

- ▲ **Palabras clave/** Sociología urbana, espacio público, aceras, equipamiento urbano.
- ▲ **Keywords/** Urban sociology, public space, sidewalks, urban facilities.
- ▲ **Recepción/** 13 de octubre 2020
- ▲ **Aceptación/** 01 de diciembre 2020

Más allá de la circulación: La acera como soporte de la vida social urbana

Beyond circulation: The sidewalk
as a support for urban social life

Ruth Pérez-López

Socióloga, Universidad de Ciencias y Tecnologías de Lille, Francia.
Doctora en Antropología Social, Universidad de Ciencias y Tecnologías de Lille, Francia.
Profesora e investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, México.
ruth.perez@azc.uam.mx

Luz Yazmin Viramontes-Fabela

Arquitecta, Tecnológico de Monterrey, Campus Monterrey, México.
Directora General de la asociación CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal, México.
yazmin@camina.mx

RESUMEN/ En este artículo nos proponemos analizar la acera como espacio público que trasciende la mera función de circulación para entenderlo como espacio relacional y heterogéneo, soporte de la vida social y comercial y espacio de intercambio y de interacción. Elaboramos una serie de reflexiones en torno a los diferentes usos y apropiaciones de la acera y a la manera en que estos coexisten, según diferentes tipos de órdenes socioespaciales. Asimismo, buscamos analizar cómo la acera es objeto de órdenes locales negociados entre actores que la producen y la gestionan. También nos interesa entender la forma en que se construyen los órdenes locales en función de las características materiales del espacio y de los diferentes actores que intervienen en el mismo. ¿Cómo influye el diseño y la materialidad de las aceras en los usos y prácticas que se llevan a cabo sobre cada una de ellas? **ABSTRACT/** In this article we aim at discussing the sidewalk as a public space that goes beyond the mere function of circulation to understand it as a relational and heterogeneous space, support for social and commercial life, and a space for exchange and interaction. We develop a series of reflections on the different uses and appropriations of the sidewalk and the way in which they coexist, according to different types of socio-spatial orders. Likewise, we seek to analyze how the sidewalk is the object of local orders negotiated between the stakeholders who produce and manage them. We are also interested in understanding the way in which local orders are constructed based on the material characteristics of the space and the different players engaged. How does the design and materiality of the sidewalks impact the uses and practices that take place on each of them?

INTRODUCCIÓN

El enfoque funcionalista del arquitecto Le Corbusier durante la primera mitad del siglo XX contribuyó a la transformación de los espacios públicos tradicionales y a la reducción de la vida urbana a cuatro funciones: habitación, trabajo, circulación y esparcimiento. Esta concepción contribuyó a convertir las ciudades en espacios de tránsito, relegando al peatón a los espacios reservados para él, las aceras, y a las áreas verdes destinadas a la recreación.

Para Ghorra Ghobin (2001), al favorecer estos usos segregados del espacio se dejó de lado la concepción del espacio público como el lugar de la alteridad y de la puesta en escena de la diversidad social. Carrión propone superar estas concepciones sobre el espacio público para definirlo desde su relación con la ciudad, percibida esta como el espacio de concentración de la heterogeneidad social que requiere de espacios públicos “de encuentro y de contacto, tangibles (plazas)

o intangibles (imaginarios), que permitan a los diversos reconstruir la unidad en la diversidad (la ciudad) y definir la ciudadanía (democracia)” (2016:22). En este sentido, Borja define el espacio público como un lugar que fomenta la “cohesión social” y el “intercambio” (2003:115) y donde se expresa, de forma colectiva, la sociedad (p.21). En las últimas décadas, estas nuevas visiones del espacio público han surgido de los debates sobre la ciudad en América Latina y han contribuido a reforzar la idea

de un espacio público como “espacio de encuentro, de comunicación y de relación; [y] espacio político de expresión de la sociedad y de participación ciudadana” (Ramírez Kuri, 2016:53). Así, el espacio público está conformado por un conjunto de relaciones: relaciones basadas en el usufructo y apropiación del espacio que vincula a la ciudadanía con un territorio, relaciones que permiten la integración y la cohesión social entre ciudadanos dentro de un territorio, relaciones del Estado con un territorio (políticas públicas) y relaciones de la ciudadanía con el Estado mediante la expresión y protesta social. Como ya lo escribía Jacobs en los años sesenta: “Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos; y las aceras de las ciudades –la parte peatonal de las calles– sirven para muchas cosas aparte de para transportar peatones” (Jacobs 2011 [1961]:55). Partiendo de esta premisa, nos proponemos analizar la acera como uno de los “órganos más vitales” de una ciudad (Jacobs 2011), como espacio público que trasciende la mera función de circulación para entenderlo como espacio relacional y heterogéneo, como soporte de la vida social y comercial y espacio de intercambio y de interacción. En este sentido, elaboramos una serie de reflexiones en torno a los diferentes usos y apropiaciones de la acera y a la manera en que estos coexisten. Buscamos analizar cómo la acera es objeto de órdenes locales negociados entre actores que la producen y la gestionan. ¿Cuáles son los diferentes usos de este espacio? ¿Existen usos más legítimos que otros? ¿Cómo se negocian estos usos? En este sentido, nos interesa entender la forma en que se construyen los órdenes locales en función de las características materiales del espacio y de los diferentes actores que intervienen en él.

