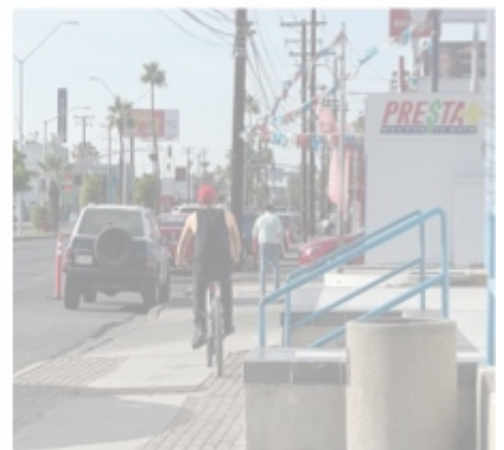
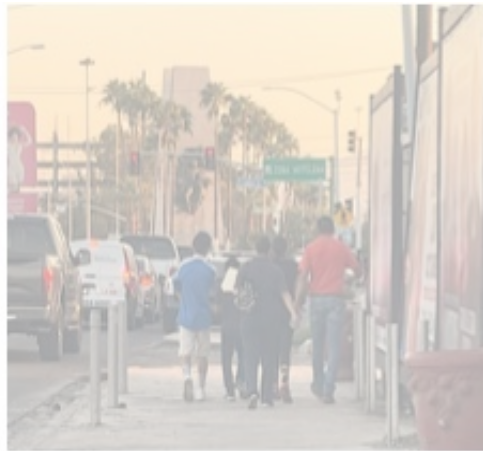
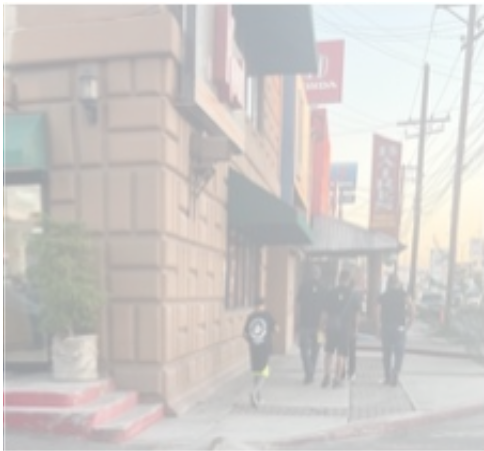




ARQUITECTURA  
URBANISMO Y DISEÑO  
MAESTRÍA Y DOCTORADO  
*"Investigación de frontera en diseño"*

Universidad Autónoma de Baja California  
Facultad de Arquitectura y Diseño

## Espacios públicos a escala humana: Una exploración entre lo edificado, las actividades y la percepción de las personas usuarias



Tesis para obtener el grado de Maestro  
en Arquitectura, Urbanismo y Diseño

**José Martín Cosío Castro**  
2023

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE INGENIERÍA, ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INGENIERÍA Y LA TECNOLOGÍA



**MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO**

ESPACIOS PÚBLICOS A ESCALA HUMANA: UNA  
EXPLORACIÓN ENTRE LO EDIFICADO, LAS  
ACTIVIDADES Y LA PERCEPCIÓN DE LAS PERSONAS  
USUARIAS

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO  
DE MAESTRO EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO PRESENTA

Presenta

**JOSÉ MARTÍN COSÍO CASTRO**

Correo electrónico:

[martin.cosio@uabc.edu.mx](mailto:martin.cosio@uabc.edu.mx)

Identificador ORCID:

<https://orcid.org/0009-00094826-958X>

Dirección de tesis:

Dra. Luz de Crystal Berenice Vizcarra Romero

Identificador ORCID:

<https://orcid.org/0000-0002-5984-0755>

**Mexicali, B.C. 25 de octubre de 2023**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE INGENIERÍA, ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INGENIERÍA Y LA TECNOLOGÍA



**MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO**

ESPACIOS PÚBLICOS A ESCALA HUMANA: UNA  
EXPLORACIÓN ENTRE LO EDIFICADO, LAS  
ACTIVIDADES Y LA PERCEPCIÓN DE LAS PERSONAS  
USUARIAS

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO  
DE MAESTRO EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO PRESENTA

**JOSÉ MARTÍN COSÍO CASTRO**

Correo electrónico: [martin.cosio@uabc.edu.mx](mailto:martin.cosio@uabc.edu.mx)

