con redacción y dibujos de propuestas con base en las aportaciones de los actores (DFID, 2002). El árbol de problemas consistió en plasmar una lluvia de ideas (ramas) en torno a un problema central (tronco). A partir de eso, se esclarecieron las relaciones de causa y efecto involucradas, y se discutieron propuestas. Tras esta evaluación, la herramienta de *visioning* permitió construir escenarios (DFID, 2002).

El evento tuvo la intención de promover, a través de la participación, cambios de mentalidad y la inclusión de manera vivenciada por una diversidad de personas; por ello, además del material resultante del proyecto, se espera que el cambio social permanezca después del evento y se difunda mediante los testimonios registrados y compartidos en línea. A continuación, se describe cada actividad y los resultados del evento.

⁵ *Visioning* es un método en el que se realiza una creación de escenarios futuros de una determinada situación (DFID, 2002).

Equipo Difusión (5 personas): Se elaboró y difundió el material de difusión antes y después del evento a manera de revista con información de cada taller.
Equipo Documental (8 personas): Se realizaron grabaciones de las clases para registrar los progresos de los estudiantes y maestras. Se realizaron tomas del evento. Los participantes dijeron que era muy importante la difusión del documental para exponer las barreras vividas por PcDs.
Equipo Manifiesto (3 personas): Se llevó a cabo la dinámica "Árbol de Deseos" para hacer el parque más accesible. Los comentarios se transformaron en un manifiesto.
Equipo Testimonios (8 personas): Se reclutaron personas dispuestas a compartir sus testimonios sobre el taller y sus experiencias. Se documentó el taller y se editó el material, incorporando audio, video, subtítulos e interpretación de lengua de señas mexicana .
Equipo Recorrido (8 personas): Al llegar al evento las personas eran invitadas a simular alguna discapacidad y a recorrer el Ecomuseo con sillas de ruedas, vendas en miembros y ojos. La intención era proporcionar algunos escenarios a los que se enfrentan las PcD y experimenten diversas sensaciones al enfrentar las barreras.
Equipo Mapeo Participativo (7 personas): Los participantes identificaron diversas barreras i) en un mapa 2D, donde colocaron chinchetas y notas para señalar sus experiencias, ii) y usando un mapa táctil y el sentido del tacto para marcarlos. Ambas actividades generaron un mapa con señalética de fácil comprensión para personas con discapacidad cognitiva con un recorrido accesible basado en personas en silla de ruedas y sugerencias de cartografía en relieve para personas invidentes.
Equipo Estrategia (5 personas): Los participantes utilizaron un mapa para identificar cinco áreas del parque y señalar las que más frecuentaban. En una tabla con la lista del mobiliario de cada zona, los participantes describieron los problemas y propusieron soluciones. En la actividad 'Mi parque ideal', dibujaron su visión de un parque ideal.

Cuadro 2. Descripción de las actividades de cada uno de los siete equipos en el evento

Fuente: elaboración propia.

El evento “Naturaleza para tod@s”

El evento inclusivo promovió intercambios de conocimientos entre maestros e investigadoras de la UASLP y la UFSJ, talleristas (alumnos universitarios y profesionales de inclusión), PCD y sus redes de apoyo, madres y familiares, provenientes sobre todo del Teatro Seres, el primer teatro inclusivo de San Luis Potosí, así como entre músicos, arquitectos, urbanistas y la administración del parque. Se generó un ambiente con música, talleres artísticos, pícnic, charlas, actividades académicas y momentos de diversión y recreación al aire libre, incluyendo acciones de sensibilización que permitieron entrar en contacto con la naturaleza.

Se registraron 82 personas en la lista de asistencia, aunque se estima que hubo más de 100. De estas, aproximadamente el 20 % ($n = 21$ personas) eran PCD (6 con discapacidad motriz, 12 con discapacidad intelectual y 3 con otras discapacidades —sordos, invidentes). El intérprete de lengua de señas mexicana participó cuando una persona sorda lo requería y cuando se grabaron los testimonios para el documental; además, dado que la fecha coincidía con el Día de la Madre, se ofreció un taller artístico en el que madres e hijos estimularon sus capacidades sensoriales y relaciones afectivas (ver figuras 13, 14 y 15).



Figura 13. Registros del evento – Revista y video en línea

Fuente: Design para Todos (2024).



Figura 14. Talleres del evento

Fuente: Design para Todos (2024).



Figura 15. Mapa con iconografía y relieve utilizado por persona invidente y cartografía animada con propuestas para PcDs

Fuente: Design para Todos (2024).

Evaluación de los alumnos: aplicación de la metodología Part-E

En una revisión de la literatura existente sobre evaluación de procesos de diseño participativo entre 1990 y 2014, Bossen, Dindler e Iversen (2016) encontraron que, aun y cuando este es un tema ampliamente abordado, pocas son las metodologías que sistemáticamente ofrecen elementos para realizar un análisis robusto y abordar tanto las técnicas, métodos y materiales como el proceso en sí mismo, los productos e impactos del diseño participativo. La metodología Part-E (Evaluación de la Participación), seleccionada en esta investigación para evaluar el trabajo realizado con estudiantes, PCD y sus cuidadores, incluye siete dimensiones de análisis (véase figura 16) que abarcan estos aspectos. Esta metodología promueve el diálogo abierto para redefinir colectivamente los términos de la participación y retroalimentar los procesos en aras de efectuar un cambio social (Gerrard y Sosa, 2014).

La evaluación analizó el objetivo central del trabajo, en donde se definieron estrategias para lograr un Parque Tangamanga I accesible, que promueva el acceso a la naturaleza para todos, obteniendo resultados favorables; además, sirvió para entender mejor el rol de los actores y el impacto del proceso en el aprendizaje de los alumnos, y sugerir acciones para alcanzar niveles de participación más amplios. Para llevarla a cabo, se aplicó una encuesta a los estudiantes con cuarenta y una preguntas basadas en las dimensiones de la metodología Part-E y se añadió la evaluación de la enseñanza-aprendizaje.

OBJETIVO	<ul style="list-style-type: none">• Meta o intención final del dibujo participativo (objetivos materiales, organización, formas de pensar y paradigmas)
PRACTICA	<ul style="list-style-type: none">• Evalúa herramientas y técnicas (formatos nuevos, practicas emergentes, enfoques nuevos e impredecibles - practicas espontaneas, manifestaciones)
INTERACCIÓN	<ul style="list-style-type: none">• Forma con que los participantes y facilitadores interactúan (contribuciones con informaciones, intercambio, toma de conciencia)
BARRERAS	<ul style="list-style-type: none">• Limitantes y desafíos dentro del proceso participativo
REPRESENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none">• Como actores diversos fueran representados y representan la variedad de limitantes y desafíos dentro del proceso participativo
IMPACTO	<ul style="list-style-type: none">• Fase final , retrospectiva de los representados con relación a los objetivos iniciales asignados a cada un de los actores• (impactos a corto, medio, largo plazo)
APRENDIZAJE	<ul style="list-style-type: none">• Enfoque aprendizaje-servicio para entender la relevancia de las herramientas aprendidas e implementadas en los talleres en la práctica profesional futura de los estudiantes

Figura 16. Metodología de evaluación Part-E

Fuente: basado en Gerrard y Sosa (2014).

Se incluyeron ítems cuantitativos, evaluados en una escala del 1 al 5, además de preguntas binarias (sí o no) y abiertas. Se obtuvo un 34 % de respuesta ($n = 15$, $N = 44$), destacándose que más de la mitad de los participantes eran de arquitectura (53.3 %). Además de esta evaluación con los alumnos, se realizaron

entrevistas semiestructuradas en reuniones con el equipo de Seres, equipo de Tangamanga y otros de PCD sobre la continuidad de las acciones de manera binacional e interdisciplinaria que involucre a los diferentes actores.

Resultados

Las entrevistas realizadas con PCD y sus redes de apoyo, visitantes que realizaron la dinámica de simulación de discapacidad y otros participantes, dejaron claro que hay dificultades tanto para llegar como para permanecer en el Parque Tangamanga I. Las dificultades son múltiples y aquí se mencionan algunos de los hallazgos más relevantes registrados por los estudiantes, tanto en la revista *Naturaleza para Todos* (Rocha Gallardo et al., 2024) como en videos efectuados durante el taller (Design para Todos, 2024): no hay una buena señalización ni materiales que ayuden a comprender la ubicación de los lugares (trípticos, infografía, etcétera); el ingreso a restaurantes, quioscos, áreas verdes, lugares de recreación, comida, etcétera, carece de accesibilidad; se puede observar que hay falta de baños accesibles, principalmente para las personas que requieren del apoyo de sus cuidadores, ya que el espacio carece de dimensiones que permitan la maniobra para ayudar a la persona a sentarse en el escusado o dar apoyo para un cambio de pañal, por ejemplo. También en muchos baños hay un desnivel para acceder a ellos, que impide el acceso a personas en *scooter* o silla eléctrica; con frecuencia carecen de buen mantenimiento y, por lo general, no están limpios.

Los cajones de estacionamiento destinados a PCD no son suficientes y son frecuentemente invadidos por personas sin discapacidad. Se observa que no existe transporte público accesible para llegar al parque o que haga recorridos internos. Se observó también que faltan dispositivos de apoyo, como botones de emergencia, alquiler de equipos de apoyo, como sillas de ruedas y muletas, y la inclusión de contactos para cargar baterías de sillas de ruedas eléctricas en las áreas más visitadas.

Las madres de personas con discapacidad, sobre todo intelectual, aclaran que sufren discriminación, incluso por parte de los empleados que no permiten que sus hijos jueguen en las áreas recreativas (especialmente cuando son adultos) o que los niños sin discapacidad interactúen con ellos. Los usuarios de sillas de ruedas manifiestan que falta accesibilidad en banquetas, lo que los obliga a desplazarse por las calles; no hay rampas para las atracciones principales y las que existen no cumplen con la pendiente señalada en los reglamentos; también comentan que el parque carece de caminos accesibles en áreas verdes, canchas y otros lugares recreativos. Por otro lado, las personas con discapacidad visual manifiestan que el parque no está preparado para recibirlos. Una persona sorda se emocionó al interactuar con un intérprete de lengua de señas mexicana durante el taller y enfatizó la importancia de contar siempre con un profesional habilitado para comunicarse con personas sordas.

En las figuras 17 y 18 se documenta el proceso de participación en el Taller “Naturaleza para tod@s”, en el que las PCD y otros participantes expresaron sus necesidades mediante dibujos y testimonios. Sus peticiones fueron sintetizadas en un manifiesto mostrado debajo.



Figura 17. Árbol de deseos y producción de escenarios

Fuente: Rocha Gallardo et al. (2024).

Estimado Director(a) del Parque Tangamanga I

MANIFIESTO

Nos dirigimos a usted con el objetivo de presentar nuestras propuestas para mejorar la inclusión y accesibilidad del parque Tangamanga I de San Luis Potosí, S.L.P., México para las personas con diferentes discapacidades. Basándonos en las necesidades y deseos expresados por los visitantes y usuarios con discapacidad, hemos recopilado las siguientes sugerencias.

Las personas expresaron una necesidad primordial que es hacia una accesibilidad en los caminos y rutas alrededor del parque Tangamanga I que sea digna, bien señalada y segura donde existan caminos sin obstrucciones para permitir un tránsito seguro y libre de barreras para las personas con sillas de ruedas y otras discapacidades físicas. Rampas y barandales seguros con buena señalética ya que es crucial para la seguridad y autonomía de las personas con discapacidades visuales, físicas y motrices. Luego expresaron los siguientes deseos hacia alrededor del parque:

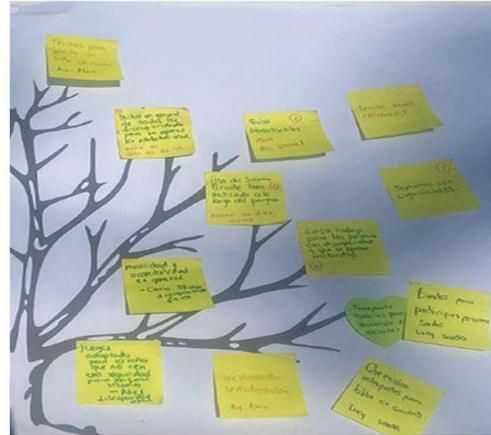
Baños Adaptados y Accesibles: Baños adaptados para personas con discapacidad motriz: Es fundamental contar con instalaciones adecuadas que permitan el uso independiente y seguro de los baños para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades motrices.

Mantenimiento y limpieza constante de los baños accesibles: Esto asegura que siempre estén en condiciones óptimas para su uso.

Áreas de Juegos Inclusivos: Juegos adaptados para adultos y niños con discapacidad: Crear zonas de juego específicas y seguras, tanto para personas mayores como para niños con discapacidades, asegurando su derecho al ocio y recreación.

Mejora en la Señalización e Iluminación: Señalética clara y bien iluminada: Especialmente en las orillas y áreas verdes, para mejorar la orientación y seguridad dentro del parque. Integración de elementos podotáctiles: En los camineros para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.

Personal Capacitado y Servicios de Apoyo: Capacitación del personal del parque: En el uso del lenguaje de señas y en el apoyo a las personas con discapacidades visuales, auditivas y otras. Incorporación de trabajo para personas con discapacidades:



Facilitar oportunidades laborales dentro del parque, promoviendo la inclusión y el desarrollo profesional en un entorno natural.

Movilidad y Transporte: Turibús accesible para personas en silla de ruedas: Facilitar el acceso a todas las áreas del parque mediante un transporte adecuado. Movilidad digna y accesible para todos: Asegurando caminos y rutas que permitan el desplazamiento fácil y seguro de todas las personas con discapacidad.

Uso de Tecnología Inclusiva: Implementación del Sistema Braille: A lo largo del parque para mejorar la orientación y acceso a la información para personas con discapacidad visual. Texturas y señalización con significados: En el pavimento y otros puntos clave del parque para una mejor orientación y seguridad.

Actividades y Eventos Inclusivos: Eventos frecuentes de participación para personas con discapacidad: Fomentar la inclusión y el uso del parque mediante actividades diseñadas específicamente para personas con diversas discapacidades.

Estas propuestas representan los deseos y necesidades de los usuarios del parque Tangamanga I que tienen discapacidad. Implementar estas mejoras no solo haría del parque un espacio más inclusivo y accesible, sino que también promovería una mayor participación y disfrute de todos los ciudadanos.

Agradecemos de antemano su atención y disposición para considerar estas sugerencias, esperando poder colaborar en la creación de un espacio más justo y accesible para todos.

Figura 18. Manifiesto para el gestor del Parque Tangamanga I, realizado a partir del taller con árbol de deseos

Fuente: Design para Todos (2024).

Evaluación de los alumnos del taller participativo

Entre los estudiantes que respondieron la encuesta ($n = 15$), el 93 % afirmaron que en el programa de su licenciatura se aborda el tema de la accesibilidad universal como estrategia de inclusión. Todos los alumnos mencionaron haber cambiado su percepción sobre la inclusión después de la experiencia en el proyecto “Naturaleza para tod@s”: el 42.9 % evaluaron la experiencia como “muy significativa” y el 57.1 % como “significativa”.

Al reflexionar sobre la importancia de experimentar la discapacidad en el cuerpo, el 46.7 % afirmaron que generó empatía, el 33.3 % que amplió la comprensión de las barreras reales y el 20 % destacaron que se sensibilizaron sobre la inclusión (gráfico 1). Además, el 66.7 % de los estudiantes reconocen la importancia de promover la interacción entre PCD y personas sin discapacidad, y valoran el evento como una manera efectiva de sensibilización sobre la inclusión (gráfico 2).

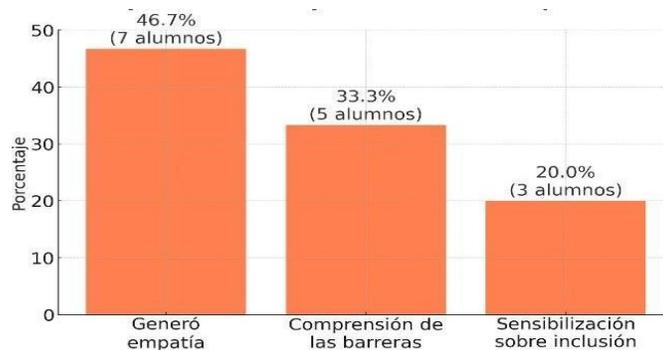


Gráfico 1. Importancia de experimentar la discapacidad
Fuente: elaboración propia.

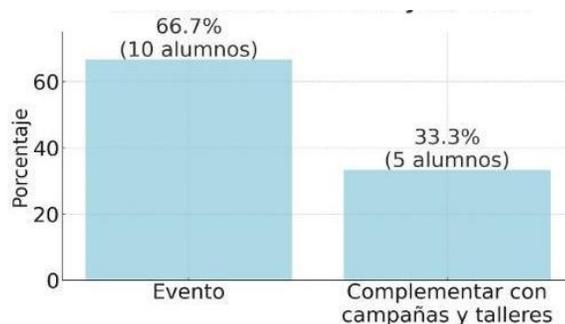


Gráfico 2. Maneras de promover la interacción
Fuente: elaboración propia.

Sobre el aprendizaje a través del contacto, especialmente para efectuar cambios en la práctica proyectual, el 84.6 % de los alumnos creen que es fundamental conocer la realidad de las PCD, y el 86.7 % indican que

utilizarán el conocimiento adquirido en sus proyectos futuros; el 46.7 % mencionan que llevarán a cabo pequeños cambios en su vida cotidiana hacia la inclusión.

El Parque Tangamanga I no es inclusivo en la opinión del 73.3 % de los estudiantes, pero el 86.7 % creen que los productos generados tienen un gran potencial para promover cambios efectivos y una mayor inclusión en el parque.

El 46.7 % consideran que los materiales ayudan a que las autoridades tomen conciencia sobre los derechos de las PCD para hacer cambios estructurales en el parque. El 33.3 % expresan que ampliarán el conocimiento de la población en general, y el 20 % que mejorarán la accesibilidad y concienciación sobre las PCD (gráfico 3). Sugieren que, para que el material generado continúe creando impacto en la sensibilización pública, se debe aumentar la divulgación (40 %), mejorar y adaptar el material (20 %) y hacer más eventos inclusivos (26.7 %) para aumentar la concientización y empatía (13.3 %) (gráfico 4).