METODOLOGÍA

Para llevar a cabo la investigación¹ seleccionamos 10 áreas-testigo ubicadas en la Ciudad de México y su Área

Metropolitana, en función de diferentes características socioespaciales (figura 1). Para cada una de estas áreas, se llevaron a cabo observaciones de campo y registros cartográficos de las características físicas de las aceras; se realizaron 18 entrevistas estructuradas a funcionarios de gobiernos federales y municipales, así como 93 entrevistas abiertas o semiestructuradas a residentes, comerciantes y otros usuarios de las aceras. Asimismo, se realizaron grabaciones de video de las trayectorias peatonales y vehiculares, con cámaras ubicadas a una altura de 6 m sobre el nivel de la acera. Por último, para completar estos datos e indagar en la relación que los transeúntes mantienen con el espacio, se aplicó una encuesta no probabilística a 500 transeúntes. Mediante preguntas abiertas y cerradas, el cuestionario permitió recolectar información sobre las características del traslado realizado por las personas al momento de ser encuestadas, los aspectos de la acera que mejor y peor califican (mantenimiento, seguridad, comodidad, diseño, vida social, vigilancia, entre otros), el sentimiento de seguridad cuando caminan en la calle y los problemas o actividades informales que observaron en este espacio. Pudimos observar que existen dos tipos de aceras: las planificadas y las no planificadas. Las primeras responden a un plan de diseño del espacio público de la colonia en la que se encuentran. Por ejemplo, la acera de Coyoacán tiene bien delimitadas las franjas de tránsito, de mobiliario y de vegetación y está compuesta del mismo material que las demás aceras de la colonia. Las segundas fueron construidas por los vecinos y están incompletas, es decir, solo tienen una franja de circulación y no cuentan con elementos que la separen del arroyo vial, como altura mínima o guarnición. Para analizar los usos de las diferentes aceras estudiadas, buscamos articular las características físicas y la materialidad de las aceras con el comportamiento de las personas que las usan o se desplazan por ellas. El primer aspecto incluye la morfología

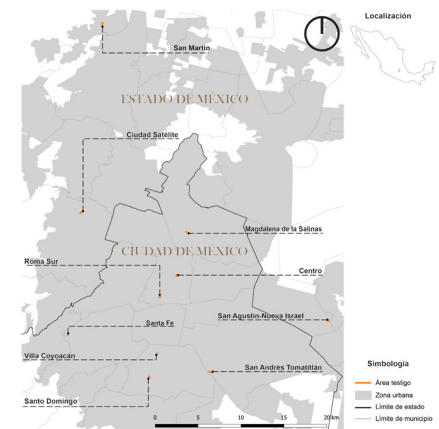


Figura 1. Localización de las áreas testigo (fuente: Elaboración propia, 2020).

y materialidad de las aceras, la imagen urbana, la permeabilidad de la calle, los obstáculos fijos y los usos de suelo de las áreas testigo, pero también aspectos menos permanentes como la limpieza y los obstáculos móviles que se encuentran en ellas. El segundo aspecto, incluye los usos y las conductas que fueron directamente observables *in situ* y/o mediante la visualización de las grabaciones de video: tránsito peatonal y vehicular sobre la calzada y coexistencia de flujos, densidad de peatones y caracterización de estos, y cadencia al caminar. A esto le agregamos las dinámicas que se dan sobre las aceras: conflictos de uso y relaciones de poder (tránsito versus estacionamiento, comercio versus tránsito, etcétera), usos ilegítimos, formales e informales, apropiación física y simbólica de la acera, entre otros. Todas estas variables las introdujimos en una matriz cualitativa, lo que nos permitió entender mejor las prácticas peatonales y las dinámicas sociales en relación con su entorno. Por último, para la generación de los mapas de calor, se realizó un rastreo de los peatones para obtener sus respectivas trayectorias mediante el programa de código abierto Tvalib (St-Aubin, Saunier, & Miranda-Moreno 2015).

¹ Basada en el proyecto de investigación de Ciencia Básica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt México) núm. CB-2015-255645-S, 2016-2019, intitulado *La producción material y social de las aceras en la Zona Metropolitana del Valle de México*.

LA ACERA: ¿ESPACIO COTIDIANO PARA “PRACTICANTES ORDINARIOS”?