Dirección de tesis: Dra. Luz de Crystal Berenice  
Vizcarra Romero

Revisores:

Dra. Aurora García García de León

Dr. Elías Páez Frías

Dra. Lorenia Urbalejo Castorela

Dr. Alejandro José Peimbert Duarte

**Mexicali, B.C. 25 de octubre de 2023**

## DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD

Declaro que la tesis que se presenta contiene material original que no ha sido presentado para la obtención de un grado académico o diploma en esta u otra institución de educación superior. Asimismo declaro que hasta donde yo sé no contiene material previamente publicado o escrito por otra persona excepto donde se reconoce como tal a través de las citas.

Mexicali, B.C. 25 de octubre de 2023

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized letter 'C' with a vertical stroke through it, and a horizontal stroke at the bottom.

---

**JOSÉ MARTÍN COSÍO CASTRO**

## Semblanzas

### **José Martín Cosío Castro**

Orcid: <https://orcid.org/0009-00094826-958X>

Maestrante en el programa de Arquitectura, Urbanismo y Diseño y titulado como arquitecto por la Universidad Autónoma de Baja California UABC. Realizó una Estancia Académica en el Instituto de Investigaciones Culturales–Museo UABC. Se desempeña, para la iniciativa privada, como analista urbano en la consultoría City + Community Consulting, dedicada a la elaboración de estudios y asesorías en los campos de la planeación urbana, el diseño urbano, la planeación comunitaria, entre otros. Es profesor en instituciones públicas y privadas de nivel superior en las áreas de diseño y urbanismo. Se interesa por el estudio de los espacios públicos urbanos desde diversos matices.

### **Dra. Berenice Vizcarra**

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5984-0755>

Doctora en Planeación y Desarrollo Sustentable por la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) y Maestra en Arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Distinguida por el Sistema Nacional de Investigadores del CONAHCYT con el Nivel 1, Reconocida con el Perfil Deseable del PRODEP y miembro del Cuerpo Académico en Formación “Estudios urbanos y arquitectónicos”. Ponente en foros nacionales e internacionales, autora del libro “Pueblo Nuevo. Formación, desarrollo y degradación de un barrio fundacional”; así como de otras publicaciones científicas y de divulgación, entre los que se encuentran libros coordinados y revistas arbitradas e indexadas, bajo las LGAC en procesos urbanos y sociales, morfología y estructura urbana e historia urbana.

Actualmente, profesora–investigadora de tiempo completo en la Facultad de Arquitectura y Diseño (FAD) de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), campus Mexicali, impartiendo clases en los programas de licenciatura y posgrado.

## Agradecimientos

Quiero destinar las presentes líneas para agradecer a todas las personas e instituciones que me brindaron su apoyo durante la elaboración de este trabajo de grado: A la Universidad Autónoma de Baja California, responsable de mi formación académica; a la Facultad de Arquitectura y Diseño, una segunda casa; al Instituto de Investigaciones Culturales–Museo UABC, por el cálido recibimiento durante el período de Estancia Académica. A la Dra. Berenice Vizcarra, quien dirigió esta investigación, brindando sus valiosas asesorías, su disponibilidad y compartiendo sus experiencias en el campo de la investigación; a la Dra. Aurora García, quien siempre estuvo presente aportando sus retroalimentaciones y mostrando un gran entusiasmo por el tema, pese a la distancia física; al Dr. Elías Paéz, por su constante disposición durante la elaboración de la investigación, así como por sus importantes enseñanzas; a la Dra. Lorenia Urbalejo, por facilitar una grata experiencia durante la Estancia Académica y permitirme estudiar a la ciudad desde otros matices. Con cariño especial a mi familia y seres queridos, ya que sin ustedes no hubiera sido posible la realización de este logro.

La investigación que aquí se presenta fue financiada por medio del apoyo de Becas Nacionales para Estudios de Posgrado por parte del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías CONAHCYT

## Resumen

En la ciudad fronteriza de Mexicali, hacia el noroeste de México, han primado los modelos de desarrollo urbano que favorecen la presencia del vehículo privado en el espacio urbano, los cuales se caracterizan por destinar gran parte de los recursos públicos al mejoramiento de la infraestructura vial, seguir un patrón disperso de la trama urbana, la existencia de amplios baldíos, etc.