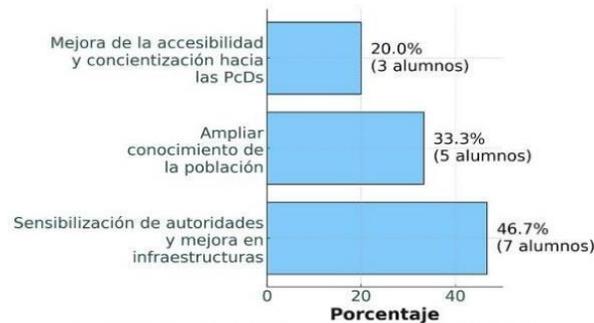


Gráfico 3. Opinión de los alumnos sobre el potencial de los productos para generar cambios

Fuente: elaboración propia.

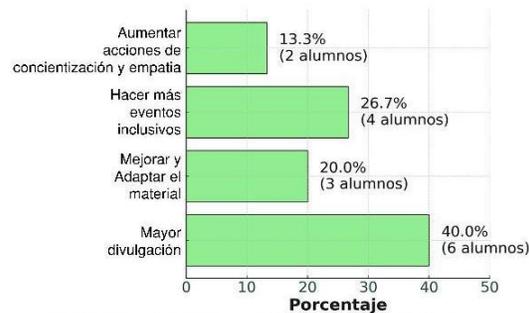


Gráfico 4. Sugerencias para ampliar el impacto del material

Fuente: elaboración propia.

En relación con las respuestas sobre las expectativas, el 80 % de los alumnos creen que sus futuros proyectos serán más inclusivos después de la experiencia de colaborar con PCD, al haber adquirido conocimientos de primera mano sobre diseño universal que impactan en su perspectiva profesional. El 60 %

afirmaron que definitivamente aplicarán herramientas de diseño participativo en proyectos futuros, específicamente: técnicas de simulación de dificultades (26.7 %), entrevistas y recolección de testimonios (20 %), mapeo colaborativo (20 %), juegos y dinámicas participativas (13.3 %), y herramientas de comunicación y sensibilización, como revistas digitales y videos (13.3 %) (gráfico 5). Cuando fueron cuestionados sobre lo que pretenden hacer después de esta experiencia, el 46.7 % dijeron que van a aplicar el aprendizaje en futuros proyectos, el 33.3 % a promover la inclusión y el 20 % a hacer pequeños cambios en su vida cotidiana.

En cuanto a los logros del proceso participativo, el 40 % de los estudiantes afirmaron haber comprendido mejor la perspectiva de las PCD. El 26.7% adquirieron nuevas herramientas participativas para futuros proyectos y el 20 % experimentaron un cambio en su visión del diseño, haciéndola más inclusiva y consciente de las barreras (gráfico 6).

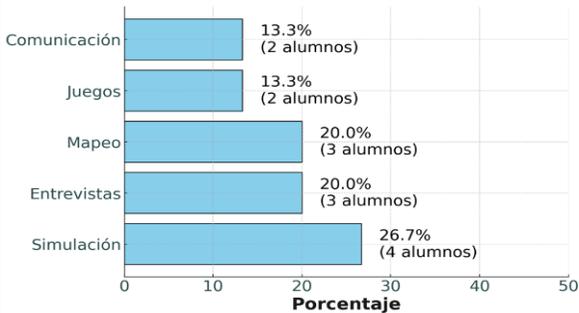


Gráfico 5. Herramientas participativas útiles
Fuente: elaboración propia.

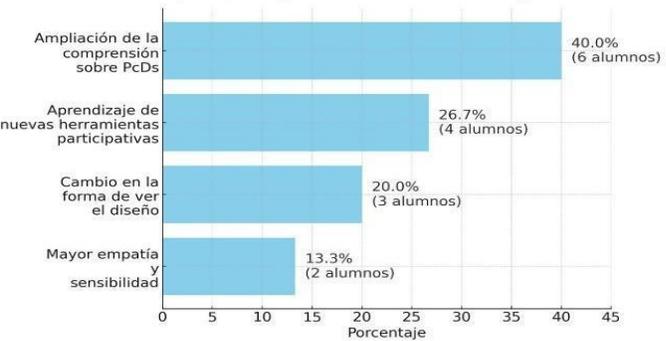


Gráfico 6. Efectos del proceso participativo
Fuente: elaboración propia.

La opinión de los alumnos sobre las dificultades enfrentadas en el taller y las medidas adoptadas para superarlas reflejaron las siguientes respuestas: problemas de accesibilidad y movilidad (33.3 %), barreras de comunicación (26.7 %), ausencia de barreras significativas (20 %) y capacidad de improvisar y adaptarse en el momento (13.3 %) (gráfico 7). En cuanto a la representatividad, los estudiantes consideraron que las PCD y

los alumnos fueron quienes más participaron (50 % cada uno), y creen que hubo una participación equilibrada entre todos (50 %). La interacción fue clave para el éxito del evento (gráfico 8). El 33.3 % de los estudiantes consideraron que las PCD se sintieron “muy incluidas” en las actividades, mientras que el 50 % indicaron que se sintieron “incluidas”.

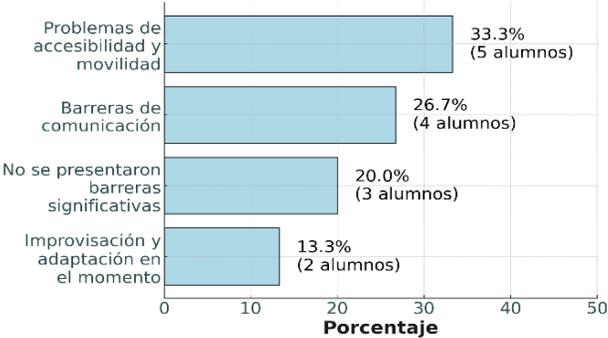


Gráfico 7. Dificultades enfrentadas en el taller
Fuente: elaboración propia.

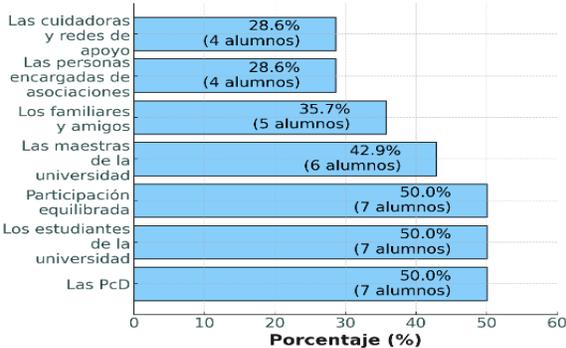


Gráfico 8. Grupos que más participaron en el evento
Fuente: elaboración propia.

Aprendizaje de diseño universal a través de la experiencia participativa

La fusión del proyecto “Derecho a la naturaleza para tod@s” con el Taller Participativo (véase cuadro 3) facilitó la práctica del diseño universal, comprometida con los principios del DUA y las dimensiones de accesibilidad, generando un impacto directo en la sensibilización y comprensión de la necesidad de actuar en la realidad, para que los logros de un proceso de enseñanza-aprendizaje (Part-E) también se reflejen fuera del espacio académico (A, B, cuadro 3).

La creación de una experiencia inclusiva en la naturaleza permitió aplicar metodologías participativas y conceptos de accesibilidad, asegurando que tanto los materiales de los talleres y difusión como el espacio facilitarían el acceso, la integración y la participación de todos, independientemente de sus capacidades,

mediante la aplicación directa de los conceptos de diseño universal, uso equitativo e intuitivo, flexibilidad, tolerancia al error, etcétera. El DUA permitió múltiples formas de participación, actuación, representación y expresión, asegurando que los participantes, tanto alumnos como PCD, familiares y redes de apoyo, se involucraran en el aprendizaje con igualdad de oportunidades para participar, aprender e intercambiar conocimientos, incluso con flexibilidad para eliminar las barreras que surgieran. El proyecto se enfocó en generar propuestas para reducir barreras, sobre todo comunicacionales, arquitectónicas e instrumentales, que merman el acceso y limitan los beneficios del contacto de las personas con la naturaleza.

Las herramientas participativas, artísticas y los talleres permitieron que los participantes experimentaran tanto las barreras que enfrentan las PCD como la interacción entre estas y personas sin discapacidad, creando condiciones para un cambio de percepción y un compromiso con la inclusión, la empatía y la sensibilización mutua (C, D, E, cuadro 3). Estos momentos fueron registrados, proporcionando un repositorio valioso y evidencia del impacto de las acciones, apoyando iniciativas futuras, incluido el Manifiesto que fue presentado a las autoridades gestoras del Parque Tangamanga I (F, G, cuadro 3). Además, los estudiantes participaron activamente en el evento, experimentando un aprendizaje transformador y adquiriendo una comprensión profunda de la importancia de conocer las realidades de las PCD, para ejercer una práctica profesional inclusiva (H, I, cuadro 3).

Aspectos Evaluados/ Acciones	Comentarios
A. Fusión del posdoc con el Taller	El intercambio de conocimientos binacional fomentó la comprensión sobre la igualdad de derechos y oportunidades en el acceso a los beneficios de la naturaleza para todos, especialmente para las PcDs. Además, impulsó cambios duraderos tanto en la práctica profesional futura de los estudiantes como en el compromiso de los gestores del parque con la inclusión, quienes rediseñaron un proyecto destinado al gobierno estatal con el objetivo de ampliar la inclusión en los parques Tangamanga.
B. Evento en área verde del Ecomuseu Tangamanga 1	El evento promovió la inclusión y la convivencia en comunidad en la naturaleza, como lo promulga la Convención (artículos 19 y 30), generando un cambio social profundo al fomentar el contacto y la integración entre personas con y sin discapacidad
C. Simulaciones de la discapacidad	El ejercicio práctico permitió una percepción diferente del mundo y sensibilizó sobre las barreras a través de la experiencia corporal
D. Talleres (Mapeo participativo y táctil, Árbol de Deseos, creación de escenarios, etc.).	Las herramientas participativas implementadas por los alumnos permitieron la interacción y el conocimiento directo de los problemas enfrentados por las personas con discapacidad (PcD) y sus redes de apoyo. Y demostraron ser una excelente manera de internalizar el conocimiento y llevarlo más allá del ámbito universitario
E. Atracciones artísticas y culturales en el jardín del Ecomuseu en Tangamanga 1	Las actividades culturales en el área verde permitieron prácticas inclusivas que redujeron barreras naturales y actitudinales, promoviendo un entorno donde todas las personas pudieron participar e interactuar en comunidad, fortaleciendo la cohesión social y el derecho de todos a disfrutar de la naturaleza del parque
F. Videos y revista en línea	La sensibilización hacia la inclusión en línea asegura la democratización del conocimiento adquirido a través de la experiencia, de manera sencilla y duradera
G. Documentación, entrevistas y registros	La divulgación de conocimientos sobre inclusión y la experiencia inclusiva permite una mejor comprensión de la realidad de las PcDs y documenta un proceso de aprendizaje de los estudiantes a través de su participación activa en la comunidad, como promotores de cambio social más allá del entorno educativo formal
H. Avances en la creación de proyectos más inclusivos (post evento)	Estudiantes sensibilizados para realizar proyectos futuros más inclusivos en su práctica profesional contribuyen a una sociedad diseñada para incluir al mayor número de personas
I. Uso futuro de herramientas participativas por los alumnos	Práctica profesional con potencial de mayor representatividad de públicos y personas, por estar basada en la interacción práctica para comprensión de las diferentes capacidades

Cuadro 3. Sistematización de las acciones y aspectos clave del proyecto

Fuente: elaboración propia.

Conclusiones

Se puede observar en los resultados cómo el *objetivo principal* del estudio se logró favorablemente, pues mediante la información recabada en los talleres se identificaron diversos problemas del espacio físico (de desplazamiento y señalización principalmente), así como sociales, como el apoyo a las personas, estos derivados de las diversas barreras a las que se enfrentan los usuarios con algún tipo de discapacidad; además, las declaraciones de los participantes confirmaron la importancia de aplicar métodos participativos que incluyan a los diversos actores involucrados: usuarios afectados, usuarios que pueden aportar en diseños futuros (alumnos y académicos) y autoridades y tomadores de decisiones con poder, para implementar estrategias de acciones futuras o cambio de normativas para garantizar la accesibilidad en proyectos futuros.

El Parque Tangamanga I, a pesar de su tamaño y características, aún no garantiza el acceso equitativo de los beneficios de la naturaleza para todas las personas. Para lograr un Parque Tangamanga I accesible e inclusivo es fundamental involucrar a las PCD en la planificación de las estrategias de mejora para el parque, desde la premisa de “Un parque Tangamanga I para tod@s”. Y esto implica que tengan voz en las decisiones, análisis y ejecución de estrategias para adecuarlo.

Además, en este artículo se demuestra que los procesos de enseñanza-aprendizaje con estudiantes de licenciatura que involucran metodologías participativas, en fusión con proyectos de posgrado, tuvieron el potencial de hacer un cambio de mentalidad significativo en los alumnos tras su participación en un evento inclusivo con PCD y su red de apoyo. También, mediante la aplicación de metodologías participativas y contacto directo con las PCD, el evento fomentó el intercambio de conocimientos entre los participantes, ampliando la perspectiva de los estudiantes sobre el trabajo inclusivo y permitiéndoles comprender diversas realidades, y asimismo evaluar sus productos, procesos y metas para su vida profesional futura.

Los resultados de esta investigación fueron presentados a la nueva administración del parque en el Ecomuseo en octubre de 2024. Al evento asistieron PCD y personas sin discapacidad, alumnos que también apoyaron en la presentación del proyecto, así como entidades involucradas con PCD, como el DIF, el Colegio de Arquitectos y otras. La administración del parque se comprometió a realizar mejoras, a través de una propuesta para el Gobierno del Estado, y este proyecto, inspirado en la propuesta de este posdoctorado, se llama “Parques Tangamanga: espacios públicos inclusivos”. En esa reunión se reforzó la importancia de incluir a las PCD en la gestión, ya que la primera barrera a eliminar es la actitudinal, para dar cumplimiento a la premisa “nada sobre nosotros sin nosotros”. También, se discutieron acciones para el parque. La intervención de los alumnos en la presentación fue fundamental para reforzar su compromiso social, pues ellos serán los responsables de encontrar soluciones a este tipo de problemáticas en su vida profesional. Por lo tanto, es necesario que los centros de estudio promuevan este tipo de asignaturas y que se logre una buena difusión de los trabajos, tanto dentro como fuera del espacio académico.

Agradecimientos

Agradecemos a todos los que participaron en este trabajo, sobre todo a las profesoras y alumnos de la UASLP, al personal de Seres y del Parque Tangamanga I, al Colegio de Arquitectos Nuevo Milenio, a familiares, tutores y artistas que convivieron y alegraron el evento, y que continúan involucrados con la inclusión.

Referencias bibliográficas

- Alva Fuentes, B. y Martínez Torres, Y. (2018). Crecimiento urbano y su impacto en el paisaje natural: el caso del área metropolitana de San Luis Potosí, México. Realidad, datos y espacio. *Revista Internacional de Estadística y Geografía*, 9(2), 66-77. http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/sitios/rdebeta/rde_26/RDE25_art06.pdf
- Americans with Disabilities Act (UDA). (1990). 42 U.S.C. § 12101 et seq. <https://www.ada.gov/law-and-regs/ada/>
- Aránguez Sánchez, T. (2022). Objeciones a la Teoría CRIP. *Revista Española de Discapacidad (Redis)*, 10(1), 131-145. www.cedid.es/redis/index.php/redis/article/view/831
- Bossen, C., Dindler C. e Iversen Ole, S. (2016). Evaluation in Participatory Design: A Literature Survey. *Memorias de la 14.ª Conferencia en Diseño participativo: Extensos*, 1, 151-160. <https://doi.org/10.1145/2940299.2940303>
- Cambiaghi, S. (2019). *Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas*. Editora Senac São Paulo.
- CAST. (2018). *Universal Design for Learning Guidelines version 2.2*. <https://udlguidelines.cast.org/>
- Chapultepec. (2024). *Chapultepec, naturaleza y cultura*. <https://chapultepec.cultura.gob.mx/>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano (CNUMAH). (1972). Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano. <https://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2005.pdf>
- Corghi, F. N. y Costa, D. C. (2015). A Dynamic Planner as a Sustainable Planning Way. *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 9, 615-625. David Publishing. <https://www.davidpublisher.com/Article/index?id=8768.html>
- Department for International Development (DFID). (2002). *Tools for Development: A Handbook for Those Engaged in Development Activity*. https://www.academia.edu/36485965/Tools_for_Development_Version_15_Tools_for_Development_A_handbook_for_those_engaged_in_development_activity
- Design para Todos. (2024). Evento “Naturaleza para tod@s”. Documental UASLP. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=UK8d7Eq9Uj4>
- DIS-CAPACIDAD. (2021). Censo 2020: 16.5 % de la población en México son personas con discapacidad. <https://dis-capacidad.com/2021/01/30/censo-2020-16-5-de-la-poblacion-en-mexico-son-personas-con-discapacidad/>

- El Heraldo de San Luis Potosí*. (2024). Presentan dos rutas más de MetroRed. <https://elheraldoslp.com.mx/new/2024/04/04/presentan-dos-nuevas-rutas-metrored/>
- Gerrard, V. y Sosa, R. (2014). Examining Participation. En *PDC '14: Proceedings of the 13th Participatory Design Conference* (pp. 111-120). ACM. <https://doi.org/10.1145/2661435.2661451>
- Grupo de Linguagem não verbal, Ação territorial e Design Universal (*GLAD*). (2016). Grupo del Directorio de los Grupos de Investigación de Brasil. CNPQ. <http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/9435706573967492>
- Hernández-Bonilla, M. y Rubio-Gutiérrez, H. (2024). Espacio público e interseccionalidad en la docencia del diseño urbano. *Legado de Arquitectura y Diseño*, 19(35), 29-46. <https://doi.org/10.36677/legado.v19i35.20730>
- Hernández-Galán, J., De la Fuente Robles, Y. M. y Campo Blanco, M. (2014). La accesibilidad universal y el diseño para todas las personas: factor clave para la inclusión social desde el *design thinking* curricular. *Educación Social: Revista de Intervención Socioeducativa*, 58, 119-134. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7056853>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Discapacidad. Science 2020. <https://gaia.inegi.org.mx/scince2020/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). Estadísticas a propósito del Día Internacional de las Personas con Discapacidad. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2021/EAP_PersDiscap21.pdf
- López Mares, L. M., Aranda, M. U. y Gámez Juárez, J. I. (2020). Diseño participativo, aprendizaje y servicio con niñas, niños y personal del Instituto Estatal de Ciegos. En M. E. Molina Ayala y O. L. Narváez Montoya (Coords.), *Diseño interdisciplinar: experiencias académicas* (pp. 125-150). UASLP. <https://libros.uaa.mx/index.php/uaa/catalog/view/93/70/453>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). (2013). Replantear la educación en un mundo en mutación. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000232555>