La acera representa la infraestructura por excelencia que da soporte al tránsito peatonal. Es un espacio de lo cotidiano para la mayor parte de las personas que se mueven en la ciudad y, principalmente, para aquellas que se desplazan a pie y hacen uso del transporte colectivo. En las aceras estudiadas, 57,2% de los encuestados mencionaron transitar por ahí entre tres y cinco veces por semana y 39,1% seis veces o más. Únicamente 10,6% mencionaron que era la primera vez que transitaban por esa acera. La acera usada de forma más frecuente es la de San Andrés Tomatlán, por ser un lugar de paso para acceder al metro elevado de la línea 12, el único transporte masivo de la zona que permite desplazarse a otros puntos de la ciudad (gráfico 1). La menos usada es la del centro, por ser principalmente un espacio turístico y de paseo y esparcimiento.

La acera es el espacio cotidiano de los caminantes, de los “practicantes ordinarios de la ciudad”, según De Certeau (1996:105); es un espacio “trivial” y en este sentido es revelador de “aspectos relevantes del vivir contemporáneo” de la misma forma que la movilidad es “medular para comprender la vida contemporánea” (Jirón 2007:177). En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), caracterizada por la desigualdad social y la segregación socioespacial ¿quiénes son estos “practicantes ordinarios”? ¿Qué aspectos de la realidad social y económica ponen de manifiesto estos usuarios a través del uso de este espacio público?

En esta área geográfica, la movilidad entre hombres y mujeres revela de forma elocuente las desigualdades de género y la división sexual del trabajo doméstico: 40,3% de los traslados de las mujeres entre semana se realizan exclusivamente a pie, frente a únicamente 23,3% de aquellos realizados por los hombres (INEGI 2018). Esto se explica, principalmente, por motivos

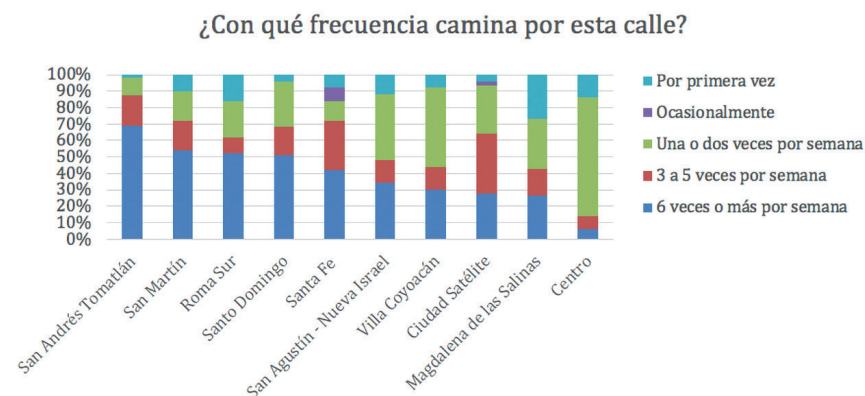


Gráfico 1. Frecuencia de uso de la acera (fuente: Elaboración propia, 2020).

diferenciados de viaje: mientras que 79.3% de los viajes realizados por los hombres entre semana tienen como motivo ir a trabajar o estudiar, únicamente 50,9% de los viajes realizados por las mujeres son pendulares; la movilidad de las mujeres es más diversa y está marcada por actividades variadas, como llevar o recoger a alguien (19,3%) e ir de compras (17,4%). Por otra parte, las personas que más caminan son aquellas que pertenecen a las categorías socioeconómicas más desfavorecidas de la población: 45,7% y 37,3% de las categorías “baja” y “medio baja” respectivamente realizan traslados exclusivamente caminando frente a únicamente 29,2% y 18,1% de las categorías “media alta” y “alta” (INEGI 2018). Además, al hacer mayor uso del transporte colectivo, las categorías de más bajos ingresos también tienen que caminar para acceder a los diferentes modos de transporte y conectarlos entre sí, por lo que pasan más tiempo en la calle.

También existe una multitud de usuarios de las aceras cuyo objetivo no es transitar por ellas, sino obtener recursos económicos y subsistir. Estas poblaciones también forman parte de los estratos más populares –poblaciones callejeras, pordioseros, vendedores informales y ambulantes, boleadores, organilleros, etcétera–

quienes son reemplazadas en la noche por vendedores de esquites y tamales, sexoservidoras que se alistan para su jornada laboral e indigentes que se preparan para pernoctar.

Podemos ver cómo las aceras son un espacio más común y cotidiano para ciertas categorías de la población que otras, en especial para las mujeres y las personas de más bajos recursos. Todas estas poblaciones que transitan o permanecen en el espacio público forman parte de los “practicantes ordinarios” de las aceras de la ZMVM.