En este contexto, las decisiones actuales en torno al desarrollo de Mexicali, desde los planes y programas urbanos de reciente publicación, promueven un cambio en el paradigma urbanístico, enfocado en una perspectiva humana y social.

Así pues, surge la premisa del presente estudio, en el que se enfatiza el diseño y planeación de los entornos urbanos centrados en las actividades de las personas en el andar urbano, enmarcado con los referentes teóricos de las visiones humanas en los planteamientos urbanos.

Se busca explorar cómo las personas se desenvuelven en el espacio público desde la relación entre el entorno edificado, las actividades sociales y los aspectos perceptivos del lugar, a lo largo del corredor Justo Sierra, que se destaca por crear un envolvente particular en la ciudad debido a su carácter peatonal, su variada oferta de comercios, la dotación de equipamiento, así como las actividades turísticas y deportivas que facilita.

Para ello, se empleó una metodología mixta, la cual parte por un análisis espacial mediante una revisión cartográfica, para proceder con trabajo etnográfico, en el que se destacaron técnicas tales como la observación participante, la entrevista semiestructurada y el uso de materiales visuales. Finalmente, se sistematiza la información obtenida con apoyo de *software* especializado.

Los alcances de la investigación sugieren cómo la variedad espacial, reflejada en la mezcla de usos de suelo, los giros comerciales y la diversidad de tipologías, ofrece oportunidades para estimular la actividad humana en los espacios públicos, ayuda a crear una concepción colectiva del área y fomenta las actividades sociales entre los individuos en los espacios públicos, por lo que los hallazgos pueden contribuir al campo del diseño urbano, la planeación urbana, el desarrollo económico y, principalmente, favorecer a las necesidades de una población minoría en la ciudad.

**Palabras clave:** Diseño Urbano, Calles Comerciales, Espacio público, Ciudades Humanas, Vida cotidiana.

## Abstract

In the border city of Mexicali, towards the northwest of Mexico, urban development models that favor the presence of the private vehicle in the urban space have prevailed, which are characterized by allocating a large part of public resources to the improvement of road infrastructure, following a dispersed pattern of the urban fabric, the existence of large vacant lots, etc.

In this context, current decisions regarding the urban development of Mexicali, from the recently published urban plans and programs, promote a change in the urban planning paradigm, focused on a human and social perspective.

Thus, the premise of this study arises, which emphasizes the design and planning of urban environments focused on the activities of people in urban walking, framed with the theoretical references of human visions in urban approaches.

The aim is to explore how people interact in the public space from the relationship between the built environment, social activities and the perceptual aspects of the places, along the urban corridor Justo Sierra, which stands out for creating a particular environment in the city due to its pedestrian character, its varied offer of businesses and urban equipment, as well as the tourist and sports activities it facilitates.

For this purpose, a mixed methodology was used, which starts with a spatial analysis through a cartographic analysis, to proceed with ethnographic work, in which techniques such as participant observation, semi-structured interviews and the use of visual materials. Finally, the information obtained is systematized with the support of specialized software.

The findings of this research suggest how spatial variety, reflected in the mix of land uses, commercial activity and diversity of typologies, offers opportunities to

stimulate human activity in public spaces, helps to create a collective conception of the area and promotes social activities among individuals in public spaces, so that the findings may contribute to the field of urban design, urban planning, economic development and, above all, favor the needs of a minority population in the city.

**Key words:** Urban Design, Commercial Streets, Public Space, Human Cities, Everyday Life.

## Contenido

<b>Contenido.....</b>	<b>7</b>
<b>Primera Parte .....</b>	<b>10</b>
<b>Planteamiento de la investigación .....</b>	<b>10</b>
Antecedentes de la problemática .....	10
Sobre la selección del caso de estudio .....	22
Justificación del estudio .....	32
Objetivos de la investigación y supuesto .....	35
Preguntas de investigación.....	36
<b>Segunda parte .....</b>	<b>37</b>
<b>Referentes teóricos y conceptuales.....</b>	<b>37</b>
Miradas a la ciudad y a sus espacios públicos .....	37
Las calles sociales y comerciales.....	42
Visiones humanas en los planteamientos urbanos .....	45
Dimensión espacial.....	49
Dimensión social.....	56
Dimensión perceptiva.....	61
<b>Tercera Parte.....</b>	<b>66</b>
<b>Apuntes metodológicos .....</b>	<b>66</b>
La ciudad estudiada desde otros matices.....	66
Trabajo colaborativo: Entre lo cuantitativo y lo cualitativo .....	70
<b>Abordaje de las dimensiones: espacial, social y perceptiva .....</b>	<b>73</b>
Fase de preliminares: Construcción de un <i>corpus</i> de materiales .....	76
Fase I: Salida al campo.....	79
Fase II: Despliegue de técnicas cualitativas.....	81
Fase III: Sistematización de la información y resultados empíricos .....	89