- Pérez Barragán, M. Y. (2022). Competencias profesionales fundamentales para el diseño de espacios accesibles e incluyentes. *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación*, 151, 183-200. ISSN: 1668-0227.
- Pérez Barragán, M. Y. y Delgadillo Silva, A. M. (2022). Participación de un grupo interdisciplinar en el Plan Maestro. Proyecto Tangamanga, S. L. P. En M. E. Molina Ayala (Coord.), *El taller interdisciplinar en el hábitat* (pp. 116-129). UASLP.
- Pruett, S. (2017). *Exclusive Interview with the Late Ron Mace, Father of Universal Design*. <https://stories.universaldesign.org/exclusive-interview-with-the-late-ron-mace-father-of-universal-design-7527ba104cba>
- Rocha Gallardo, L. F., Carrión González, M., Ángel Abraham, J. y Limón Noblecía, M. (2024). *Naturaleza para todos: un taller donde las discapacidades no son límite*. Facultad del Hábitat, UASLP. <https://heyzine.com/flip-book/c1011079f1.html#page/1>
- San Luis Potosí (Estado). (2022). Movilidad incluyente. <https://slp.gob.mx/SCT/Paginas/Movilidad-Incluyente-.aspx>
- San Luis Potosí (Estado). (2024). Portal de Transparencia. Respuesta solicitud de información (CECURT/DG/UT/0198/2024).
- Sánchez, S. y Díez, E. (2013). La educación inclusiva desde el currículum: el diseño universal para el aprendizaje. En H. Rodríguez y L. Torrego (Coords.), *Educación inclusiva, equidad y derecho a la diferencia*. Wolters Kluwer.
- Sasaki, I. (2010). *7 dimensões da arquitetura inclusiva*. Editora Senac São Paulo.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2020). *PROY-NOM-001-SEDATU-2020, Espacios públicos en los asentamientos humanos*. Diario Oficial de la Federación. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5643417&fecha=22/02/2022#gsc.tab=0
- Solano Meneses, E. E. (2022). Accesibilidad y Teoría CRIP: la redención del espacio. *Limaq: Revista de Arquitectura de la Universidad de Lima*, 10, 85-106. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9606919>
- Trujillo, L. A. y Carreón Uribe, O. J. (2021). Recreación inclusiva: un modelo de recreación para PCD basado en capacidades. https://books.google.com.mx/books/about/Recreaci%C3%B3n_Inclusiva.html?id=cEE3EAAAQBAJ&redir_esc=y
- UDI. (2024). The RLMACE Universal Design Institute. <https://www.udinstitute.org/>

Gobernanza metropolitana en Argentina. Desafíos actuales

Metropolitan governance in Argentina. Current challenges

Claudio Marcelo Augugliaro¹

Universidad de Buenos Aires, Argentina
cmaugugliaro@yahoo.com.ar
<https://orcid.org/0009-0003-1456-048X>

Ayelen Berton²

Investigador independiente, Argentina
ayelen.berton@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-0936-7806>

María Lorena Carballo³

Investigador independiente, Argentina
marialorenacarballo@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-4118-3003>

Recepción: 30 diciembre 2024

Corregido: 08 mayo 2025

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.6>

Resumen

En este artículo se analiza la interjurisdiccionalidad metropolitana en Argentina, a partir de ocho casos empíricos que abordan las limitaciones derivadas de la ausencia de marcos jurídicos nacionales y provinciales. Basado en una investigación realizada por los autores entre 2023 y 2024 sobre doce áreas

¹ Estudió Ciencia Política en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Posteriormente aprobó el Diplomado Universitario de la Escuela de Gobierno y Gestión Pública de la Universidad Nacional de José C. Paz (UNPAZ), organizado en conjunto con la Unión Iberoamericana de Municipalistas (2011/2012), y el Curso de Posgrado en Gestión y Políticas Públicas Metropolitanas –FLACSO– (2019). Fue director general de asuntos metropolitanos de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, (2020/2021), y asesor de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Consultiva para el Área Metropolitana de Buenos Aires, dependiente del Ministerio del Interior (2016/2017), así como fundador y presidente de Ciudadanía Metropolitana, desde 2018. Desde el año 2005 es docente de la materia Gobierno Local de la carrera de Ciencia Política de la UBA. Ha sido docente y coordinador de talleres sobre participación ciudadana, descentralización municipal y áreas metropolitanas en propuestas formativas impulsadas por diversas organizaciones, como ser GADIS, Conciencia, Diálogo Ciudadano, CONABIP, entre otras.

² Licenciada en Ciencia Política por la UBA. Especialista en Derechos Humanos y Políticas Sociales. Maestranda en Políticas Públicas de la Universidad Torcuato Di Tella. Miembro de Ciudadanía Metropolitana, asociación civil especializada en políticas públicas metropolitanas. Desempeñó cargos de gestión en materia de Derechos Humanos en la Provincia de Buenos Aires, y en el Senado como directora de Coordinación de Comisiones de la misma Provincia (2016-2019). Jefa de Gabinete en la Dirección General de Asuntos Metropolitanos de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2020-2021). En la actualidad trabaja en el Municipio de Tres de Febrero como directora de Género, Diversidad Sexual y Derechos Humanos, y coordinadora de Políticas Públicas en Barrios Populares en el marco de la Jefatura de Gabinete del Municipio (2021-actualidad).

³ Licenciada en Ciencia Política por la UBA y analista de *Marketing* Digital. Además, posee una Maestría en Administración Pública (UBA) y un posgrado en Gestión y Políticas Metropolitanas (FLACSO). Miembro de Ciudadanía Metropolitana, asociación civil especializada en políticas públicas metropolitanas. Se ha desempeñado como jefa de Gabinete en la Dirección General de Asuntos Metropolitanos de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2021-2023), en la Dirección de Regeneración Urbana (2012-2013) y en la Dirección General de Proyectos (2014-2015) del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Coordinadora federal y enlace con provincias y municipios del país desde la Secretaría del Interior del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (2015-2017) y coordinadora Institucional para el Programa BID Municipios y Comunidades Saludables del Ministerio de Salud de la Nación (2021-2024). Ha sido asesora en el Congreso de la Nación. Actualmente se desempeña como asesora para la Secretaría de Niñez, Adolescencia y Familia del Ministerio de Capital Humano de Nación.

metropolitanas, en el estudio se examinan cuatro dimensiones clave: encuadre jurídico, competencias, financiamiento y participación ciudadana. El enfoque analítico se basa en una perspectiva centrada en la gobernanza, integrando aportes sobre cooperación intergubernamental, capacidades estatales y fragmentación institucional. A partir del análisis de planes, normativas, entrevistas y documentación oficial, se constata que los desafíos de la gobernanza metropolitana en el país encuentran su condicionamiento en la falta de reconocimiento legal y de incentivos para la consolidación de las experiencias. Los hallazgos destacan la necesidad de un marco normativo nacional que sea flexible, promueva la participación y recepte las particularidades de cada territorio. Entre las recomendaciones clave, se propone incorporar mecanismos de financiamiento con corresponsabilidad entre niveles de gobierno, así como garantizar espacios institucionales para la participación ciudadana en los entes metropolitanos. Como consideración elemental se sostiene que el fortalecimiento de la gobernanza metropolitana resulta esencial para avanzar hacia un desarrollo sostenible y una ciudadanía democrática en entornos urbanos complejos.

Palabras clave: acuerdos, áreas metropolitanas, gobernanza, legislación, participación ciudadana.

Abstract

This article analyzes metropolitan inter-jurisdictionality in Argentina based on eight empirical cases, addressing the limitations arising from the absence of national and provincial legal frameworks. Based on research conducted by the authors between 2023 and 2024 on twelve metropolitan areas, the study examines four key dimensions: legal framework, competencies, financing, and citizen participation. The analytical approach is based on a governance perspective, integrating contributions on intergovernmental cooperation, state capacities and institutional fragmentation. Based on the analysis of plans, regulations, interviews, and official documentation, it is found that the challenges of metropolitan governance in the country are conditioned by the lack of legal recognition and incentives for the consolidation of experiences. The findings highlight the need for a national regulatory framework that is flexible, promotes participation and takes into account the particularities of each territory. Among the key recommendations, it is proposed to incorporate financing mechanisms with co-responsibility between levels of government as well as to guarantee institutional spaces for citizen participation in metropolitan entities. As a basic consideration, it is argued that the strengthening of metropolitan governance is essential to advance towards sustainable development and democratic citizenship in complex urban environments.

Keywords: agreements, metropolitan areas, governance, legislation, public participation.

Introducción

Las áreas metropolitanas (AM) se encaminan a constituirse en la tipología urbana predominante del siglo XXI (ONU-Hábitat, 2022). Si bien se trata de un fenómeno reciente en términos históricos, con apenas dos siglos de desarrollo, la velocidad con la que crecen y se expanden a escala mundial ha transformado la cuestión metropolitana en un debate impostergable. Dicho proceso ha sido impulsado por la combinación de tres elementos: por un lado, el crecimiento urbano global, las transformaciones derivadas de las revoluciones industriales y, por último, los atractivos que ofrecen las grandes aglomeraciones urbanas para el desarrollo humano.

A consecuencia de este crecimiento urbano no planificado, desde sus inicios, las metrópolis se enfrentaron a problemáticas, como la congestión, la suburbanización, el déficit habitacional o el transporte, descritas por autores como Hall (1966), las cuales conformaron una primera agenda de lo metropolitano. No obstante, pronto se hizo evidente que estas nuevas realidades urbanas no podían ser gestionadas como una mera extensión de la ciudad tradicional. Algunos autores como Grandinetti (2017) señalan que las AM representan una nueva territorialidad que exige formas innovadoras de comprensión y gobernanza. En esta línea, Pérez (2001) distingue dos dimensiones clave para definir lo metropolitano: la urbano-territorial, donde emergen nuevos procesos socioeconómicos, y la político-territorial, asociada a los ámbitos institucionales de representación y poder. Esta combinación da lugar a territorios en los que conviven múltiples gobiernos, donde, sin embargo, no hay un “gobierno” metropolitano.

A partir de estas consideraciones, se entiende que el principal desafío de las AM no reside en la ejecución de políticas sectoriales aisladas, sino en la capacidad institucional para responder a la fragmentación político-territorial, comprendiendo la complejidad sistémica que las define.

Desde mediados del siglo XX, la investigación sobre gobernabilidad metropolitana ha oscilado entre enfoques centralizadores —como el modelo “Gargantúa” de Wood (1958) o el modelo metropolitano puro desarrollado por Sharpe (1991), surgido del análisis de caso del Gran Londres para la década de los sesenta— y visiones más descentralizadas, que promueven la competencia y, asimismo, la coordinación entre gobiernos locales, como proponen Ostrom, Tiebout y Warren (1961). Actualmente, la experiencia comparada muestra una tendencia hacia esquemas intermedios de gobernanza coordinada, que combinan autonomía local con mecanismos colaborativos de gestión.

Para el caso de América Latina, el subcontinente más urbanizado del planeta, los desafíos metropolitanos revisten una complejidad especial. Ello se debe a que, a raíz del crecimiento urbano sin planificación, conviven altos niveles de desigualdad, pobreza urbana, déficits de infraestructura, vulnerabilidad climática y escasa institucionalización de mecanismos de coordinación que distinguen a las

AM latinoamericanas de las experiencias europeas (Lanfranchi y Bidart, 2016). Costa, Lui y Rebello Tavares (2022) sintetizan estos retos en tres dimensiones: planificación, gestión y gobernanza.

Si se indaga acerca de los avances en materia de marcos e incentivos para la gobernanza metropolitana en las naciones del subcontinente, podemos observar diversos grados de avance. Mientras que Argentina no ha legislado una normativa federal, sí lo han hecho los otros dos grandes países federales.

En el caso de Brasil, no solo se cuenta con una cláusula constitucional y leyes complementarias federales (las primeras dictadas en los años 1973/1974), sino que en 2015 se sanciona el *Estatuto da Metrópole*, que establece lineamientos para la institucionalización y la gestión de las áreas (Blanco Junior, 2022, pp. 50-63).

México también ha consagrado avances, no solo a partir de la experiencia pionera de Guadalajara, sino con la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016) y el derogado Fondo Metropolitano, que, si bien tuvo cuestionamientos en su implementación, representó un “avance programático” (Arellano Ríos, 2023, p. 86).

Por todo ello, en este artículo se propone analizar los modos de organización institucional y coordinación política en espacios metropolitanos de Argentina. La hipótesis central sostiene que la ausencia de marcos jurídicos de referencia a escala federal y provincial ha limitado la institucionalización del nivel metropolitano, relegando su tratamiento en las agendas públicas y condicionando la sostenibilidad de las experiencias existentes.

El enfoque analítico se basa en el concepto de gobernanza metropolitana, integrando aportes sobre fragmentación institucional, cooperación intergubernamental y capacidades estatales. Metodológicamente, se relevaron y compararon experiencias formalizadas de coordinación, a partir del análisis de planes, normativas, documentación oficial, publicaciones académicas y entrevistas a informantes clave.

El artículo se organiza en cinco secciones. En primer lugar, se presenta el marco teórico y metodológico; a continuación, se describe la problemática de la gobernanza metropolitana en Argentina; luego se desarrollan brevemente los ocho estudios de caso seleccionados; y, finalmente, se ofrecen reflexiones comparativas y conclusiones sobre los avances, limitaciones y potenciales líneas de acción para la institucionalización de la gobernanza metropolitana en el país.

Marco teórico

Las AM representan un desafío tanto desde la perspectiva de la gobernabilidad como de la gobernanza. Si bien ambos conceptos se vinculan y retroalimentan en el diseño e implementación de políticas públicas, en este artículo se pone el foco específicamente en la gobernanza, con el propósito de describir y analizar los principales avances y desafíos que enfrentan las AM argentinas. A partir de este enfoque, se examinan

los distintos modelos de institucionalización que se han desarrollado a lo largo del tiempo para hacer efectiva dicha gobernanza.

Como paso previo resulta pertinente retomar brevemente el análisis intergubernamental como pieza nodal para el estudio de la gobernanza. En el caso de Argentina, el estudio realizado por Cao et al. (2023) sobre las relaciones intergubernamentales y federalismo en Argentina, visibiliza la noción de coordinación interinstitucional desde una perspectiva clara: la existencia de relaciones intergubernamentales (RIG) en un país federal, mediadas tanto por las características institucionales como por el funcionamiento del sistema político.

En tal sentido, los autores antes mencionados identifican la convivencia inexorable entre distintas administraciones públicas, las cuales operan sobre los mismos territorios y personas. Dicha complejidad la identifican mediada por tres lógicas interactuantes: la federal-regional, la federal-local y la regional-local, donde los diferentes niveles de gobierno cooperan y articulan acciones, a fin de implementar políticas públicas y prestar servicios.

Desde esta perspectiva de interacción intergubernamental debe pensarse la gobernanza en las AM argentinas. El término “gobernanza”, derivado del anglosajón *governance*, aparece en la literatura político-institucional en la década de 1980 para describir aquellos procesos que dan cuenta del paso de los Estados de matriz centralizada a Estados de matriz democrática y participativa. En otras palabras, se refiere a procesos que promueven una nueva relación entre el Estado, sus instituciones y la sociedad civil. En este marco, la participación ciudadana se constituye como un pilar fundamental de la gobernanza, al implicar un mayor involucramiento de la sociedad en la toma de decisiones y en la implementación de políticas públicas.

Víctor Mazzalay describe la gobernanza como:

el proceso político-social mediante el cual se construye, define y realiza el sentido colectivo de una sociedad. En la definición y realización del proyecto de sociedad participan tanto el gobierno como los actores sociales, que establecen entre sí relaciones específicas y cuyo peso o influencia en la decisión de la agenda y la acción social es cambiante según la historia de la sociedad o según las circunstancias que la sociedad vive. (Aguilar Villanueva, 2014, p. 126)

Por todo lo mencionado anteriormente, la gobernanza metropolitana se encuentra configurada por una dimensión jurídico-institucional y una dimensión político-territorial. La primera refiere al encuadre jurídico e institucional que rige el funcionamiento de las AM, donde se incluyen aspectos tales como el tipo de cooperación, la personería jurídica (en caso de existir), el financiamiento, competencias, entre otros. En otras palabras, cómo se gobiernan las AM y su vinculación con la gobernabilidad de un

territorio: las relaciones entre los distintos niveles de gobierno, tanto horizontal (entre los municipios que conforman el área) como vertical (con los gobiernos subnacionales y nacionales).

La segunda dimensión alude a quién gobierna un territorio, cómo son las relaciones y distribución del poder, así como la toma de decisiones al interior de un territorio metropolitano. Con ello, se considera el rol de diversos actores —gubernamentales y no gubernamentales—, como el sector privado, organizaciones ciudadanas, cámaras empresariales, entre otros, que participan en la formulación y ejecución de políticas públicas.

Este enfoque de gobernanza multinivel enriquece, al tiempo que complejiza el debate, planteando un desafío a los procesos de cooperación y articulación interjurisdiccional metropolitana. Mazzalay, Giménez y Griguol (2022) describen estas redes de coordinación o cooperación como configuraciones policéntricas y multinivel, “dando cuenta de una gobernanza metropolitana compleja” (p. 81).

Para abordar estos desafíos, varios autores han desarrollado modelos de institucionalidad metropolitana a lo largo del siglo XXI. Entre ellos cabe destacar los aportes de Gomá (2018) y Lefevré (2005), quienes han analizado sobre dimensiones, tales como la legitimidad política (cargos electivos), la jurisdiccionalidad territorial, las competencias y responsabilidades o los recursos financieros. Entre tanto, otros autores, como Tomás (2018) y Grandinetti (2017), se han centrado en el grado de institucionalidad que han desarrollado las metrópolis.

Por su parte, esta investigación toma en consideración lo antes expuesto con especial enfoque en lo propuesto por Sharpe (1991), quien plantea cinco dimensiones fundamentales para el análisis de la institucionalidad metropolitana: legitimidad, presupuesto, competencias, territorio y recursos técnicos/administrativos.