USOS Y APROPIACIÓN FÍSICA DE LA ACERA

A través de los diferentes perfiles de usuarios de las aceras descritos anteriormente, podemos inducir la multitud y la variedad de usos que se hacen de ellas. La acera es un espacio de circulación, pero también de permanencia; una infraestructura que da soporte a los flujos peatonales, pero también al descanso y a la espera, al comercio, al trabajo, al consumo y a gran variedad de prácticas sociales. La acera también da soporte a estructuras materiales y al mobiliario urbano que cumplen con diferentes funciones de apoyo a la movilidad pedestre: de espera y descanso (paradas de autobuses, bancas), de control de acceso de vehículos

y seguridad peatonal (postes, semáforos, luminarias), de separación y canalización de flujos (barreras viales, postes con señales), de comunicación (paneles publicitarios), de información y orientación (postes con nombres de calles y señalización, señalización vial horizontal y vertical), de servicios (buzones, cabinas telefónicas, puestos de revistas y periódicos, puestos de comida), ornamentales (jardineras, fuentes), de aseo (botes de basura) y de protección de la vegetación (alcorques al pie de los árboles, rejas que rodean las jardineras). Dentro de las aceras estudiadas podemos documentar usos y prácticas formales, informales e ilegales. Entre los principales usos formales están aquellos relacionados con la movilidad pedestre: transitar por la acera, esperar, sentarse en una banca, etcétera; pero también con la limpieza y el mantenimiento de la calle. Entre los usos informales, existe una gran cantidad de comercio en la vía pública, tanto fijo como móvil. En el gráfico 2 se muestra el porcentaje de personas que han observado algún tipo de actividad informal sobre la acera por la cual estaban transitando al momento de aplicar la encuesta. En el caso de Magdalena de las Salinas y de San Andrés Tomatlán, 94% y 86% de los usuarios, respectivamente, han observado actividades informales sobre

la acera. Entre las actividades informales observadas, en la primera área de estudio 91,3% de las personas encuestadas señala el “comercio callejero” y en la segunda esta cifra desciende a 73,8%. Al lado opuesto, en Santa Fe, únicamente 4% de los transeúntes señalan haber visto actividades informales sobre la acera, como tirar basura. Esta ausencia de usos informales de la acera se debe a la vigilancia que ejerce la administración del edificio “Calakmul”. El corporativo tiene instaladas varias cámaras sobre la banqueta y la explanada del edificio y tiene contratado a guardias de seguridad que vigilan la calle desde la explanada las 24 horas del día. Esta vigilancia, a la vez tácita y explícita, impide cualquier tipo de actividad informal sobre la acera. En el conjunto de las áreas de estudio, el comercio callejero es la actividad informal más señalada por los usuarios, seguida por “vivir en la calle” (10,9%), “venta de drogas” (8,4%) y “consumo de drogas” (8,4%). A pesar de que estas dos últimas actividades son ilegales, las personas las identifican como actividades informales. Los dos primeros tipos de actividades son realizados por usuarios que incurren en una apropiación temporal de un pedazo de la acera. En el primer caso, locatarios

de refaccionarias y de vulcanizadoras dan servicio a los automovilistas que se estacionan sobre la acera o sobre el arroyo vehicular. Mientras que su local sirve de almacén, el servicio de hojalatería o de mecánica lo prestan sobre la acera. En esta misma zona, negocios de tapicería también instalan sus herramientas sobre la acera, así como los sillones y sofás de los clientes para poder repararlos y/o hacerles mantenimiento. En ambos casos, la acera representa una extensión del local y se convierte, a ciertas horas del día, en un taller de trabajo. En el segundo caso, grupos de indigentes se instalan sobre la acera con sus pertenencias personales. Dependiendo del tamaño del grupo y de la cantidad de pertenencias, el grado de apropiación física de la acera es más o menos alto. A veces, pueden llegar a ocupar gran parte de este espacio complicando la circulación peatonal. Esta apropiación física también es temporal y se suele intensificar al final del día, al momento en que se alistan para pasar la noche. Existe otro tipo de apropiación física del espacio más duradero que incluso puede llegar a modificar el diseño o la materialidad de la acera como, por ejemplo, construir rampas de estacionamiento o cambiar la superficie del pavimento frente a la fachada del domicilio particular, plantar árboles o instalar macetones. La intervención de la acera contigua a la vivienda es considerada como legítima por parte de los residentes porque este pedazo de banqueta es percibido como una extensión de la propia casa sobre la cual el propietario puede injerir.

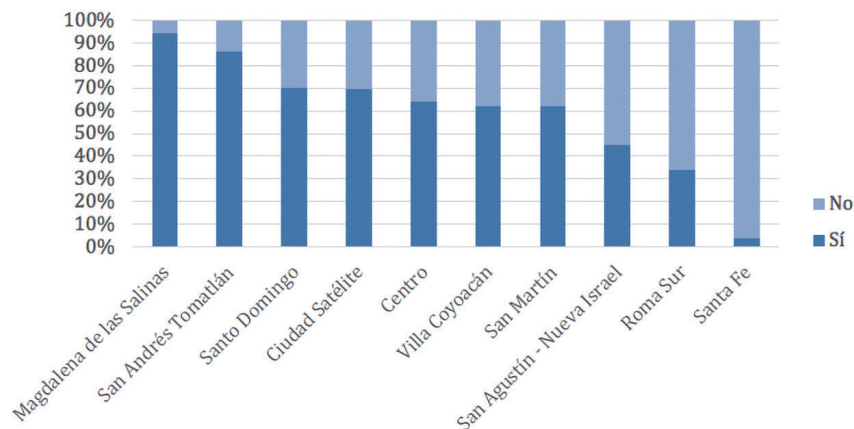


Gráfico 2. ¿Ha observado algún tipo de actividad informal? (fuente: Elaboración propia, 2020).