<b>Cuarta Parte .....</b>	<b>101</b>
<b>Discusión de los hallazgos .....</b>	<b>101</b>
El probabilismo como encuadre de interpretación .....	101
¿De qué color es la Justo Sierra? La dimensión perceptiva en el corredor .....	105
¿Qué hay de lo edificado? La dimensión espacial en el corredor .....	111
¿Cuáles actividades hacen las personas? La dimensión social en el corredor .....	122
<b>Conclusiones.....</b>	<b>128</b>
El diálogo entre las dimensiones: Hacia un ensamblaje.....	129
Recomendaciones para futuros estudios .....	137
Reflexiones finales: Misceláneas .....	140
<b>Listado de referencias.....</b>	<b>144</b>
<b>Índice de figuras .....</b>	<b>148</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>150</b>

*“De las ciudades, lo que más me gusta  
son las calles, las plazas  
la gente que pasa delante mío  
y que probablemente no veré nunca más,  
la aventura breve y maravillosa como un fuego de virutas,  
los restaurantes, los cafés y las librerías.  
En una palabra: todo aquello que es dispersión,  
juego intuitivo, fantasía y realidad”.*

Josep Pla. Cartes de lluny. Pròleg de 1927.

## Primera Parte

### Planteamiento de la investigación

#### *Antecedentes de la problemática*

Una de las principales preocupaciones que gira en torno al urbanismo es el aumento poblacional en las ciudades, por ejemplo, un parteaguas en la historia de la disciplina sucede durante las transformaciones que surgieron en la época de la Revolución Industrial con relación a los asentamientos urbanos; dentro de estos significativos cambios se presentó el auge de los sistemas mecanizados destinados a la actividad industrial, el desarrollo del capitalismo, la creación de grandes empresas, la degradación del paisaje, entre otras.

En ese contexto, la dinámica de los asentamientos urbanos durante la Revolución Industrial cambió drásticamente a causa del traslado de gran parte de la población rural hacia los aglomerados urbanos, lo que ocasionó diversas problemáticas sociales, sanitarias y económicas, que se vieron reflejadas en el territorio urbano. Por lo tanto, para dar respuesta a estas cuestiones, emergieron modelos urbanísticos con el propósito de reorganizar el tramado urbano, como es el caso de la creación de ciudades utópicas, fundamentadas en su distribución espacial.

En la época contemporánea, el fenómeno del aumento demográfico en los entornos urbanos ha continuado en los debates internacionales sobre las ciudades, por lo que se han publicado documentos como la Nueva Agenda Urbana por parte de las

Naciones Unidas (2017), en el cual se expresa que la población urbana mundial duplicará sus cifras para el año 2050.

De manera paulatina, en los Objetivos del Desarrollo Sostenible se hace referencia a la necesidad mundial de cambiar los modelos de desarrollo urbano, enfatizando el “rehumanizar” las ciudades en cuanto a su escala (relativo al tamaño de la mancha urbana) y desde los aspectos sociales, incrementar la inclusión, y el sentido de pertenencia entre las personas (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2016).

Para el contexto municipal, en la ciudad fronteriza de Mexicali, Baja California, hacia el noroeste de México, en donde se desarrolla la presente investigación, las decisiones actuales en torno a la planeación y el desarrollo de las áreas urbanas se encuentran alineadas con marcos internacionales y nacionales. Particularmente, para el ámbito internacional, se toma de referencia el documento de la Nueva Agenda Urbana (2017) y, para el caso nacional, se considera al Programa Sectorial de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano 2020–2024.