Contexto jurídico para el desarrollo de las áreas metropolitanas en Argentina

Un aspecto central para comprender la realidad metropolitana argentina es el marco constitucional y jurídico, a partir del cual se organizan sus instituciones y las competencias de cada una de ellas. La República Argentina es un Estado federal, integrado por veintitrés provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En tanto, un tercer nivel de gobierno, el municipal, se encuentra garantizado en la Constitución Nacional, a través de los artículos 5.º y 123.º.

Hernández ha sintetizado la visión del constitucionalismo argentino, al afirmar que el país exhibe “un federalismo marcadamente centralizado, no obstante, lo dispuesto por la ley suprema” (2017, p. 91). Asimismo, el autor destaca la tendencia al hiperpresidencialismo, que subordina no solo al Congreso, sino también a las provincias. Estas dos particularidades, en diálogo con lo expuesto en el apartado anterior, resultan especialmente relevantes al momento de abordar el problema metropolitano. Adicionalmente, es importante señalar que la Reforma Constitucional de 1994 no incorporó la temática

metropolitana, por lo que la alternativa de conformar un modelo metropolitano puro —esto es, con elección de autoridades propias— no puede ser aplicada en Argentina.

De acuerdo con el Registro Federal de Gobiernos Locales, dependiente del Ministerio del Interior, en Argentina existen 2304 gobiernos locales. De ellos, 1212 tienen categoría municipal y los restantes 1092 corresponden a otras categorías o denominaciones.

En cuanto al ámbito municipal argentino corresponde mencionar dos características que deben ser tomadas en cuenta al evaluar los marcos y modelos en relación con los arreglos metropolitanos. La primera refiere a la inespecificidad del artículo 5.º de la Constitución Nacional de 1853, que permitió que cada provincia estableciera un “régimen municipal” sin la previsión de lineamientos o directrices comunes, lo que derivó en la práctica en veintitrés regímenes municipales distintos (Iturburu, 2007, p. 99). Esto implica un tratamiento diverso en temas como territorialidad, competencias, coparticipación o fiscalidad, entre otros.

La segunda particularidad está ligada al carácter predominantemente inframunicipal del sistema local argentino. El 76 % de los gobiernos locales cuentan con menos de 10 000 habitantes, mientras que aquellos con más de 250 000 representan solo el 1.75 %. No obstante, estos últimos concentran el 49.32 % de la población total del país, estimada en 45 892 285 personas. Estos datos reflejan no solo la alta concentración urbana, sino también la centralidad adquirida por las grandes ciudades, acentuando la importancia del fenómeno metropolitano, pero denotando situaciones de mucha asimetría al interior de las áreas, que “dificultan su gobernabilidad” (Arellano Ríos, 2023, p. 81).

Al analizar la trayectoria argentina desde una perspectiva histórica, el país ha experimentado una temprana realidad metropolitana. Buenos Aires se convirtió, a inicios del siglo XX, en la primera gran metrópolis del hemisferio sur. Dicha realidad fue consolidándose con las décadas, al tiempo que emergen paulatinamente nuevas metrópolis en los principales centros urbanos del país. Así, según datos del reciente Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (INDEC, 2022), el 92 % de la población argentina reside en zonas urbanas, lo cual constituye la tasa más elevada entre los países del subcontinente. En adición, cabe destacar que dos de cada tres argentinos viven actualmente en áreas metropolitanas.

A pesar de estos antecedentes, al que puede sumarse la experiencia pionera de coordinación metropolitana de la Prefectura del Gran Rosario en 1969, no se cuenta con una normativa federal que defina e incentive la institucionalización del hecho metropolitano.

Esta carencia también se extiende a la administración pública, ya que no se cuenta con una definición oficial de AM. Lo que más se asemeja a ello es la definición de “aglomerado urbano”, adoptada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Según este organismo, un aglomerado urbano es una “unidad territorial que se extiende en dos o más áreas político-administrativas, ya sean de primer o

segundo nivel, o gobiernos locales” (2022).

A los efectos de la producción de indicadores sociales, el INDEC provee información sobre treinta y un aglomerados urbanos. No obstante, esta definición responde a debates metropolitanos vigentes hace más de medio siglo, lo que le resta eficacia frente a los avances teóricos actuales, que entienden a las AM desde una mirada sistémico-funcional y no meramente aglomerativa. Tampoco refleja la territorialidad vigente de las áreas institucionalizadas.

Antes de analizar las políticas federales para AM, debe señalarse un elemento distintivo de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) frente a otras áreas del país: la importante presencia del gobierno nacional en su territorio, situación que no se verifica en las metrópolis del interior.

Producto del proceso histórico que condujo a la conformación del Estado nacional, la implementación del modelo agroexportador (1880-1929) y, posteriormente, del modelo de sustitución de importaciones (1930-1950), se potenció el rol de Buenos Aires en la economía nacional y se consolidó la centralización política en el Estado federal, con el consiguiente debilitamiento de las autonomías provinciales (Scobie, 1991).

Así como los procesos antes mencionados moldearon la Buenos Aires metropolitana que conocemos, la acción del Estado nacional —que gobernaba la ciudad— comenzó a extenderse más allá de la avenida General Paz. Aunque en la actualidad no existe un gobierno o esquema de coordinación metropolitana integral (solo dispositivos sectoriales), el Estado nacional ha tenido (y aún conserva) una fuerte presencia en materia de desarrollo, financiamiento de políticas, y prestación y control de servicios en la RMBA.

Alternativas para encuadrar las experiencias metropolitanas

Pese a la señalada ausencia de un marco normativo consistente que permita encuadrar formalmente las experiencias metropolitanas argentinas, esta investigación ha permitido identificar alternativas posibles para enmarcarlas desde un punto de vista jurídico. La primera de ellas se encuentra ligada al artículo 124 de la Constitución Nacional, relativo a la facultad que tienen las provincias de conformar regiones para el desarrollo, y que presenta una oportunidad para enmarcar procesos metropolitanos. Sin embargo, ninguna área se ha constituido en virtud de esta cláusula.

La segunda radica en el dictado de leyes provinciales. En este caso, se destaca la ley n.º 13.532/2016 de la provincia de Santa Fe, que, al impulso de la experiencia de Rosario, hoy da marco también al Ente Coordinador del Área Metropolitana (ECAM) Santa Fe. En tanto, la provincia de Catamarca se basa en esta normativa para sancionar la ley n.º 5.564, en 2018.

Finalmente, otra alternativa la constituyen los acuerdos interjurisdiccionales. En este sentido, se relevó que, ya sea en sus constituciones provinciales o en las leyes orgánicas de municipios, todas las provincias, a excepción de San Luis y Santa Cruz, contemplan distintas formas de intermunicipalidad. Sin

embargo, como bien señala Cravacuore (2016), en Argentina los acuerdos intermunicipales no son habituales ni logran sostenerse en el tiempo (pp. 13-15).

Los programas nacionales para áreas metropolitanas

Como ya se mencionó, una de las consecuencias de la carencia de un encuadre jurídico federal para las AM es la notoria ausencia de políticas públicas específicas desde el Estado nacional.

En efecto, los programas destinados a AM llevados adelante durante el último cuarto de siglo, y que fueron relevados para esta investigación, se circunscriben a aquellos promovidos por organismos internacionales, fundamentalmente el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Más allá de la importancia que han tenido estos programas, impulsando espacios de cooperación metropolitana, promoviendo una mirada planificada de los territorios y financiando obras priorizadas, no han tenido continuidad en el tiempo y han estado condicionados por las siempre cambiantes alternativas de la política argentina, lo que se tradujo, en muchos casos, en una falta de consolidación de los avances alcanzados.

El primero en ser ejecutado fue el Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomerados Urbanos (GAU) (préstamo BID n.º 1068/OC-AR), que se creó mediante el decreto 284/98. El GAU tenía por objetivo contribuir al desarrollo económico integral de las cinco mayores aglomeraciones urbanas del interior del país: Córdoba, La Plata, Mendoza, Rosario y Tucumán. Con un presupuesto inicial de US\$ 260 millones, la implementación del GAU se vio afectada por la crisis económica de 2001, que motivó que una parte de los fondos del programa se destinaran a ayuda social. En este contexto, solo Córdoba y Rosario completaron parcialmente la operatoria.

Con el Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) (BIRF 4363-AR y 7442-AR en 1997), y posteriormente el Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas (PTUMA) (BIRF 7794-AR por un monto de US\$ 150 millones en 2010 y en 2018, con una ampliación adicionada de BIRF 8700-AR por US\$ 45 millones), el Banco Mundial financió la mejora del transporte urbano-metropolitano, a partir de la implementación del sistema BRT y la coordinación interjurisdiccional en las áreas. Si bien la mayoría de los fondos fueron destinados a la RMBA, también se realizaron obras en las áreas de Rosario, Santa Fe, Salta, Tucumán y Corrientes.

Como continuador del GAU, el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), con financiamiento del BID, se implementó por primera vez en el año 2011. Tuvo dos ediciones: la primera en 2011 – DAMI I (préstamo BID n.º 2499/OC-AR), y la segunda en 2017 – DAMI II (préstamo BID n.º 3780/OC-AR). En tanto, una tercera edición fue propuesta en el año 2021, pero no llegó a materializarse.

El impacto de este programa ha sido destacado por los funcionarios locales en las diversas entrevistas

realizadas para la investigación, como el que produjo mayores avances en materia de coordinación en las áreas, que consistía en un aporte no reembolsable de fondos a las provincias, destinados a las AM participantes, para financiar la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de proyectos, en el marco del Plan de Ejecución del Área Metropolitana (PEM).

Así, el DAMI constaba de dos componentes: el primero vinculado al “Apoyo a la gobernabilidad”, que a partir de la construcción colaborativa de un diagnóstico y la identificación y priorización de acciones que dieran respuesta a las problemáticas metropolitanas relevadas, fue la base para la elaboración del PEM. Asimismo, el componente contemplaba la capacitación de los diversos actores y asistencia técnica para el fortalecimiento del abordaje metropolitano. El segundo componente, “Gestión”, constaba de dos líneas: i) la de “Fortalecimiento institucional”, destinada a financiar consultorías y adquisición de bienes para el diseño y ejecución de proyectos de desarrollo institucional para entidades metropolitanas, y la formulación de lineamientos estratégicos metropolitanos, planes y programas para abordar las problemáticas de las áreas, y ii) una línea orientada a “Inversiones metropolitanas”, cuyo objeto era el financiamiento de obras que dieran respuesta a los desafíos identificados en el PEM y que, al mismo tiempo, contribuyen al funcionamiento de servicios urbanos de beneficio metropolitano.

El DAMI I (años 2011-2014) financió proyectos de las AM de Neuquén (parte de la Región Metropolitana de Confluencia-RMC), VIRCH-Valdés (Chubut), Mendoza, Rosario, Tucumán y Valle del Lerma (Salta). En tanto, el DAMI II (años 2017-2018) incluyó a la RMC, UNICIPIO-Mendoza, Rosario, Posadas (Misiones), Valle de Lerma y la RMBA.

La dinámica metropolitana argentina

La investigación mencionada relevó las ocho experiencias metropolitanas argentinas que cuentan con algún espacio formalizado o no formalizado en materia de coordinación interjurisdiccional general, hacia finales de 2023. Adicionalmente, se incluyó en el estudio a cuatro AM que solo presentan dispositivos sectoriales que, en función de esta particularidad, no pueden ser consideradas conjuntamente con las primeras, al efecto del análisis que se presenta.

Para poder comprender la valoración que *a posteriori* se hace de las principales dimensiones de análisis definidas, incorporamos una breve reseña de los procesos y avances que presentan en materia de institucionalización cada una de las AM relevadas (figura 1, georreferenciación de las AM; figura 2, cuadro comparativo de las experiencias).

Ente de Coordinación Metropolitana Centro (ECOM/C) Catamarca

La conformación del Ente de Coordinación Metropolitana Centro (ECOM/C) Catamarca, en 2021, es el resultado de un proceso que comenzó en 2018. En dicho año, en paralelo a los debates que llevaron a

la sanción de la ley provincial de AM n.º 5564, la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca postula a un concurso destinado a grandes aglomerados urbanos, coordinado por CIPPEC, el Ministerio de Producción de Nación y el apoyo de BID-FOMIN. A partir de este lineamiento, se deriva un trabajo común con los municipios de Fray Mamerto Esquiú y Valle Viejo —con quienes integra el llamado Valle Central— y se desarrolla la propuesta estratégica para el AM (PlanificAcción).

El acuerdo de conformación del Ente, se suscribe el 27 de julio de 2021 entre los tres municipios mencionados, a los que se suma la ciudad de Huillapima y el Estado Provincial.

Si bien se realizaron algunas reuniones de carácter técnico, para tratar de encontrar financiamiento que posibilite llevar adelante las líneas estratégicas priorizadas, el ente no logra consolidar su funcionamiento.

Región Metropolitana de Confluencia (RMC)

La RMC se conforma a partir de los municipios de Neuquén, Plottier, Centenario, Senillosa, Vista Alegre y San Patricio del Chañar (provincia de Neuquén) y Cipolletti, Cinco Saltos, Contraalmirante Cordero, Campo Grande, Fernández Oro y Allen (provincia de Río Negro).

Como antecedentes de coordinación en esta AM, podemos mencionar el Programa de Desarrollo de la Microrregión del Alto Valle y la Confluencia (PMAC) en 1997, la Asociación de Municipios de la Región del Valle y la Confluencia (AMRVC) en 2008 y el programa DAMI I para el Área Metropolitana de Neuquén (AMN), de 2013, todos con distinta integración de municipios.

La experiencia analizada debe su impulso al programa DAMI II, ejecutado entre 2017 y 2023, y significó un nuevo paso en materia de coordinación regional, que tuvo como requisito excluyente la participación de las dos provincias y los doce municipios mencionados. Se crea así una Mesa de Acuerdos Metropolitanos (MAM) conformada por los intendentes y un representante de cada gobierno provincial, encargada de tomar las decisiones con base en los lineamientos trabajados por los equipos técnicos de la región.

La presente experiencia de coordinación, al igual que las anteriores, culmina con un bajo nivel de ejecución de los proyectos debido a la falta de financiamiento, lo que también impidió la generación de capacidades técnicas y administrativas para su funcionamiento.

El Gran Jujuy

El Gran Jujuy es la denominación que ha tomado la experiencia de coordinación metropolitana, desarrollada a instancia de la capital provincial San Salvador, y que hoy se integra junto a Palpalá, Yala y San Antonio.

El impulso a la coordinación metropolitana en este caso provino de la incorporación de los municipios

del AM al Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID en 2016, a partir de lo cual se desarrolló el Máster Plan Gran Jujuy Sostenible, desde la metodología CES. En esta primera etapa, el marco de acuerdo se circunscribe a los municipios de San Salvador y Palpalá, y la comuna de Yala.

En función del mencionado programa, se firmaron los primeros acuerdos entre los gobiernos locales en 2016. Posteriormente, en 2019, se tramita ante las autoridades nacionales la incorporación al programa DAMI II, que significa la posibilidad de acceder a un financiamiento internacional de US\$ 7 500 000, destinado a ejecutar lineamientos definidos en el Máster Plan. Sin embargo, la pandemia canceló esta alternativa.

Finalmente, en 2022, se suscriben dos nuevos acuerdos metropolitanos: uno de colaboración recíproca a efectos de consolidar “El Gran Jujuy” y otro de conformación del Parlamento del Gran Jujuy, como espacio legislativo de coordinación.

Gran Paraná

Paraná es la capital de la provincia de Entre Ríos y ciudad central del AM que conforma, junto a los gobiernos locales de San Benito, Colonia Avellaneda, Oro Verde y Sauce Montrull. Sin embargo, si nos atenemos a una mirada sistémica de las áreas, debemos decir que conforma una región metropolitana biprovincial, junto al AM de Santa Fe, que se encuentra al otro lado del río Paraná.

En cuanto a la experiencia vigente, tiene su antecedente en la Ordenanza n.º 9439 de la ciudad de Paraná, de 2016, que crea el AM a partir de cuatro gobiernos locales (sin incorporar a Sauce Montrull). Empero, no se ha podido constatar la sanción de normativas similares en los restantes gobiernos del área ni individualizar acciones políticas derivadas de esta normativa.

No obstante, desde fines de 2023, las nuevas autoridades de la ciudad central han convocado a reuniones con las restantes localidades, fundamentalmente para abordar la cuestión del transporte interjurisdiccional. Sin embargo, la periodicidad de estas ha decaído a lo largo de 2024.

UNICIPIO-Mendoza

Si bien puede mencionarse como antecedente, en este caso, el Plan Integral de Desarrollo Estratégico Mendoza, en 1998, que fuera impulsado por los intendentes del denominado “Gran Mendoza” (Mendoza, Guaymallén, Godoy Cruz, Las Heras, Luján y Maipú), no es sino hasta la asunción del gobernador Cornejo que se firma el Decreto n.º 177/2016, mediante el cual se conforma un organismo provincial de carácter metropolitano (UNICIPIO), principalmente orientado a atender las cuestiones socioambientales, que en su integración suma a los seis gobiernos locales del Gran Mendoza, más el municipio de Lavalle.

Sin una estructura, ni presupuesto propio, dependiendo básicamente de una coordinación, UNICIPIO

pudo llevar adelante diversos programas en estos ocho años (en gran medida a partir del financiamiento del programa DAMI), algunos de los cuales le han valido el reconocimiento internacional a sus políticas. En este sentido, las mesas técnicas integradas por funcionarios de los distintos municipios han sido un hallazgo de esta experiencia, al consolidar espacios permanentes de trabajo en clave metropolitana.

Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe (ECAM Santa Fe)

Santa Fe, como se ha mencionado, conforma en los hechos una única región metropolitana biprovincial, con el AM de Paraná.

La experiencia vigente del ECAM Santa Fe es resultado directo de la ley provincial de AM, que habilita a las ciudades cabeceras de región a conformar entes metropolitanos, junto a los gobiernos locales que decidan adherir.

En la actualidad, el ECAM está integrado por veintiséis gobiernos locales y su estructura organizacional responde al esquema establecido por la ley: un Consejo de Gobierno (mesa política de intendentes y presidentes de comunas); un Directorio (órgano de representación integrado por cinco titulares de gobiernos locales y se agrega un secretario ejecutivo, que ejerce la función de coordinación), un Consejo de Fiscalización y un Consejo Técnico Consultivo (integrado por la sociedad civil y la academia, con funciones de asesoramiento y carácter no permanente).