COEXISTENCIA DE USOS

La coexistencia de multitud de actividades diferentes sobre las aceras implica la realización de una serie de ajustes por parte de los usuarios de la vía pública para lograr una cohabitación funcional.

Coexistencia de flujos peatonales y vehiculares

Por lo general, en las calles observadas la acera está dominada por el orden de circulación peatonal. Asimismo, sobre la

calzada, el tránsito vehicular es el orden que prevalece de forma hegemónica. Sin embargo, podemos observar en varias áreas de estudio una coexistencia de flujos peatonales y vehiculares a pesar de que estos cuenten con espacios intencionalmente segregados. En las aceras de Santa Fe, la continuidad del tránsito peatonal se ve interrumpido por las entradas y las salidas vehiculares del edificio corporativo y del centro comercial. La baja densidad de los peatones en esta acera (3,5 por minuto) conlleva a la dominación del flujo vehicular sobre el peatonal cuando ambos se entrecruzan. Al contrario, en el área testigo del Centro, el nivel de servicio peatonal es de 21,1 peatones por minuto y las características de este espacio –turístico, patrimonial y de esparcimiento– hacen que los peatones sean los que imponen su ritmo a los conductores de vehículos motorizados quienes entran o salen del estacionamiento contiguo al monumento de Bellas Artes. Las grabaciones de video nos permitieron analizar los niveles de permeabilidad de la calle y la coexistencia de flujos. En la imagen 1 (mapa de calor 1) se puede observar cómo los flujos vehiculares y peatonales están completamente segregados y no se mezclan en ningún momento. La acera está ubicada sobre un eje vial por lo que los vehículos circulan a altas velocidades, lo que impide a los transeúntes cruzar la calle entre las esquinas. De la misma forma, en Villa Coyoacán (imagen 1, mapa de calor 2) los flujos tampoco coexisten: la jardinera instalada a lo largo de la franja externa de la acera impide bajarse de la acera y cruzar en medio de la calle. En Santo Domingo (imagen 1, mapa de calor 3), con una densidad promedio de 22,3 peatones por minuto, estos caminan sobre el arroyo para evitar las aglomeraciones, la irregularidad y el desnivel de las aceras, los puestos de comerciantes y las mercancías instaladas afuera de las tiendas. Sin embargo, a pesar de que los peatones transitan por la calzada, los flujos se mantienen principalmente segregados: los transeúntes caminan en fila,



Mapa de calor 1: Magdalena de las Salinas



Mapa de calor 2: Villa Coyoacán



Mapa de calor 3: Santo Domingo



Mapa de calor 4: San Martín

Imagen 1. Trayectorias de los flujos vehiculares (azul) y peatonales (rojo) (fuente: Elaborado por Bismarck Ledezma Navarro a partir de fotogramas extraídos de los videos, 2018).

a paso moderado y pegados a la fila de los vehículos estacionados. Por su parte, los vehículos circulan lentamente debido a la presencia de dos únicos carriles de ancho reducido. A diferencia de lo que podemos observar en los tres primeros mapas de calor, en San Martín (imagen 1, mapa de calor 4), el ritmo de circulación lo imponen los caminantes. Se trata de una intersección no semaforizada donde están pintados tres cruces peatonales, pero se puede observar que las personas cruzan a ritmo lento sobre toda la esquina, de forma perpendicular y diagonal (imagen 2). No se observa a los peatones correr en medio de la calzada, lo que indica tranquilidad y seguridad (Pérez López 2015). El tránsito vehicular es lento debido a la alta presencia de peatones y al doble sentido de la calle. Además, por los automóviles estacionados, la distancia de cruce se reduce a dos carriles, lo que

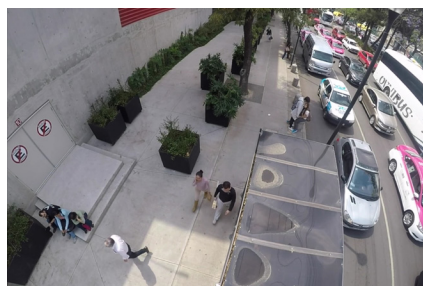
hace que se sienta menos peligroso. Aquí la densidad de peatones también es relativamente alta (15,7 peatones/min.) y la calle muy permeable para los peatones debido a la baja velocidad vehicular. En síntesis, se puede observar en algunas aceras el tránsito peatonal temporalmente



Imagen 2. Cohabitación de flujos vehiculares y peatonales, San Martín (fuente: Fotograma extraído del video, 2018).



a. Santa Fe



b. Magdalena de las Salinas



c. Villa Coyoacán

Imagen 3. Dinámicas de tránsito y permanencia (fuente: Fotogramas extraídos de los videos, 2018).

supeditado al vehicular (cuando este invade la acera) o, al contrario, la circulación pedestre que impone su ritmo a los vehículos que entran o salen de algún estacionamiento. También se observa la coexistencia de tránsitos en un mismo espacio, pero manteniéndose separados; una segregación total de flujos que se mantienen cada uno en su espacio correspondiente y, por último, una cohabitación entre flujos que se entremezclan.

Coexistencia entre la marcha y la permanencia peatonal

En Santa Fe y Magdalena de las Salinas, los peatones caminan respectivamente a una velocidad promedio de 5 y 5,2 kilómetros por hora, las más altas de las áreas testigo. En estas aceras hay muy pocos obstáculos físicos, lo que permite caminar a un paso rápido y casi sin interrupciones. En Santa Fe la acera tiene un uso exclusivo de tránsito. Los altos niveles de vigilancia por parte de la administración del edificio impiden a las personas permanecer en la acera, lo que explica que el grado promedio de sociabilidad y convivencia expresado por los encuestados sea el más bajo de las áreas testigo (2,8) y el grado de vigilancia resentido, el más alto (3,8) (gráfico 3). Por otra parte, en esta acera no existe mobiliario urbano como bancas, bolardos o sombreado que invite a las personas a permanecer en ella. Existen gradas a un lado de la acera, pero pertenecen al edificio Calakmul y las personas tienen prohibido sentarse en ellas.

En Magdalena de las Salinas se instalaron bolardos en la franja externa de la acera. Hay personas que se sientan sobre ese mobiliario y permanecen un rato sobre la acera: en la imagen 3.b podemos observar del lado derecho a una mujer joven sentada sobre un bolardo y conviviendo con su pareja. En esta acera, el tránsito peatonal cohabita con la permanencia y la sociabilidad, lo que la convierte una de las aceras mejor calificadas en cuanto al nivel de sociabilidad (4 en promedio). En la acera de Villa Coyoacán (imagen 3.c) se ubican varias bancas pegadas a la franja de mobiliario urbano lo cual permite a las personas sentarse y permanecer en la acera. En la acera del Centro, a pesar de que los transeúntes señalan un grado de vigilancia casi tan alto como el de Santa Fe (3,6, gráfico 3), también resaltan el nivel más

alto de sociabilidad (4,3). A diferencia de Santa Fe, la acera del Centro es utilizada como lugar de paseo, de ocio e intercambio, donde los transeúntes caminan a una velocidad baja de 3,67 km/hora. La vigilancia ejercida en este espacio se enfoca más en las actividades económicas informales y no tanto en las prácticas conductuales de los transeúntes; además existe cierta flexibilidad en cuanto a la aplicación de la normatividad por parte de las autoridades y, por lo tanto, cierto margen de maniobra por parte de los transeúntes, comerciantes y artistas para eludir las reglas.

Coexistencia de comercio y tránsito

En las aceras en donde el ancho efectivo de circulación resulta pequeño debido a la densidad de peatones y/o a la cantidad de actividades comerciales, las personas se bajan al arroyo vial buscando una

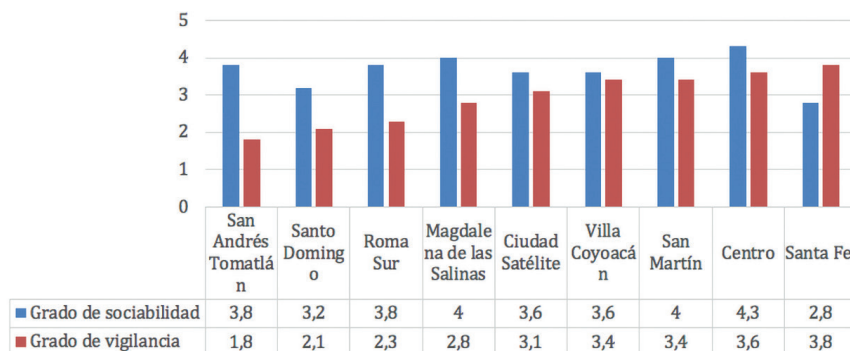


Gráfico 3. Grado de sociabilidad y de vigilancia en la acera, según personas encuestadas: Del 1 al 5, donde 1 es muy bajo y 5 muy alto (fuente: Elaboración propia, 2018).

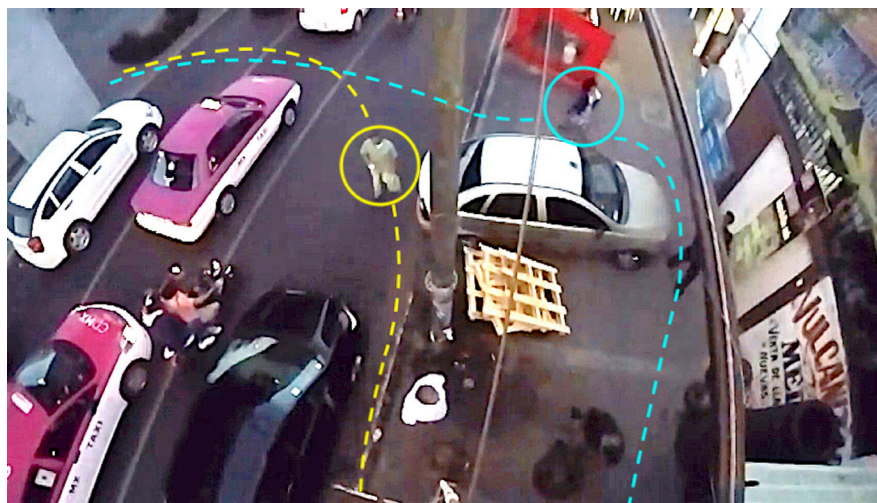


Imagen 4. Trayectorias de peatones en Santo Domingo (fuente: Elaborada a partir de fotograma extraído del video, 2018).