Si bien no se encuentra considerado en la norma que da origen a la experiencia, durante 2024 se ha convocado desde el Concejo Municipal de Santa Fe a la conformación de un Foro de Concejales del Área Metropolitana.

Ente Metropolitano Córdoba (EMC)

Córdoba es una de las experiencias más recientes de institucionalización metropolitana. Si bien se trata de la segunda metrópolis en importancia de Argentina, los acuerdos que llevaron a la conformación del EMC se suscribieron en 2022.

De los nueve gobiernos locales iniciales, hoy se cuentan veintisiete que son parte integrante del Ente (dieciséis al momento de la investigación), para un AM que implica más de cuarenta y cinco gobiernos locales.

Si bien cuenta con una estructura técnica mínima (a la que se integran funcionarios de la municipalidad de Córdoba), el impulso político de los sucesivos gobiernos provinciales y de la ciudad capital, junto a una acertada fórmula en relación con los aportes económicos de los gobiernos locales integrantes, ha permitido que rápidamente el Ente comience a mostrar resultados en temas clave como el transporte metropolitano.

Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM Rosario)

El AM de Rosario no solo fue la primera de Argentina en contar con un Ente de coordinación en 1969, sino que su experiencia fue la base a partir de la cual se definió la ley de AM de la provincia de Santa Fe.

El ECOM Rosario tiene sus inicios en 2010, como una asociación voluntaria de municipios, siendo posteriormente reconocido en el marco de la ley provincial de AM. En cuanto a su estructura político-administrativa es similar a la descrita en el caso de Santa Fe.

En sus casi quince años de existencia el ECOM ha desarrollado principalmente lineamientos urbanísticos para la región, así como veintiséis planes/estrategias para los gobiernos locales integrantes en ese momento, a través de un proceso de planificación participativa inédito.

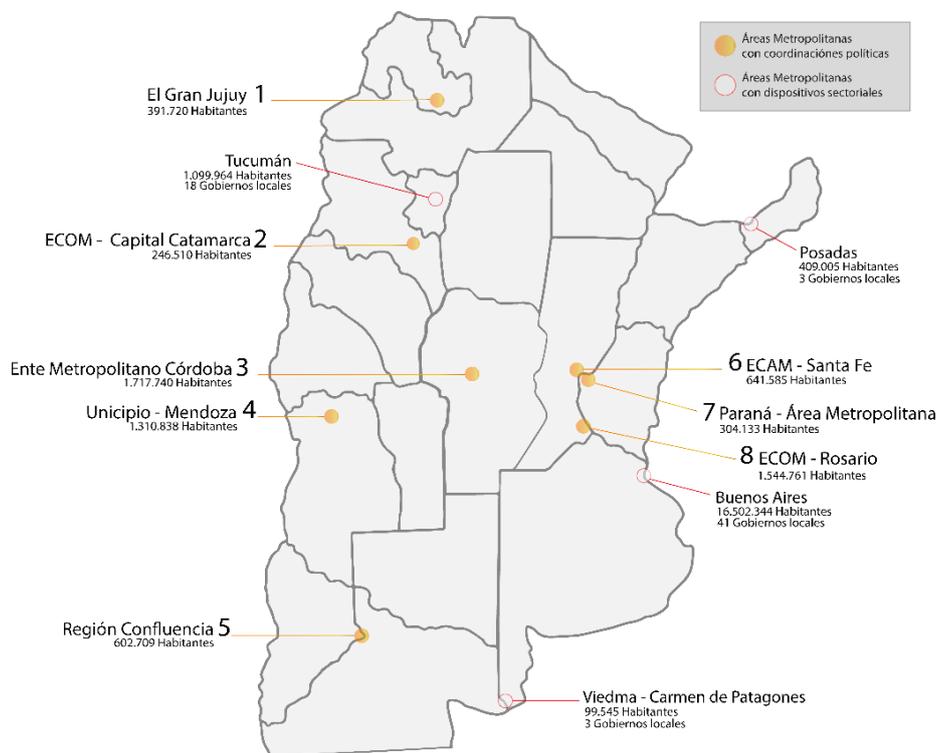


Figura 1. Localización de las AM relevadas en la investigación

Fuente: elaboración propia.

	Antecedentes de Coordinación	Acuerdo Vigente	Marco Jurídico	Gobiernos Locales		Estructura de Coordinación		
				Inicio	Actual	Mesa Inteden.	Acuerdo Legislat.	Coord. Tec-Adm.
1	2016	2022	Convenio Interjurisdiccional	3	4	SI	SI	SI
2	2018	2021	Convenio Interjurisdiccional	4	4	SI	NO	SI
3	2007	2022	Convenio Interjurisdiccional	9	16	SI	NO	SI
4	1998	2016	Decreto Provincial	7	7	SI	NO	SI
5	1997	2017	Convenio Interjurisdiccional	12	12	SI	NO	NO
6	2010	2017	Convenio Interjurisdiccional	22	26	SI	NO	SI
7	2016	2023	Ordenanza Municipal	5	5	SI	NO	NO
8	1969	2010	Convenio Interjurisdiccional	17	32	SI	NO	SI

Figura 2. Principales referencias en relación con los procesos de institucionalización de las AM sometidas a estudio

Fuente: elaboración propia.

Valoración en torno a las principales dimensiones de análisis

Como se mencionó al comienzo, se definieron cuatro dimensiones de análisis que resultan de interés para efectos de poder realizar una valoración de las experiencias. La primera tiene que ver con el encuadre jurídico, modelo organizacional adoptado y capacidades técnicas desarrolladas, para luego analizar la forma en que se plasman en los acuerdos, y también a partir de las experiencias desarrolladas, temas clave como el financiamiento, las competencias y la inclusión de la participación ciudadana.

En este sentido, el encuadre jurídico más frecuente entre los casos analizados es el de acuerdos de cooperación voluntaria de municipios. Estos, acorde a la realidad subnacional de cada caso, conforman diferentes tipos: i) aquellos enmarcados en una ley provincial que promueve la formación de AM (ECOM Rosario, ECAM Santa Fe y ECOM/C); ii) convenios a partir de las facultades que son propias de los gobiernos locales, de acuerdo con las Constituciones Provinciales o las Leyes Orgánicas (EMC y El Gran Jujuy); o iii) convenios específicos realizados en el marco de una operatoria vinculada a un programa de financiamiento internacional (RMC).

En cuanto a los otros casos analizados, UNICIPIO se encuentra enmarcado en un decreto provincial que prevé la creación de un organismo específico dentro de la estructura de gobierno. Por su parte, Gran Paraná cuenta con una ordenanza de la municipalidad de Paraná, aún sin adhesiones por los restantes gobiernos locales, donde la mesa de coordinación existente sostiene su funcionamiento a partir de la convocatoria de la ciudad central.

Al observar los modelos organizacionales, la figura de “ente autárquico de coordinación” ha sido identificada en cuatro de los ocho casos de estudio (ECOM Rosario, ECAM Santa Fe, EMC y ECOM/C), mientras que el caso de UNICIPIO, se constituye como una oficina de coordinación dependiente del gobierno provincial, y los casos de El Gran Jujuy y RMC trabajan en el marco de una mesa metropolitana

formalizada de autoridades locales.

De las experiencias analizadas solo El Gran Jujuy ha impulsado un acuerdo de coordinación legislativa, mientras que los restantes casos limitan su acción al ámbito de los ejecutivos. En esta línea es dable destacar la experiencia mencionada del Foro de Concejales del Área Metropolitana, de Santa Fe, el cual ha suscrito un Acuerdo Legislativo Metropolitano, como compromiso de una agenda común de cara a 2025, pero que en lo normativo no articula ni integra el ECAM Santa Fe.

Uno de los elementos más destacables reside en el alto nivel de adhesión de las experiencias de coordinación por parte de los gobiernos locales: a excepción del EMC, en todos los casos analizados más del 75 % de los gobiernos locales involucrados en el AM forman parte de las experiencias de coordinación. En el mencionado Ente, el porcentaje de gobiernos locales adherentes desciende al 50 % al momento de la investigación. No obstante, es necesario puntualizar que esta es una de las experiencias más recientes y que, con posterioridad a nuestro análisis, ha incorporado 11 nuevas localidades en el marco del acuerdo.

En relación con la estructura técnico-administrativa de los entes o mesas de coordinación solo el caso del ECOM Rosario cuenta con un equipo técnico consolidado, mientras que el EMC ha mostrado significativos avances en los últimos tiempos. Para los casos restantes, UNICIPIO, El Gran Jujuy y ECAM Santa Fe cuentan con una estructura de funcionamiento mínima, y los casos de RMC, ECOM/C y Gran Paraná no cuentan con estructura alguna.

En torno a la dimensión del desarrollo de competencias y planes de alcance metropolitano, el 87 % de las experiencias cuentan con algún tipo de lineamiento o plan estratégico de alcance metropolitano, lo cual implica un avance en la mirada integral de las áreas. El alto porcentaje de AM que cuentan con esta herramienta da cuenta de la importancia que ha tenido el programa DAMI en el avance de las experiencias metropolitanas argentinas. Esto es debido a que el PEM era el producto resultante del Componente Apoyo a la Gobernabilidad, y por otro lado, era condición necesaria para poder acceder a los fondos para la ejecución de obras y programas.

No obstante, al observar el desarrollo e implementación de proyectos, el nivel de avance ha sido bajo. Solo las experiencias de UNICIPIO, ECOM Rosario y EMC han logrado avanzar en la implementación de obras y políticas públicas con mirada metropolitana de forma significativa.

Pese a sus diferencias en materia normativa y organizacional, los casos de ECOM Rosario y UNICIPIO presentan como un elemento determinante en nuestro análisis el respaldo que otorgan sus encuadres institucionales, que han posibilitado la sostenibilidad en el tiempo de las experiencias y la continuidad de los equipos técnicos. El EMC sigue este camino.

Asimismo, en torno al desarrollo de competencias, entendemos que hay una jerarquía en la adquisición de las mismas, de menor a mayor: planificación, coordinación, control y monitoreo, y gestión y ejecución de obras, como resultado de una lógica incremental del producto de la noción de proceso que se aplica en

estas experiencias. Dado el bajo nivel de desarrollo de proyectos mencionado, en términos generales no se identifican casos en los cuales las AM hayan gestionado y ejecutado obras de envergadura, relegando su acción fundamentalmente a la planificación, monitoreo y control, a través de las coordinaciones.

Al observar cómo opera el financiamiento de las áreas estudiadas, consideramos pertinente escindir en dos dimensiones el análisis: por un lado, identificando el financiamiento de la estructura organizacional, y por otro, el financiamiento de los proyectos de alcance metropolitano. Y a su vez, sobre cada una de ellas, identificar la fuente y la frecuencia de los fondos.

En relación con la primera dimensión, el 50 % de los casos no cuentan con financiamiento propio. Por su parte, en los casos que sí lo hacen, la fuente más recurrente son los gobiernos locales participantes, y en segundo lugar, las provincias.

En torno a la frecuencia, los casos del ECOM Rosario y ECAM Santa Fe han contado con aportes de los municipios en forma más o menos regular, mientras que la provincia ha incumplido en sus aportes durante la gestión 2019/2023. En este sentido, el EMC ha establecido en su acuerdo fundacional la transferencia directa de un porcentaje de la coparticipación secundaria correspondiente a los municipios integrantes para el sostenimiento del Ente, siendo esta la alternativa más eficaz.

Al realizar este análisis basándonos en el financiamiento de los proyectos, se identifican en la mayoría de los casos multiplicidad de fuentes, donde la preponderante está ligada a organismos internacionales, los gobiernos subnacionales en segunda instancia y, finalmente, los gobiernos locales.

Respecto a la dimensión legitimación y participación ciudadana, partimos de la idea de que no hay gobernanza posible sin el involucramiento de los actores no estatales en la conducción de los Entes. Lamentablemente, para el caso de Argentina, este concepto no es parte del plexo normativo ni de la práctica de los Entes.

Al igual que para el caso del financiamiento, identificamos entonces dos perspectivas de análisis: por un lado, aquellos mecanismos de participación ciudadana normados, y por otro, las instancias efectivas de participación llevadas a la práctica.

Al considerar la normativa, las instancias consultivas y la obligatoriedad de difundir las acciones del Ente son las más frecuentes, mientras que solo la experiencia de El Gran Jujuy ha establecido para el funcionamiento de su Parlamento instancias colaborativas o la posibilidad de presentar iniciativas ciudadanas.

Al realizar el mismo análisis en relación con los mecanismos no normados, las instancias consultivas, no vinculantes, han sido las más frecuentes, seguidas del acceso a la información sobre los procesos, e incluso se han relevado casos de instancias colaborativas en las experiencias de UNICIPIO y El Gran Jujuy. Como desafíos en materia de participación ciudadana, se reportan tanto la inclusión de instancias de auditoría o control, ya que en ningún caso se establecen este tipo de herramientas participativas, como

tampoco hay precedentes de inclusión de representantes de organizaciones de la sociedad civil en los organismos de gobierno de las AM.

Consideraciones finales

La presente investigación tuvo como objetivo relevar evidencia empírica que aporte al proceso de debate participativo para la elaboración de un proyecto de ley marco de AM en Argentina. Tanto la mencionada investigación como los hallazgos de los distintos encuentros que se realizaron como parte de ese proceso nos permiten hoy concluir con algunas reflexiones y lineamientos que puedan ser considerados al momento de pensar soluciones en materia de institucionalización de la coordinación metropolitana.

El análisis de las experiencias metropolitanas en el país reafirma un diagnóstico que es sostenido por la literatura especializada: el principal desafío de la gobernanza metropolitana en Argentina no es sólo de carácter técnico, sino fundamentalmente de toma de decisiones. La fragmentación institucional, la debilidad normativa, la aún escasa articulación interjurisdiccional y la falta de espacios institucionales para la participación ciudadana siguen presentándose como determinantes estructurales para el desarrollo de formas de gobernanza eficaces, estables y democráticamente legitimadas.

Es en este contexto en el que resulta imperativo avanzar hacia modelos de gobernanza basados en la cooperación, la flexibilidad y la participación, que reconozcan la complejidad y diversidad de las realidades metropolitanas. Como señala Díaz Aldret, “la competitividad de las naciones en la actualidad se resuelve a escala metropolitana” (2018), hecho que refuerza el imperativo de abordar los desafíos propios de la fragmentación institucional, a partir de modelos y políticas públicas basados en la noción de gobernanza.

Es claro que un marco jurídico nacional de referencia para las áreas metropolitanas (AM) no resolverá por sí solo todas las problemáticas que estas enfrentan; no obstante, proporciona condiciones para la sostenibilidad, legitimidad y previsibilidad en el camino hacia una gobernanza multinivel. Así lo demuestra, por ejemplo, la experiencia relativamente sostenida del ECOM Rosario en contraste con los retrocesos registrados en la RMC, donde la falta de marcos normativos y acuerdos ha dificultado su consolidación institucional.

Asimismo, el análisis exhaustivo de las experiencias vigentes permite arribar a una serie de lineamientos. El primero de ellos consiste en que la discusión sobre una ley federal para AM debe, por definición, estar alineada con otros debates pendientes: un modelo de ordenamiento territorial a escala nacional, la consolidación de las autonomías municipales y la redefinición de las gestiones locales, a partir de nuevos paradigmas.

En esta línea se torna necesario explicitar algunas consideraciones. Esta investigación ha permitido relevar tanto los impulsos hacia una interjurisdiccionalidad como también la gran diversidad de realidades metropolitanas en el país. Ello lleva a confirmar que la construcción de una normativa federal no puede

determinar lineamientos generales basados exclusivamente en la experiencia de la RMBA, dado su carácter excepcional.

La diversidad de realidades metropolitanas en Argentina exige evitar modelos únicos o replicables en forma mecánica. Por el contrario, deben contemplarse los procesos en las experiencias metropolitanas existentes y reconocer que no existe una única territorialidad para estas áreas, sino tantas como temas de la agenda. Es por ello que se propone una aproximación normativa, donde las instituciones metropolitanas que se definan sean diseñadas a partir de estructuras y procedimientos flexibles, que puedan dar cuenta de particularidades y transformaciones, al tiempo que recuperen los aprendizajes de las experiencias previas.

El segundo, dada la importancia de los incentivos y del financiamiento en relación con la institucionalización y consolidación de los procesos metropolitanos, refiere a la incorporación de mecanismos de financiamiento federal para las AM en el marco de una legislación nacional desde un modelo de corresponsabilidad entre los distintos niveles. Así también, la exploración de mecanismos complementarios, tales como la participación público-privada, bonos verdes o *crowdfunding* cívico, entre otras alternativas.

Por último, uno de los aspectos más críticos identificados en este proceso ha sido el de la escasa institucionalización de los mecanismos dados para la efectiva participación de la ciudadanía en los actuales entes de coordinación. Al respecto, consideramos de vital importancia en cualquier normativa futura que se promuevan espacios deliberativos que refuercen la legitimidad democrática de las decisiones a escala metropolitana.

Finalmente, el gran desafío que enfrentan hoy las AM argentinas consiste en avanzar hacia la definición colectiva de un plexo normativo, que promueva un desarrollo sostenible no solo en términos urbanos, ambientales o económicos, sino también en clave de construcción de una ciudadanía genuinamente metropolitana. Esto implica reconocer que las AM no son únicamente espacios físicos compartidos, sino territorios políticos en disputa, donde se juega la capacidad del Estado para coordinar, planificar y garantizar derechos en un contexto crecientemente interdependiente.

Referencias bibliográficas

- Aguilar Villanueva, L. F. (2014). MAZZALAY Víctor (2011). Coordinación socio-política en Córdoba. Estructuras de gobernanza en el desarrollo local-regional, Córdoba, EDUCC, Biblioteca Gobierno, 520 páginas. *Studia Politicæ*, 24, 125 - 133p. <https://revistas.bibdigital.uccor.edu.ar/index.php/SP/article/view/561>
- Arellano Ríos, A. (2023). Arquitectura institucional para la gobernanza metropolitana en México. En A. Arellano y J. Rosiles (Coords.), *La era de las metrópolis. Gobierno y políticas metropolitanas en*

México (pp. 77-99). El Colegio de Jalisco.