circulación más efectiva y accesible. Esto se puede observar en San Martín y Santo Domingo, donde muchos transeúntes prefieren circular por el arroyo vial. Aquí vemos que el orden que domina en estas aceras no depende del grado de legitimidad de las actividades que se desarrollan en ella. La actividad más legítima de la acera es la de circulación peatonal; sin embargo, en estas áreas, el tránsito peatonal está subordinado a las actividades comerciales. Este orden dominado por el comercio en vía pública es temporal. Al finalizar la jornada laboral, las aceras se quedan libres de comerciantes y los transeúntes encuentran menos dificultades para transitar por ellas. Por lo tanto, los órdenes dominantes sobre las aceras se suceden los unos a los otros en función de la hora del día. En otras aceras donde existe menos concentración de comercio sobre la vía pública, hay mayor coexistencia de usos: la movilidad cohabita con la permanencia, la estancia y las actividades comerciales.

OBSTRUCCIONES AL TRÁNSITO PEATONAL

Sobre las aceras, existen toda una serie de obstáculos que dificultan el caminar y

perturban el orden predominante basado en el tránsito peatonal. En todas las áreas de estudio se pudieron observar obstáculos móviles sobre las aceras, como puestos semimóviles, coches estacionados, pallets abandonados, llantas y herramientas, mercancía de los comercios, basura, mesas y sillas de los locatarios; incluso ladrillos, arena y otros materiales de construcción. También existe toda una serie de obstáculos fijos que dificultan el tránsito peatonal y obligan a los transeúntes a bajar sobre el arroyo vehicular. Entre estos se observan rampas que conectan el arroyo vial con la cochera de un predio y mobiliario urbano mal ubicado (luminarias, jardineras, bancas, casetas telefónicas, etcétera).

CONFLICTOS DE USOS, NEGOCIACIONES Y AJUSTES

Estos obstáculos y dificultades pueden provocar accidentes y colisiones, entorpecen el tránsito peatonal y perturban el orden dominante de circulación pedestre. También ocasionan conflictos de uso, principalmente con los comerciantes informales o ambulantes. Algunas personas entrevistadas en diferentes áreas de estudio señalaron algunos enfrentamientos y

hostilidades entre usuarios de la vía pública, pero también formas de negociar, ajustarse y cohabitar entre ellos.

En San Andrés, con la llegada de la línea 12 del metro, se empezó a implementar comercio en la acera, lo que generó conflictos por su uso entre comerciantes informales, locatarios y vecinos. En Santo Domingo, el tema de los automóviles estacionados en la acera genera inconformidades por parte de los vecinos y transeúntes quienes, sin embargo, evitan mostrar su desaprobación. Al ser una apropiación temporal, los peatones suelen tener cierto grado de tolerancia con los locatarios y, en vez de enfrentarse a ellos, ajustan su trayectoria y rodean el automóvil estacionado, como se puede observar en la imagen 4.

Según testimonios de vecinos, los comerciantes hacen negociaciones implícitas entre ellos, lo que les permite cohabitar en un mismo espacio evitando desacuerdos; también observan ciertos tipos de arreglos entre locatarios y residentes en lo relacionado con el estacionamiento de los coches sobre la acera. En cambio, en las aceras ubicadas en áreas testigo en donde se ejerce mayor control y vigilancia del espacio público, muchas dinámicas sociales son reguladas, lo que ayuda a prevenir el surgimiento de conflictos. En Santa Fe, el control continuo y sistemático de la acera contigua al edificio Calakmul impide cualquier tipo de percance. La administración del corporativo ejerce un control tan exhaustivo de la acera que su uso se limita casi exclusivamente al tránsito peatonal y vehicular. También en la zona patrimonial de la Alameda, en el área testigo del Centro, existe vigilancia regular por parte de las autoridades para evitar el desarrollo de actividades informales y asegurar que se respeten las reglas explícitas vigentes en este espacio. Los comerciantes y artistas callejeros afirman haber sido multados en varias ocasiones y a los indigentes se les restringe su estancia en el lugar. Sin embargo, algunos afirman que se puede

negociar con los policías o bien “camuflarse” en lugares donde pasan desapercibidos. En Satélite, los locatarios vigilan la acera y reportan con las autoridades a cualquier persona que tenga la intención de instalar un puesto de venta informal. En Magdalena de las Salinas y San Martín son los líderes de comerciantes quienes ejercen cierto control sobre el desarrollo de actividades informales sobre la acera, mientras que en colonias más residenciales, como Roma Sur, los vecinos supervisan el estacionamiento de automóviles frente a su casa, impidiendo su establecimiento mediante la instalación de botes sobre el arroyo vial.