- Blanco Junior, C. (2022). Regiones metropolitanas en Brasil: avances y retos en planeamiento y la gobernanza de un territorio de desigualdades posestatuto de la metrópoli. En M. A. Costa et al. (Eds.), *Gobernanza metropolitana en América Latina: un panorama de las experiencias contemporáneas desde una perspectiva comparada* (pp. 50-63). CEPAL; IPEA.
- Cao, H., Blutman, G., Hoya, A., Kais, M. y Yañez, C. M. (2023). Relaciones intergubernamentales y federalismo en Argentina: del presente al futuro: relaciones nación-municipios, el eslabón emergente del federalismo argentino. *Eutopía, Revista de Desarrollo Económico Territorial*, 23, 10-31.
- Costa, M. A., Lui, L. y Rebello Tavares, S. (2022). *Gobernanza metropolitana en América Latina: un panorama de las experiencias contemporáneas desde una perspectiva comparada*. CEPAL; IPEA.
- Cravacuore, D. (2016, 8-11 de noviembre). La intermunicipalidad metropolitana en Argentina. XXI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública.
- Díaz Aldret, A. (2018). Gobernanza metropolitana en México: instituciones e instrumentos. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 71, 121-154.
- Gomá, R. (2018). Retos y fragilidades de la gobernanza metropolitana en la era de las metrópolis. Estado abierto. *Revista sobre el Estado, la Administración y las Políticas públicas*, 22-39. <https://publicaciones.inap.gob.ar/index.php/EA/article/view/53/54>
- Grandinetti, R. (2017). Hacia la construcción de una tipología de modelos de gestión metropolitana. *Revista Políticas Públicas*, 1-17.
- Hall, P. (1966). *The World Cities*. University Library, Weidenfeld & Nicolson.
- Hernández, A. M. (2017). *La ciudad autónoma de Buenos Aires y el fortalecimiento del federalismo argentino* (pp. 90-91, 94). Editorial Jusbaire.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). (2022). Definición de aglomerado urbano, tomada del Glosario del INDEC. <https://www.indec.gob.ar/>
- Iturburu, M. (2007). Los municipios. En G. Blutman (Ed.), *Introducción a la administración pública argentina* (p. 99). Editorial Biblos.
- Lanfranchi, G. y Bidart, M. (2016). *Gobernanza metropolitana en América Latina y el Caribe*. CIPPEC.
- Lefevré, C. (2005). Gobernabilidad democrática de las áreas metropolitanas: experiencias y lecciones internacionales para las ciudades latinoamericanas. En E. Rojas, J. Cuadrado-Roura y J. Fernández Güell (Eds.), *Gobernar las metrópolis* (pp. 195-261). BID.
- Mazzalay, V., Giménez, B. y Griguol, D. (2022). Gobernanza metropolitana en el sur global: coordinación multinivel y policéntrica en la región metropolitana de Córdoba, Argentina. *Revista Estado, Gobierno y Gestión Pública*, 20(39), 75-107.

- ONU-Hábitat. (2022). Estado global de las metrópolis 2022. Nairobi, Kenia.
- Ostrom, V., Tiebout, C. M. y Warren, R. (1961). The Organization of Government in Metropolitan Areas: A Theoretical Enquiry. *The American Political Science Review*, 55(4), 831-842. <https://doi.org/10.2307/1952530>
- Pírez, P. (2001). Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en la Argentina. En A. Vázquez Barquero y O. Madoery (Eds.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local* (pp. 257-286). Homo Sapiens.
- Scobie, J. R. (1991). El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930. En L. Bethell (Ed.), *Historia de América Latina* (Vol. VII, Cap. 7, pp. 202-230) (Ed. Española). Editorial Crítica.
- Sharpe, L. J. (1991). *The Rise and Fall of the Metropolitan Authority?* (Nuffield College d'Oxford – Working Paper No. 38; Barcelona). https://ddd.uab.cat/pub/worpaper/1991/hdl_2072_1445/ICPS38.pdf
- Tomàs, M. (2018). *Modelos de gobernanza metropolitana*. Oberta UOC Publishing, SL.
- Wood, R. C. (1958). The New Metropolis: Green Belts, Grass Roots or Gargantua. En V. Ostrom, C. M. Tiebout y R. Warren (1961). The Organization of Government in Metropolitan Areas: A Theoretical Enquiry. *The American Political Science Review*, 52, 108-122. <https://doi.org/10.2307/1952530>

Evaluación de las prácticas de buena gobernanza en el Consejo de Participación Ciudadana del Centro Histórico y Patrimonio Edificado de Puebla
Evaluation of good governance practices in the Citizen Participation Council of the Historic Center and Built Heritage of Puebla

Norma Leticia Ramírez Rosete¹

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México
normar25@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-3268-8757>

Rubén de Jesús Armas Díaz²

Universidad Autónoma de Nayarit, México
armasdiazruben@hotmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-6696-1908>

Recepción: 14 marzo 2025

Corregido: 09 mayo 2025

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.7>

Resumen

La instauración de organismos públicos para la gestión territorial de áreas de interés patrimonial material, se ha vuelto en décadas recientes un tema de interés ciudadano en el municipio de Puebla, Puebla. En el año 2006 se instauró un organismo público que coadyuva a la administración pública municipal para atender los temas de protección y restauración en el polígono de la zona de monumentos, el Consejo de Participación Ciudadana del Centro Histórico y Patrimonio Edificado (CPC-CHyPE). En el presente trabajo, se realiza una evaluación de las prácticas de buena gobernanza en el CPC-CHyPE, del que se pretende conocer la calidad de sus mecanismos y los instrumentos que se han desarrollado para lograr procesos democráticos al interior del organismo.

¹ Doctora en Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio Universidad en Valladolid, España. Maestra en Ordenamiento del Territorio y Arquitecta por la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (FABUAP). Profesora investigadora de tiempo completo, coordinadora administrativa de la FABUAP, coordinadora del Doctorado en Procesos Territoriales (2020). Perfil PRODEP, miembro del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores (SNI) Nivel I, Padrón de Investigadores VIEP y del Consejo de Unidad Académica (CUA). Presidenta de la Comisión de Dictaminación Académica (CODIMA/FABUAP). Coordinadora del Plan de Manejo del Centro Histórico Puebla e integrante del Proyecto Universitario de Desarrollo Comunitario CASA ANALCO/FABUAP.

² Estudiante de la Licenciatura en Ciencia Política por la Universidad Autónoma de Nayarit (UAN). Diplomado en Educación Ambiental para la Sustentabilidad por el Programa Institucional de Ambiente y Sustentabilidad por la UAN. Ha participado como estudiante investigador en el programa Verano de la Investigación Científica y Tecnológica del Pacífico, edición 2023 y 2024. Actualmente es practicante en la asociación civil Casa de las Muñecas Tiresias en Nayarit, donde realiza estudios en materia de justicia e identidad de género. Sus Líneas de Investigación son: Políticas de movilidad enfocadas a las personas adultas mayores, Estudios demográficos, Violencia de género y Gestión del territorio.

Palabras clave: buena gobernanza, consejos de participación ciudadana, participación ciudadana institucionalizada.

Abstract

The establishment of public bodies for the territorial management of areas of material heritage interest has become a matter of interest to citizens in the municipality of Puebla, Puebla, in recent decades. In 2006, a public body was established to assist the municipal public administration in addressing issues of protection and restoration in the polygon of the monument zone, the Citizen Participation Council of the Historic Center and Built Heritage (CPC-HC&BH). This paper evaluates the good governance practices in the CPC-HC&BH, which aims to determine the quality of its mechanisms and the instruments that have been developed to achieve democratic processes within the organization.

Keywords: good governance, citizen participation councils, institutionalized citizen participation.

Introducción

La necesidad de encontrar modelos de gestión participativa y representativa ha sido un tema de debate dentro de la ciencia política. Hasta hace no tanto aún se daba como verdad que las personas electas popularmente y sus gabinetes tenían todas las cualidades necesarias para marcar la dirección de las políticas que afectarían a quienes los escogieron para ocupar tal cargo. Mas, al transcurrir el tiempo, los debates alrededor de la toma de decisiones han apuntado a que la confianza institucional reside mucho en las prácticas que los organismos adopten para mostrar una mayor práctica democrática en su estructura.

La sociedad mexicana ha transitado de modelos opacos de gestión de los bienes públicos a mecanismos cada vez más abiertos y menos discrecionales con la información de interés colectivo. La toma de decisiones basada en el binomio gobernantes-gobernados, ya no tiene la misma percepción positiva de la que hace unas décadas podía gozar.

Al uso de métodos e instrumentos democráticos donde se busca una gestión colaborativa sobre los bienes y asuntos públicos, se le denominó gobernanza. Desde este modelo, la sociedad civil se vuelve pieza clave para integrarse en organismos institucionalizados o no institucionalizados, para atender temáticas varias que le afectan de forma directa y que en su anexión a estos órganos encuentra una posibilidad de atenderlos.

La gobernanza ofrece la posibilidad de concientizar a la población civil organizada sobre su capacidad de impactar en las políticas públicas y toma de decisiones. Se busca que la sociedad pase a ser consciente

de sí misma y pueda desalinearse de los intereses del gobierno, y atender las problemáticas usando sus propias agendas.

La conformación de organismos públicos que permitan minimizar la discusión de lo que se planea hacer en espacios públicos, se vuelve una gran urgencia en el mundo contemporáneo, donde fenómenos como la globalización y los cambios arbitrarios de uso del suelo han llegado para afectar de forma negativa la calidad de los centros históricos de México. Carrión Mena (2010) advierte que frente a los retos que se presentan en los centros históricos de América Latina es imprescindible la conformación de órganos de gobierno autónomo, representativo, legítimo, multinivel y multiescalar. La propuesta de este autor cuenta con características que se podrían añadir en modelos de gobernanza.

En el municipio de Puebla, México, se tienen contemplados en su normativa la existencia de veintidós consejos de participación ciudadana, y es el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) el encargado de incorporar su participación en la formulación, evaluación y ejecución de políticas y actos de gobierno (RGGMP, 2024). Y los consejos de participación ciudadana son organismos que tienen como funciones coadyuvar al cumplimiento de los programas municipales, promover la participación y colaboración de la ciudadanía en actividades beneficiosas y proponer o modificar planes y programas municipales (LOM, 2001).

El Consejo de Participación Ciudadana del Centro Histórico y Patrimonio Edificado (CPC-CHyPE) tiene como objetivo promover una participación de los habitantes del municipio de Puebla sobre la integración de propuestas de afectación patrimonial que se planteen en el polígono del Centro Histórico y monumentos, así como las demás funciones mencionadas en el párrafo anterior. Su conformación resulta conveniente para dar atención a los retos a los que los centros históricos se enfrentan en la actualidad, pero es en sus prácticas y actuar en donde reside el criterio para denominarlo como un organismo que aplica efectivamente los principios de la buena gobernanza.

La presente investigación tiene como objetivo evaluar las prácticas del CPC-CHyPE de Puebla desde una óptica de buena gobernanza. También, se identificarán cuáles son las prácticas que surgen a partir de la organización de los miembros del CPC-CHyPE que abonan a la buena gobernanza. Previamente se realizará un estudio de la buena gobernanza, así como de sus características y principios para alcanzar una conceptualización de esta. Así también, como parte de este estudio, se plantea examinar al CPC-CHyPE en su marco normativo y las funciones que los distintos reglamentos y leyes le otorgan.

El surgimiento de la gobernanza para la gestión del territorio

Para estudiar a la gobernanza, se debe entender el momento histórico en el que surge como un modelo de gestión política. De esta forma, se podrá entender específicamente cómo es que comienza la tendencia de crear consejos donde la sociedad civil participa en pro del patrimonio material histórico.

A finales de la década de 1960 en las naciones occidentales democráticas comienza una ruptura entre los nuevos intereses políticos en materia de gestión gubernamental y el modelo burocrático weberiano y la administración tradicional. Entre los enfoques más destacados de la nueva gestión pública (NGP), se encuentra el de la gobernanza, que surge como una intención de integrar a la sociedad civil en los procesos políticos, para así realizar una coasignación de responsabilidades públicas para la coproducción de resultados de impacto colectivo mediante organismos externos a las administraciones municipales, estatales y nacionales (Rosas et al., 2018; Quintero Castellanos, 2017).

La gobernanza surge como arreglos institucionales para que legal y legítimamente la ciudadanía interactúe en la política. La introducción de los mecanismos para llevar a cabo la gobernanza se desarrolla durante la década de 1980 y toma su forma en 1990. Para atender el caso específico de América Latina, se promulgó el documento Las Normas de Quito en 1967 por el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), donde se solicitan consideraciones en materia de defensa, recuperación, conservación, protección y revalorización del patrimonio cultural edificado frente a los retos de la expansión urbana. En este documento, se insta a la coordinación de la población civil en cuanto surja un interés social por la protección del patrimonio cultural material (Carrión, 2004).

Volviendo a la consolidación de la gobernanza en este ámbito, se debe destacar que, a finales de la década de 1980, se forman dos tendencias para atender el tópico de los centros históricos, como señalan Castillo, Rodríguez y Montero (2022). Y es en los noventa cuando comienza una urgencia por adaptar en las ciudades los conceptos de gestión urbana, desarrollo sostenible y planificación estratégica, los cuales son bajados a un nivel ciudadano por los Estados, a través de tres modalidades que menciona Ross Schneider en Castillo et al. (2022). Fue el 11 de diciembre del año 1987 que el Centro Histórico de la Heroica Puebla de Zaragoza fue catalogado por la UNESCO como Patrimonio Mundial, especialmente como Patrimonio Cultural de la Humanidad. No hay bibliografía que señale desde cuándo se encuentran funcionando los consejos de participación ciudadana en la administración pública municipal de Puebla, pero sí se tiene constancia de que el 10 de septiembre de 2006, por iniciativa de la Comisión de Gobernación, Justicia y Seguridad Pública del cabildo del municipio, se conforma por acuerdo el CPC-CHyPE (Pérez, 2023).

Metodología

La presente investigación tiene como objetivo evaluar al CPC-CHyPE desde la óptica de la buena gobernanza. Para llevar a cabo la evaluación, se usó una metodología basada en la desarrollada por Gómez, Varela y Rivera (2012) en su trabajo “Mejores prácticas de gobernanza en los Consejos Consultivos Nacionales en materia agropecuaria y ambiental”, en el cual se emplearon seis variables para medir cualitativamente la buena gobernanza: *experiencia de incidencia, apertura, eficiencia, corresponsabilidad,*

transparencia y rendición de cuentas. Igualmente, se realizaron estudios de gabinete para conocer los estatutos que sostienen las prácticas por las que se pregunta en la entrevista.

Por *experiencia de incidencia*, se entiende la influencia y repercusión que el actor entrevistado tiene con la organización estudiada, y se busca conocer su relación con la instancia, así como con los procesos de toma de decisiones que se han deliberado en el Consejo. Con *apertura* se busca conocer cómo el CPC-CHyPE se informa para la toma de decisiones, la recepción que se le da a las opiniones discordantes con la mayoría de los consejeros y sus alianzas con otros actores y organizaciones de relevancia para su campo. La *eficiencia* permitirá evaluar el manejo de los recursos con los que cuenta el Consejo, tales como recursos humanos y monetarios y el tiempo de los participantes; los procedimientos establecidos que sigue el CPC-CHyPE para lograr la racionalización de estos recursos igualmente serán tomados en cuenta para estudiar esta variable. Por *corresponsabilidad* se busca hacer un estudio de la percepción de la persona entrevistada sobre su rol en la organización, e incluso el rol del Consejo en la política del polígono del Centro Histórico; así también se analiza si existen pautas claras de acción para las y los consejeros. El estudio de la *transparencia* busca conocer la actitud de las personas consejeras, y el Consejo mismo, de revelar en el momento que se les marque por ley, o que les sea solicitado, cualquier contenido sobre las determinaciones llevadas a cabo. Finalmente, la *rendición de cuentas* tiene como interés documentar lo relativo a los controles y contrapesos que se usan para dar vigilancia e imponer restricciones al ejercicio del poder público dentro del CPC-CHyPE (Gómez et al., 2012).

La entrevista que se está utilizando de base tiene una sección extra que no se contempla como indicador de buena gobernanza, pero es útil para la discusión sobre las prácticas que se presentan en el Consejo. La sección "Apuntes finales" busca recolectar información complementaria para la reflexión sobre el CPC-CHyPE y su buena gobernanza.

Se realizaron cinco entrevistas a miembros del CPC-CHyPE. Se aplicaron entrevistas a las tres consejeras que conforman la mesa directiva del Consejo, así como a dos miembros titulares más que cuentan con una asignación interna no regulada, que es la Tesorería del Consejo.

Gómez et al. (2012) desarrollaron una metodología basada en una encuesta semiestructurada de treinta y cinco reactivos, que, a través de un análisis cualitativo de las respuestas, busca evaluar las prácticas de buena gobernanza en los consejos de participación ciudadana. Para la presente investigación, se han hecho modificaciones al instrumento de recolección de la información para adaptarlo en términos y para el objetivo del estudio.

Reflexión teórica

Para efectos de hacer accesibles los términos de la presente investigación, se expondrán en este apartado los postulados sobre los conceptos que se tratarán: la gobernanza, la buena gobernanza, los consejos de participación ciudadana y los consejos ciudadanos en el municipio de Puebla.

La gobernanza como modelo de gestión pública

El término a estudiar en el presente apartado refiere a un paradigma de gestión pública contemporánea, el cual tiene como propuesta diferenciadora el hecho del acompañamiento ciudadano en la toma de decisiones, en las consultas, en la difusión de información de interés común, etcétera. Este acompañamiento se logra gracias a modificaciones dentro de las instituciones y reglamentos, para que la sociedad civil pueda incluirse en la deliberación política.

El factor «ciudadanía» es indispensable al momento de estudiar la gobernanza. Quintero Castellanos apunta que «la gobernanza es un proceso más bien democrático de construcción de metas y establecimiento de instrumentos de la acción pública, que se trata de una fuerza que ampara un cierto tipo de reforma administrativa» (2017), señalando su naturaleza democrática. Al final del día, la gobernanza busca conformar una red de redes formadas por la población civil, que pueda tener incidencia en las políticas públicas y demás decisiones. La participación ciudadana —individual o colectiva— es reconocida por el Ayuntamiento de Puebla como un derecho del habitante del municipio (Gómez et al., 2012).

La ciudadanía puede participar en resoluciones de problemas de interés general, ser partícipe en mejorar normas jurídicas, unirse a órganos de representación ciudadana, ser parte de consejos de participación ciudadana, entre otros. La participación institucionalizada es la que nos atañe para esta investigación, y esta se contempla en el Reglamento de Gobierno y Gobernanza del Municipio de Puebla (RGGMP), así como en la Ley Orgánica Municipal (LOM), que señala que los ayuntamientos del estado de Puebla promoverán la participación ciudadana en el gobierno para auxiliar a la labor municipal. Estos ejes rectores mencionados forman parte de lo que estudiosos de las ciencias políticas llamarán agenda de la «buena gobernanza», un término que surge para describir los valores que deben de aplicarse en los modelos que buscan expresar la gobernanza (RGGMP, 2024; LOM, 2001).