En definitiva, podemos ver en todas las aceras analizadas diferentes formas de conflicto, pero también de control implícito y explícito del espacio público, así como de regulación y negociación de los usos de la calle. Para Duhau y Giglia (2004), los conflictos por el espacio suelen ser producto de una mezcla entre los “efectos de lugar” (de los diferentes entornos urbanos y espaciales) y las interacciones entre diferentes actores de la vía pública, entre los cuales están las autoridades. Estas formas de enfrentar o evitar el conflicto, de negociar, de buscar soluciones y de

cohabitar dentro de un mismo espacio, conlleva a órdenes socioespaciales diferentes en cada una de las aceras analizadas. El orden de las aceras se define y construye colectivamente y de forma continua. Los diferentes actores de la vía pública se sustituyen los unos a los otros según la hora del día, definiendo y redefiniendo las dinámicas del espacio. En este sentido nos podemos preguntar si el espacio está regido por un orden específico o por una multitud de órdenes plurales que se sustituyen los unos a los otros según diferentes factores sociales, espaciales y temporales.

CONCLUSIÓN

Lo que podemos concluir del estudio de las diferentes aceras es que el orden “híbrido” (Giglia 2016) es el que prevalece en la Zona Metropolitana del Valle de México o, al menos, el que se suele observar con mayor frecuencia, producto de los diferentes intereses que coexisten dentro de un mismo espacio. Es el orden sometido a ajustes y negociaciones constantes dominado por reglas que se suelen aplicar de manera aleatoria, discrecional y/o flexible, lo que produce un elemento de incertidumbre

propio de la hibridación. A excepción de las aceras sometidas a control rígido y a un orden claro impuesto de manera sistemática, como en Santa Fe, en todas las aceras estudiadas existe un orden legal borroso, definido y redefinido por los usuarios de la vía pública: vecinos, locatarios, comerciantes informales, transeúntes, autoridades, etcétera. Por lo tanto, la acera, lejos de ser únicamente una infraestructura peatonal que soporta la movilidad pedestre y el tránsito de personas, también representa un soporte de la vida pública y de la urbanidad, un “elemento esencial para la vida social y las necesidades ligadas al espacio público” (Capron, Monnet & Pérez López, 2018: 35). A diferencia del enfoque tecnista que percibe el espacio público principalmente como lugar de circulación de flujos al que se opone Gehl (Capelli & Chardonnet 2019), consideramos la banqueta como un espacio esencialmente relacional. Al usar este espacio de forma recurrente, incluso varias veces al día, las personas alteran su significado y le otorgan nuevos, se lo apropian y lo hacen suyo, lo domestican. En la acera se expresan diferentes formas de habitar, de cohabitar, de sentir y percibir un lugar. ▲●●

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Borja, Jordi. *La ciudad Conquistada*. Madrid: Alianza, 2003.
- Capron, Guénola, Jérôme Monnet y Ruth Pérez López. «El papel de la banqueta (acera) en la infraestructura peatonal: el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México». *Ciudades*, n.º 119 (2018): 33-41.
- Carrión, Fernando. «El espacio público es una relación, no un espacio». En *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*, editado por Patricia Ramírez Kuri, 13-47. México: UNAM, 2016.
- De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano: artes de hacer*, I. México: Universidad iberoamericana, 1996.
- Duhau, Emilio y Ángela Giglia. «Conflictos por el espacio y orden urbano». *Estudios demográficos y urbanos*, n.º 56 (2004): 257-288.
- Capelli, Charles y Chardonnet, Sabine. «Entretien avec Jan Gehl : There is much more to walking than walking». *Espaces et Sociétés*, n.º 179 (2019): 17-39.
- Ghorra Ghobin, Cynthia. *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*. Paris: L'Harmattan, 2001.
- Giglia, Ángela. «Reglamentos y reglas de uso de la Alameda Central en la ciudad de México: un régimen híbrido». En *La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano*, editado por Antonio Azuela, 381-422. México: UNAM, 2016.
- INEGI. *Encuesta Origen - Destino*, 2017. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2018.
- Jirón Martínez, Paola. «Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile». *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, vol. 12, n.º 29 (2007): 173-197.
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing, 2011 [1961].
- Pérez López, Ruth. «Quand le piéton défie la ville: traverser la chaussée à Mexico». *Environnement Urbain/Urban Environment* 9 (2015). doi:10.7202/1036213ar
- Ramírez Kuri, Patricia. *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.
- St-Aubin, Paul, Nicolas Saunier y Luis Miranda-Moreno. «Large-Scale Automated Proactive Road Safety Analysis using Video Data». *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, n.º 58 (2015): 363-379.