La buena gobernanza como el ideal para la gestión

Gómez et al. (2012) explican que la gobernanza son los arreglos institucionales que propicia el Estado para poder alcanzar una participación de la sociedad civil en la toma de decisiones políticas, pero añaden que estos arreglos no son suficientes para llevar un estilo de vida democrático dentro de las organizaciones creadas. La buena gobernanza surge como un concepto prescriptivo del deber ser de la gestión mediante los mecanismos e instituciones que propone la gobernanza.

Podemos aproximarnos a una definición de «buena gobernanza», a través de los textos de Rhodes (1996) y Fukuyama (2013). La buena gobernanza es un concepto de naturaleza normativa que describe la forma de gestión en que las instituciones públicas conducen los asuntos públicos y gestionan los recursos, garantizando así transparencia, rendición de cuentas, eficacia y participación ciudadana. Según el

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2018), esta forma de gestión está definida por sus procesos inclusivos orientados al consenso y que presentan sensibilidad a las necesidades presentes y futuras de los temas que se tratan.

Los valores democráticos que se esperan en los modelos de gobernanza son concisos y varían poco entre autores. Quintero Castellanos (2017) espera de la buena gobernanza mecanismos donde se dé voz y rendición de cuentas a la población sobre los asuntos públicos; que exista estabilidad política y se enmarque en la ausencia de violencia; eficacia del gobierno y calidad regulatoria; y que exista Estado de derecho y control de la corrupción. Gómez et al. (2012), en los elementos de la buena gobernanza, igualmente destacan la transparencia y la rendición de cuentas; a esto le suman la adopción de llevar una agenda de equidad, mantener una buena ética y conducta honesta de los servidores públicos, así como incluir la sustentabilidad ambiental en su actuar político.

Mientras que en sus expectativas de organismos positivos para la defensa de los centros históricos — que son deseables para la creación de organismos en cualquier materia de impacto público—, Carrión Mena (2010) propone autonomía en los organismos creados, que sean representativos, cuenten con legitimidad, sean multinivel y multiescalar.

Al revisar los valores que destacan los autores sobre la buena gobernanza, vamos a poder encontrar los indicadores para dar sentido a las variables que se buscan en las organizaciones para evaluarlas: 1) *voz para la población sobre los asuntos públicos*: hace referencia a la existencia de arreglos en las instituciones y la creación de mecanismos mediante los cuales la sociedad civil organizada pueda emitir una opinión hacia distintas instancias de gobierno sobre las políticas adoptadas (Quintero Castellanos, 2017); 2) *rendición de cuentas*: refiere el deber que tienen los actores e instituciones gubernamentales que administran recursos públicos de generar, captar, procesar y publicar información sobre la toma de decisiones y la evaluación de la acción gubernamental (López y Merino, 2009); 3) *estabilidad política y ausencia de violencia*: las organizaciones que pretendan abonar a la gobernanza deben promover una agenda de paz y orden institucional; 4) *eficacia del gobierno*: refiere a la presencia efectiva de las instancias gubernamentales en las situaciones que le requieran y estén contempladas por la normativa emitida por el Estado (Quintero Castellanos, 2017); 5) *calidad regulatoria*: hace referencia a la existencia de mecanismos de regulación y corrección social, a través de los institutos de participación ciudadana; 6) *Estado de derecho*: refiere a la regulación y control del poder y la autoridad del Estado —y, en este caso, de los órganos de participación ciudadana— mediante la ley y reglamentación (García, 2011); 7) *control de la corrupción*: este valor indica la capacidad de las instituciones de contener prácticas ilegales que dañen material o inmaterialmente la gestión de la organización; 8) *transparencia*: es una cualidad de los actores y los organismos frente a la revelación pública del contenido de las decisiones tomadas al interior de estos (Gómez et al., 2012); 9) *agenda de equidad*: es la inclusión de grupos y

sectores diversos en los organismos de toma de decisiones políticas; 10) *buena ética y conducta honesta*: hace referencia a una actitud positiva del servidor público sobre su desarrollo en el organismo público, que es en donde se le pide que tenga un trato honesto y de responsabilidad para con la ciudadanía; 11) *sustentabilidad ambiental*: es un valor que se identifica con prácticas políticas basadas en una toma de decisiones, que tiene en cuenta los beneficios e impactos hacia el medio ambiente a corto, mediano y largo plazo (SGS, 2023); 12) *autonomía*: es la capacidad de autodeterminación de la agenda que manejan los organismos de participación ciudadana y también de la libre elección de sus representantes, para así lograr un autogobierno; 13) *representación*: se entiende como el actuar sustantivo que es realizado por la persona o el grupo por o en nombre de una pluralidad de personas con las que comparten patrones identitarios (Luis, 2012); 14) *legitimidad*: es la cualidad de que el organismo y sus actores tengan la legalidad, en su consolidación, conformación y procesos, de llevar a cabo la labor que les sea encomendada, así como también el aval de la voluntad popular (Herrero, 2003); 15) *multinivel*: refiere a una condición en la que los organismos surgidos para la gobernanza reciben competencias políticas y administrativas, y pasan a ser una especie de otro nivel de gobierno (CEPAL, s. f.); 16) *multiescalar*: es la capacidad de relación y colaboración en diferentes escalas políticas y geográficas, que buscan amplificar los impactos de las decisiones tomadas desde los espacios de gobernanza (Moulaert, Parra y Swyngedouw, 2014).

Teniendo claros los valores que se emplean para entender la buena gobernanza por distintos autores, las variables a utilizar para evaluar al CPC-CHyPE de Puebla, en el apartado de Metodología, adquieren un sentido más claro y preciso.

Consejos de participación ciudadana

La participación ciudadana es un derecho que constitucionalmente indica que todos los ayuntamientos municipales deben asegurar, y le otorga a la persona en pleno goce de su libertad el poder intervenir y deliberar decisiones públicas en cooperación con autoridades; formular, ejecutar y evaluar políticas y actos de gobierno; así como ser vigilante activa de planes, programas, políticas y presupuestos públicos. Asimismo, permite que las dimensiones civiles, políticas y sociales del ciudadano se acrecienten (RGGMP, 2024; Villarreal, 2009).

Al estudiar los mecanismos para llevar a cabo la gobernanza dentro del modelo democrático contemporáneo encontramos formas variadas de poder aplicarla. Mientras que la participación política, según la tipología dada por Margaret Conway, citada en Villarreal (2009), se expresa de la siguiente manera: participación convencional, que realiza actividades alineadas a la cultura política dominante en el Estado, y es situacional dependiendo de los regímenes que se estudien; participación no convencional, también llamada «de protesta», que propone una acción contraria a los valores y usos políticos vigentes

sobre la intermediación de intereses, aunque no necesariamente recae en lo ilegal; participación simbólica, que hace referencia a la reafirmación de las convicciones de decisiones surgidas desde las instituciones políticas existentes; y participación instrumental, que es la que tiene como objetivo encaminar las acciones deliberadas al cumplimiento de los objetivos específicos de quienes están involucrados en el cuerpo político.

Los consejos ciudadanos en Puebla

La figura del Consejo de Participación Ciudadana se encuentra institucionalizada en el municipio de Puebla, con el fin de hacer valer el derecho de la sociedad civil a organizarse, para ser partícipe en la conformación, discusión y aplicación de las políticas públicas.

La LOM del estado de Puebla señala que son los ayuntamientos los que tienen la encomienda de convocar a la sociedad civil para conformar los consejos de participación ciudadana. En el caso del municipio de Puebla, capital del estado, la instancia encargada legalmente para incorporar los consejos de participación ciudadana a la administración pública municipal es el Instituto Municipal de Planeación. Y se contempla que en su organización, funcionamiento y supervisión van a prevalecer los lineamientos del acto jurídico mediante el cual se funden, el cual lo supervisa el Implan a partir de un acuerdo del cabildo municipal de Puebla, y solo excepcionalmente podrá intervenir el Ayuntamiento (LOM, 2001).

En el Reglamento de Gobierno y Gobernanza del Municipio de Puebla, se tienen contemplados veintidós consejos de participación ciudadana, siendo el CPC-CHyPE el que interesa para esta investigación. Se dictamina que las facultades y obligaciones de los consejos de participación ciudadana en el estado de Puebla —y por extensión en sus municipios— son las de ser coadyuvadores para cumplir de forma eficaz con los planes y programas que el Municipio apruebe; promover que los habitantes y vecinos del municipio participen y colaboren en todos los aspectos que beneficien socialmente; y realizar propuestas a las administraciones locales en relación con actividades, acciones, planes y programas municipales, o para modificarlos en su caso (LOM, 2001).

La estructura orgánica para el funcionamiento de los consejos de participación ciudadana del municipio de Puebla está regulada en el Capítulo 8 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (COREMUN), en el que se establece que, en jerarquía a escala local, se encuentra el H. Ayuntamiento de Puebla, seguido por la figura de la Junta Directiva, que es un órgano que da dirección a los consejos, y sus puestos son ocupados de forma honoraria por ciudadanos. La Junta cuenta con los siguientes cargos para su administración: un presidente honorario —que es el presidente municipal en turno—, un presidente ejecutivo, los consejeros presidentes de los consejos de participación ciudadana, un secretario ejecutivo y un consejero de vigilancia. La Comisión Ejecutiva es el organismo que sigue en cuanto a jerarquía y da seguimiento a los programas y proyectos de los consejos ciudadanos, así como vigilar su buen

funcionamiento. La Comisión Ejecutiva tiene como cargos los del presidente ejecutivo de la Junta Directiva, un secretario ejecutivo, un consejero de vigilancia de la Junta Directiva y los consejeros presidentes de los consejos de participación ciudadana. El Consejo de Participación Ciudadana es el organismo siguiente respecto a la estructura orgánica y lo conforman los miembros consejeros y una mesa directiva, que cuenta con un consejero presidente, un consejero secretario y un consejero de vigilancia (COREMUN, 2024).

Marco normativo de los consejos de participación ciudadana

En materia legal se encuentra regulada esta modalidad en la que la ciudadanía participa en los asuntos públicos. En la búsqueda de consolidar el derecho de participación ciudadana, se ha legislado en pro de establecer instituciones y procesos, así como obligaciones para que se pueda cumplir con el objetivo buscado.

En el ámbito nacional se tiene establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que:

art. 8 - sólo los ciudadanos de la República pueden hacer uso de su derecho para formular peticiones que traten de materia política; art. 9 - sólo los ciudadanos de la República tendrán libertad de asociación y reunión con el expreso objetivo de tomar parte en los asuntos políticos del país y este no se podrá coartar; art. 26 - el planear el desarrollo nacional se llevará a cabo democráticamente haciendo uso de los mecanismos de participación que se establezcan en la ley; art. 35 fr. III - es derecho del ciudadano mexicano asociarse de manera individual y de forma libre para tomar parte en los asuntos políticos de la nación; y art. 115 fr. II - es facultad de los ayuntamientos el aprobar reglamentos en los que se asegure la participación ciudadana y vecinal. (CPEUM, 1917)

El Estado Libre y Soberano de Puebla tiene en su Constitución Política la siguiente legislación en materia de participación ciudadana:

art. 20 - reunirse pacíficamente para atender los asuntos políticos del estado y los municipios; art. 105 fr. II - los ayuntamientos podrán establecer entidades que se consideren convenientes para realizar los objetivos de la administración pública municipal; 105 fr. III - los ayuntamientos tienen la facultad de expedir disposiciones administrativas que aseguren la participación ciudadana y vecinal. (CPELSP, 1917)

Asimismo, en su LOM, el Gobierno del Estado dispone del Capítulo XIX, en el que se establecen normas para la participación ciudadana en el gobierno.

En el ámbito municipal, la Heroica Puebla de Zaragoza cuenta con el COREMUN de Puebla, que en su Capítulo 8 hace las disposiciones referentes a los consejos de participación ciudadana; así también se cuenta con el RGGMP, en el que se tratan en su Libro Segundo, Título Primero, las disposiciones para la gobernanza y la participación ciudadana.

Caso de estudio: CPC-CHyPE

El Consejo de Participación Ciudadana del Centro Histórico y Patrimonio Edificado (CPC-CHyPE) es descrito en el Capítulo 8 del CPC-CHyPE de Puebla (COREMUN, 2024) como un órgano consultivo auxiliar, que coadyuva con el Ayuntamiento y promueve la participación y colaboración de los habitantes de Puebla en programas y acciones, así como en actividades que abonan al bien común conforme a los principios democráticos constitucionales. Se encuentra incorporado al Implan de Puebla, que a través del diseño de instrumentos técnicos y legales le permitan al Consejo participar en diversas etapas del proceso, en el que se formulan y se siguen los planes, programas y proyectos públicos.

Fue el 10 de octubre de 2006 cuando, por acuerdo del cabildo del H. Ayuntamiento de Puebla, se conforma el CPC-CHyPE (Pérez, 2023). En su agenda, el Consejo trata asuntos públicos concernientes al polígono del Centro Histórico de Puebla, tales como promoción de reuniones, seminarios, congresos y demás eventos de interés ciudadano; así también la autorización de demolición de inmuebles de corte arquitectónico contemporáneos (CCCHPE, 2024; PPDUSCHMP, 2015).

El CPC-CHyPE está enmarcado en la modalidad de participación ciudadana institucionalizada, la cual está contemplada en el RGGMP, que le confiere a la participación ciudadana el poder de intervención en decisiones públicas; la deliberación, discusión y cooperación con autoridades; la capacidad de formular, ejecutar y evaluar políticas y actos de gobierno de forma efectiva, amplia, equitativa y accesible. Se le atribuye a la participación ciudadana también la posibilidad de intervenir en el proceso de planear, elaborar, aprobar, gestionar, evaluar y controlar los planes, programas, políticas, e incluso los presupuestos públicos (RGGMP, 2024).

El CPC-CHyPE —en su caso particular en el municipio— cuenta con veintidós miembros. Se tiene contemplado por protocolo que once miembros serán consejeros(as) titulares y once serán suplentes. Las personas consejeras tienen un periodo de funciones de tres años, a partir de su ingreso en el CPC-CHyPE. Se contempla que la persona consejera pueda ocupar otro trienio inmediato al que finaliza. Para su anexión al Consejo, se cuenta con la vía independiente o ser propuesta por una organización del sector privado o social. La persona consejera debe cubrir una serie de requisitos básicos: tener ciudadanía mexicana, pertenecer al municipio con un tiempo mínimo de seis meses, no desempeñar cargos en ningún

nivel de la administración pública ni en la dirección de partidos políticos y no ser proveedora de servicios del Ayuntamiento. Todas las personas candidatas para consejerías realizan su registro en fórmula, siendo una persona la aspirante a titular y otra como su suplente (RGGMP, 2024).

En lo específico, para contender por una consejería independiente, se solicita: cubrir los requisitos antes mencionados, ser una persona con reconocido prestigio, experiencia y calificación en la temática del Consejo, recomendar soluciones a problemáticas municipales y presentar documentación a la Secretaría Ejecutiva de los consejos de participación ciudadana. Una vez que la o el secretario ejecutivo valore su caso, se le hará llegar una notificación de aceptación y en los quince días siguientes a su aceptación, se le dará el nombramiento oficial. Para el caso de las consejerías propuestas por organización privada o social, lo que se busca es que las instituciones convocadas presenten a los candidatos que mejor se adapten a las necesidades que un cargo, como el de consejero, requiera, y esta propuesta llega desde las coordinaciones de dichas organizaciones (RGGMP, 2024). Los perfiles profesionales que se encuentran con mayor frecuencia en este Consejo son los de arquitectura, ingeniería civil y urbanistas.

El Consejo cuenta con una mesa directiva conformada por una persona consejera presidente, una persona consejera secretaria y una persona consejera de vigilancia. La persona candidata al cargo de la presidencia del Consejo será votada directamente por las y los consejeros que se encuentren presentes en una sesión extraordinaria expresamente convocada para la elección de este cargo. Asimismo, en esa sesión se van a proponer por el presidente los demás cargos de la mesa directiva (RGGMP, 2024; COREMUN, 2024).

Es una responsabilidad de la mesa directiva —específicamente de la persona consejera de vigilancia— rendir un Informe Anual de las Actividades del Consejo, así como la emisión de reportes solicitados por la administración pública municipal, la Comisión Ejecutiva y, de darse el caso, el propio CPC-CHyPE. Igualmente, la mesa directiva debe presentar el proyecto del orden del día de las sesiones, instrumento mediante el cual se va a conformar la agenda del Consejo durante la reunión. Y, al final de las sesiones, se levantará un acta sobre los acuerdos tomados, que debe ser firmada por la persona consejera presidenta y la persona consejera secretaria (COREMUN, 2024).

Resultados de la aplicación del instrumento de recolección de información

Para este apartado, se expondrán los resultados obtenidos de la aplicación del instrumento de recolección de información. Las respuestas se ordenarán por los apartados presentados en la sección Metodología.

Experiencia de incidencia

Las y los participantes que atendieron la entrevista pertenecen tanto a instituciones relacionadas con la arquitectura y la ingeniería civil como a la sociedad civil, quienes se postularon de manera independiente

para participar en el Consejo. Las personas interesadas en participar de forma independiente en el Consejo pueden hacer su postulación para una posterior selección por la consejería en funciones. La entrada de las personas propuestas por una institución es de manera directa bajo la jurisdicción de la autoridad competente de su organización. Se identifica como positiva la manera en la que se hace la conformación del Consejo, dado que el método que se sigue permite garantizar una profesionalidad en materia de conservación, edificación, urbanismo, entre otros temas.

El papel que las personas consejeras identificaron para su organización —y, en su defecto, para sí mismas como independientes— es el de emitir opiniones técnicas, teóricas y metodológicas para contribuir a las actividades que se realizan. Al preguntar a quienes destacaron en esta ocasión respecto a si atribuían esta acción a una toma de decisiones conjunta entre sociedad y gobierno, se destacó en las respuestas que sí fue complementaria la participación, salvo en una de las entrevistas en las que se negó haber tenido una toma de decisiones en conjunto. La convivencia entre sociedad civil y gobierno dentro de las decisiones del Consejo fue catalogada por los entrevistados como muy importante, para que se garantice el buen escrutinio de las opciones para tomar decisiones y así evitar un mal proceder con los inmuebles sobre los que se delibera. La forma en la que las experiencias del Consejo se registran es a través de la redacción de una minuta durante las sesiones ordinarias, que se convierte en el acta oficial de la sesión.

De igual manera, se destaca que al final del año se presenta un reporte de actividades en el que se hace el registro de las demás actividades que se llevan a cabo de forma oficial dentro y fuera de horarios de reunión.

Apertura

A las preguntas respecto a la apertura de la organización sobre la participación de todos sus miembros, las respuestas fueron todas positivas, remarcando la apertura que se presenta al interior del Consejo. No se presenta el caso de la existencia de una única voz que se imponga sobre las demás. Se destaca que es un espacio óptimo para alcanzar consensos, pero también para la discusión de medidas y políticas impulsadas por el gobierno y demás organismos relacionados.

Las voces de grupos y organizaciones no participantes se han podido llegar a incorporar en sesiones del CPC-CHyPE, a través de la solicitud de asistir para participar. Se destaca que por la naturaleza de los temas que se tratan en el Consejo, y al tener una delimitación física su jurisdicción, ha sido fácil poder entablar lazos con sectores que se conjuntan en otras modalidades de participación ciudadana y que radican en el polígono del Centro Histórico, reconociendo el valor social que tiene el patrimonio edificado.

Se considera por la experiencia de las personas entrevistadas que sí hay un trabajo con otras instancias del sector, tal como la Gerencia del Centro Histórico o el Instituto Nacional de Antropología e Historia

(INAH), pero se hace notar que se presentan retos de forma recurrente para tener acceso a cierto tipo de información, como los anteproyectos que se tienen pensados para el Centro Histórico. Se destaca un caso de una medida de gran valor para la gestión pública, en la que el consejero presidente, previo a quien se encuentra ahora en el cargo, realizó una iniciativa de constituir mesas de diálogo con las instancias antes mencionadas. De forma lamentable, se comenta, esta medida no se pudo concretar; se especula que por falta de tiempo de las otras instituciones, así como por opiniones internas del Consejo, que discrepaban con el hecho de que un organismo de consulta tomara para sí tal responsabilidad.

Por último, para la evaluación de este bloque, las personas entrevistadas resaltaron que sí son tomadas entre pares las decisiones interiores del Consejo, dado que todas y todos comparten el estatus de ciudadanos y están en el entendido colectivo de que cada uno cuenta con una autoridad en la materia que tratan.

Eficiencia

Se destaca que, para la operación material del Consejo, se ha optado por la creación de la creación interna de la figura de la Tesorería, que es encabezada por consejeros que adquieren la responsabilidad de recaudar y administrar el bien monetario del organismo. Esta es identificada como una manera en la que los actores optimizan el recurso para operar el Consejo. Y entre los procedimientos oficiales definidos que coadyuvan a aprovechar el recurso del tiempo en las sesiones ordinarias del Consejo, se encuentra el establecimiento de un orden del día en el que se expondrá de forma concisa cuáles temas se tratarán y los tiempos que se les dedicarán. El equilibrar la carga de trabajo y llevar a cabo los compromisos que exige el Consejo es un tópico que se describió por las y los participantes como complicado.

Cumplir las responsabilidades ciudadanas en estos espacios es especialmente complejo cuando hay actividades de monitoreo de obras o de redacción y entrega de oficios, que ayudarán a la correcta información del Consejo sobre proyectos que le conciernen, pues esto se lleva a cabo fuera del horario y la sesión ordinaria mensual. De forma general, se respondió que para cumplir cabalmente con la responsabilidad que el Consejo exige, se requiere la utilización de recursos adicionales, mayormente aportados por las mismas consejeras y consejeros, siendo mínimo el recurso que les otorga el Estado cuando se hacen solicitudes.

Corresponsabilidad

Las personas que conforman la mesa directiva pudieron describir sus funciones de forma satisfactoria para los propósitos de la investigación. Quienes tienen bajo su responsabilidad la Tesorería del Consejo reconocieron que su rol es el de asegurar la recaudación de las contribuciones acordadas para cumplir las labores y actividades extra que requiere el organismo. De igual forma, la división de responsabilidades en

torno a comisiones sirve para esclarecer las líneas de acción de quienes las conforman. Las respuestas de las y los consejeros fueron claras en el mensaje respecto a que sus papeles apoyan a sus compañeros a mantener una gestión correcta y deseable en los espacios donde se entrecruzan sus responsabilidades como representantes civiles.

Los ámbitos de acción de quienes pertenecen a la mesa directiva se han podido conocer gracias a la consulta de los reglamentos municipales, principalmente el COREMUN en su Capítulo 8, así como por haber aprendido la labor y responsabilidades de sus antecesores. Lo mismo del caso anterior ocurre para quienes conforman las comisiones del Consejo. En este ámbito hay pautas de acción oficiales para todos los miembros titulares, pero las personas de la mesa directiva son quienes tienen mayor especificidad en sus responsabilidades, y así lo destacaron en sus respuestas, siendo quienes pudieron mencionar más responsabilidades. El Consejo es calificado por sus miembros como altamente comprometido con la política sectorial del polígono del Centro Histórico.

Transparencia

La información necesaria para realizar deliberaciones en el Consejo se llegó a señalar como difícil de obtener, pues las instancias de gobierno que tienen en marcha los proyectos suelen resguardarla, aun después de haber efectuado solicitudes formales por parte de las y los consejeros, destacan los entrevistados. Como mecanismos de allegarse a la información, se mencionaron los oficios formales dirigidos a los institutos de gobierno.

El CPC-CHyPE tiene varias formas en las que hace visible su labor como organismo. Las tecnologías de la información son altamente aprovechadas por el Consejo, pues cuentan con una página web que es de libre consulta y en la que se publican notas relevantes de su trabajo y los órdenes del día; lo mismo hace el Implan de Puebla, que publica las actas de sesión ordinaria de forma digital. También se comentó que, a través de una solicitud formal al Portal de Transparencia Puebla, las terceras personas no participantes pueden pedir información sobre algún archivo oficial surgido del Consejo.

Para opinión de las personas entrevistadas, se considera que el CPC-CHyPE tiene un compromiso real para con la sociedad civil en materia de transparencia, y sus acciones internas lo avalan: teniendo su propia página web independiente de todo organismo público y sin fin de lucro, así como una página de Facebook y un canal de YouTube.

Rendición de cuentas

Al preguntarles a los entrevistados sobre el compromiso presentado por las y los participantes del Consejo en las actividades realizadas por el mismo, surgieron respuestas claras que se pueden resumir en que sí hay un compromiso generalizado por asistir a las sesiones ordinarias, pero los grados de la calidad de la

asistencia dejan ver diferencias entre unos y otros consejeros. Se llegan a presentar casos en los que se hace acto de presencia por parte de los participantes, pero no hay una contribución activa de las deliberaciones.

Entre las normas que son de observancia general para los consejos, se encuentra la de llevar una lista de asistencia de los participantes para que se registre la presencia en las sesiones. El no asistir supone una falta que se acumula en un historial que, de alcanzar una cierta cantidad (tres faltas consecutivas o cuatro faltas en el transcurso del año), supondrá la destitución del consejero titular y en su lugar se ascenderá a su consejero suplente. Igualmente, las organizaciones se reservan el derecho de destituir a sus representantes en cualquier momento del trienio que se le concedieron funciones, destacan las personas entrevistadas.

No se conoce algún mecanismo oficial mediante el cual un tercero ajeno al Consejo exija la responsabilidad de algún participante, según las respuestas dadas en la entrevista.

En el caso específico del CPC-CHyPE existe un compromiso activo para atender inquietudes y necesidades manifestadas por la sociedad. Esto se manifiesta en la sección de su página web dedicada a redactar un comentario para que sea consultado por las personas consejeras.

Apuntes finales

En la última sección de la entrevista, de forma general las y los entrevistados consideraron que los Consejos —y en particular el CPC-CHyPE—, se pueden proponer como un modelo para el diálogo y la toma de decisiones conjunta entre sociedad y gobierno. Lo encuentran deseable para atender la agenda pública en un espacio ciudadano, donde hay voces expertas en la materia que tienen la capacidad de vincularse con autoridades gubernamentales para la cooperación y colaboración.

Entre los comentarios finales que manifestaron las personas entrevistadas, se encuentran los relacionados a la necesidad de enseñar en la cultura cívica sobre los consejos: su conformación, las actividades que se realizan, sus responsabilidades, etcétera. Esto ayudaría a desvincular del ideario colectivo a los Consejos como ajenos a la ciudadanía y más cercanos al Estado, haciéndolos más cercanos para alcanzar a la persona interesada. Y en materia legal, se manifiesta un interés por reformar el Capítulo 8 del COREMUN, para fortalecer la figura del Consejo respecto a responsabilidad y alcances de su toma de decisiones.

Análisis y discusión

El análisis de los resultados de la información recolectada revela una percepción compleja y diversificada sobre las prácticas de buena gobernanza en la gestión del CPC-CHyPE de Puebla, que destacan las y los miembros de este. Las respuestas de las y los entrevistados evidencia un nivel de autoconciencia en las y

los consejeros respecto a algunos aspectos positivos. Se puede señalar la existencia de mecanismos sólidos, como la conformación de una tesorería y la publicación transparente de actas y resultados, lo cual refleja un compromiso con la transparencia y la rendición de cuentas. Además, la capacidad de autogestionarse en temas monetarios y el organizarse de forma interna muestran la capacidad del Consejo para operar de manera autónoma en ciertos ámbitos, fortaleciendo su legitimidad y participación ciudadana. La voluntad de atender inquietudes sociales mediante canales de comunicación, como la página de internet, evidencia también un interés genuino en cumplir sus funciones con responsabilidad social y respeto a los principios de la buena gobernanza.

No obstante, la evaluación también señala una limitación importante en relación con la falta de recursos materiales por parte del gobierno municipal, que impacta directamente en la capacidad del Consejo para ampliar su impacto y fortalecer sus prácticas. La insuficiencia de recursos limita la adquisición de tecnologías, la realización de actividades de mayor alcance y la sostenibilidad de su funcionamiento, evidenciando una dependencia que obstaculiza la plena realización de sus objetivos. Este aspecto revela la necesidad urgente de una mayor inversión y apoyo institucional, que permita consolidar acciones efectivas y duraderas, alineadas con las mejores prácticas de la buena gobernanza.

Conclusión

El estudio de las prácticas positivas para llevar a cabo la gestión pública es urgente en todos los niveles de gobierno y para todos los mecanismos que se desprendan del Estado, para atender los problemas comunitarios. Se hace necesario, a su vez, no solo analizar desde los estatutos y normativas, sino también desde la voz de quienes los componen, quienes en muchas ocasiones no desean responder a los instrumentos de recolección de la información por temor a alguna represalia, lo cual afecta la capacidad de medir la calidad dentro de los institutos y organismos.

La óptica de la buena gobernanza nos abre un panorama de valores deseables para los órganos que abonan a la representación ciudadana en los espacios de gobierno. El velar por la aplicación y el respeto de estos valores es una acción mínima que, desde la trinchera ciudadana, se debe buscar para volver adecuados los espacios.

Es imperativo en el contexto político global consolidar instituciones que hagan una representación efectiva de la ciudadanía y que cumplan con las obligaciones que les son encomendadas. La gestión de territorios en los que se encuentra inserto el patrimonio cultural material debe ser una prioridad en los municipios en que se hallan inmuebles catalogados como tal. Es a través de instituciones sólidas como se puede garantizar la protección del patrimonio y la correcta gestión del espacio en el que se encuentran.

Tomando en cuenta las respuestas recolectadas por parte de las y los consejeros entrevistados, se puede concluir que al interior del CPC-CHyPE del municipio de Puebla, se presentan prácticas que sí

corresponden con la definición de buena gobernanza, considerada y reflexionada en el apartado teórico del presente trabajo. Inclusive, se destacan prácticas que no se encuentran en otros consejos de participación ciudadana, pero que abonan a las variables empleadas en este trabajo para estudiar la buena gobernanza, tal como la manutención de una página web en la que publican sus resultados y las actas de las sesiones que se realizan. También es mencionable su capacidad organizativa por haber conformado una Tesorería y ser autogestivos en el tema monetario.

Pese a que el CPC-CHYPE sí presenta en sus prácticas los valores que se buscaban para la evaluación, las respuestas de las y los miembros en materia de mejoras institucionales deben servir para reformar los cuerpos legales en los que se basan los consejos de participación ciudadana. Se ha de abogar por mejores ajustes dentro del tejido gubernamental, para que efectivamente coadyuven en los fines de la administración pública municipal.

Se puede comprobar a través de fieles testimonios que se puede proponer este modelo como una opción real para alcanzar el diálogo y la participación de la ciudadanía en los asuntos públicos. La gobernanza como modelo de gestión se posiciona como una alternativa deseable frente a los retos que enfrenta la sociedad contemporánea, especialmente en el contexto de la potencial explotación de los espacios públicos que representan un valor patrimonial material. Es a través de la adaptación normativa de los Consejos en los reglamentos locales y estatales, que se pueden adoptar estos modelos para formar espacios sólidos desde donde se hace la defensa de varias causas que legítimamente son importantes de tratar frente a panoramas tan cambiantes.

Referencias bibliográficas

- Carrión, F. (2004). Los centros históricos en la era digital. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 20, 35-44.
<https://doi.org/10.17141/iconos.20.2004.60>
- Carrión Mena, F. (2010). *El laberinto de las centralidades históricas en América Latina: el Centro Histórico como objeto del deseo*. Ministerio de Cultura.
- Castillo Mena, A., Rodríguez Alomá, P. y Montero Pantoja, C. (2022). Gobernabilidad y ciudadanía en la gestión de los Centros Históricos: la dimensión arqueológica en Puebla de los Ángeles. *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, 35, 17.
<https://doi.org/10.11144/Javeriana.apu35.gcgc>
- Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (COREMUN). (2024, 5 de enero).
<https://gaceta.pueblacapital.gob.mx/media/k2/attachments/COREMUN.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (s. f.). Estrategias de desarrollo productivo subnacional: cómo abordar la gobernanza multinivel.
https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/gobernanza_multi-nivel_v5_vl.pdf

- Consejo Ciudadano del Centro Histórico y Patrimonio Edificado de Puebla (CCCHPE). (2024). Inicio. Centro Histórico de Puebla. <https://centrohistoricopuebla.org/>
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). (1917, 5 de febrero). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla (CPELSP). (1917, 3 de octubre). https://www.congresopuebla.gob.mx/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=3572&Itemid=
- Fukuyama, F. (2013). ¿Qué es la gobernanza? *Gobernanza: Revista Internacional de Política, Administración e Instituciones*, 26(3), 347-368. <https://doi.org/10.1111/gove.12035>
- García, D. (2011). Estado de Derecho y Principio de Legalidad. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. <https://corteidh.or.cr/tablas/r28801.pdf>
- Gómez, E., Varela, A. y Rivera, S. (2012). Mejores prácticas de gobernanza en los Consejos Consultivos Nacionales en materia agropecuaria y ambiental. Instituto para la Defensa del Interés Público, A. C. https://consejosconsultivos.mx/ebook/consejos_consultivos_nacionales_ebook.pdf
- Herrero, M. (2003). Legitimidad política y participación. *Anuario Filosófico*. <https://dadun.unav.edu/server/api/core/bitstreams/1acccdf4-4ef1-4e22-b964-f0d57ba7fcd8/content>
- Ley Orgánica Municipal (LOM). (2001, 23 de marzo). https://gobiernoabierto.pueblacapital.gob.mx/transparencia_file/InformacionFiscal/norm/77.01.ley.org.mpal.pue.pdf
- López, S. y Merino, M. (2009). La rendición de cuentas en México: perspectivas y retos. Instituto de Investigaciones Jurídicas. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2800/4.pdf>
- Luis, K. (2012). El siguiente paso en la conceptualización constitucional de la representación política: cumplir con las exigencias de la democracia actual. Cámara de Diputados. <https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/redipal/CRV-V-14-12.pdf>
- Moulaert, F., Parra, C. y Swyngedouw, E. (2014). Ciudades, barrios y gobernanza multiescalar en la Europa urbana. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 40(119). <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000100001>
- Pérez, J. (2023). Informe Anual de Actividades 2023. Consejo Ciudadano del Centro Histórico y Patrimonio Edificado. https://centrohistoricopuebla.org/wp-content/themes/consejo2024/doctos/archivo/REPORTE_ANUAL_DE_ACTIVIDADES_2023_CPCCHYPE.pdf
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2018). Buenas prácticas para un modelo de gobernanza económica territorial.

<https://www.undp.org/es/latin-america/publicaciones/buenas-practicas-para-un-modelo-de-gobernanza-economica-territorial>

Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla (PPDUSCHMP). (2015, 23 de octubre). https://ojp.puebla.gob.mx/normatividad-municipal/item/download/2150_ab16ba130b44e3087fe0a4b736ce564d

Quintero Castellanos, C. E. (2017). Gobernanza y teoría de las organizaciones. *Revista Perfiles Latinoamericanos*, 25(50), 39-57. <https://doi.org/10.18504/pl2550-003-2017>

Reglamento de Gobierno y Gobernanza del Municipio de Puebla (RGGMP). (2024, 14 de febrero). p. 28. https://ojp.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/Reglamento_Interior_de_la_Secretar%C3%ADa_General_de_Gobierno_del_Honorable_Ayuntamiento_del_Municipio_de_Puebla_T18_3112_22024.pdf

Rhodes, R. A. W. (1996). The New Governance: Governing without Government. *Political Studies*, 44(4), 652-667. (Original Work Published in 1996). <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>

Rosas, F., Calderón, J., Campos, H. y Jiménez, P. (2018). Análisis del concepto de gobernanza territorial desde el enfoque del desarrollo urbano. *Estado, Gobierno y Gestión Pública*, 16(31), 175-210. <https://doi.org/10.5354/0717-8980.2018.53699>

Sociedad General de Vigilancia (SGS). (2023). ¿Cómo desarrollar prácticas de gobernanza sostenible? <https://www.sgs.com/es-pe/noticias/2023/08/practicas-gobernanza-sostenible>

Villarreal, M. (2009). Los consejos ciudadanos y la gestión pública en Nuevo León. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. <http://biblioteca.udgvirtual.udg.mx/jspui/bitstream/123456789/1016/1/Los%20consejos%20ciudadanos%20y%20la%20gesti%C3%B3n%20p%C3%BAblica%20en%20Nuevo%20Le%C3%B3n.pdf>