Así pues, se toma el Plan Municipal de Desarrollo Urbano (PMDU) de la ciudad de Mexicali, publicado por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) (2022), que propone un cambio de paradigma en la planeación de la ciudad, basado en un modelo desarrollo urbano con una perspectiva humana y social. El objetivo general de dicho documento que rige la planeación del territorio de Mexicali,

busca fortalecer “un sistema de asentamientos humanos articulado a partir de una ciudad central de escala humana, densa y compacta, una red de localidades suburbanas sólidas y un entorno rural integrado, que tengan como eje rector el bienestar de las personas” (p. 52).

Por lo tanto, bajo este escenario de intereses en torno al desarrollo de las ciudades, surge la premisa del actual estudio, en donde se destaca la necesidad de diseñar y planear los entornos urbanos centrados en las actividades que realizan las personas en el andar urbano, en contraste con los modelos de planeación de las ciudades que priorizan a la movilidad motorizada; ideologías de hacer ciudad impulsadas durante el Movimiento Moderno, en las cuales se destinaban considerables superficies del territorio urbano para la función del circular de las máquinas, puesto que el vehículo privado representaba un símbolo de progreso para la sociedad de la época.

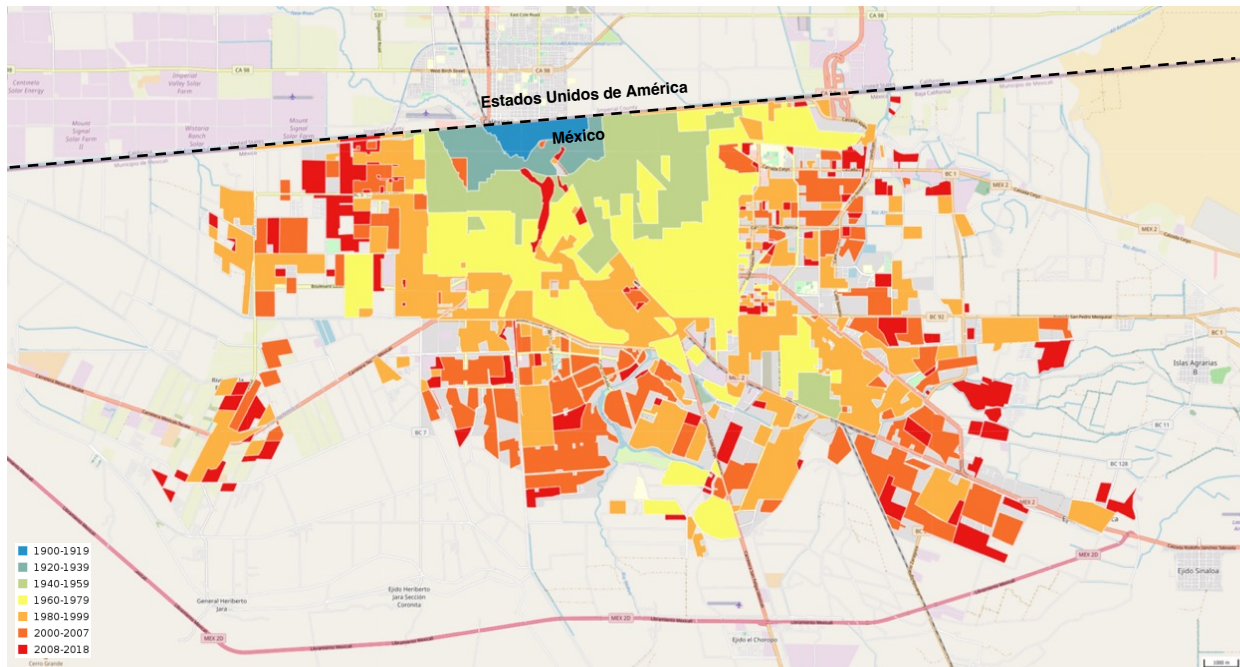
En ese sentido, para atender la problemática planteada que se manifiesta desde diversas matices de la ciudad de Mexicali, se toma los referentes teóricos de las visiones humanas en los planteamientos urbanos, en donde se destacan autores y autoras como Allan B. Jacobs (1997), Jane Jacobs (2012), Jan Gehl (2014), Mehta (2013), Whyte (1980) e incluso asociaciones internacionales como Project for Public Space (2015), quienes han conformado un cuerpo básico para estudiar y guiar el desarrollo de las ciudades centrando su mirada en los espacios públicos y la actividad que acontece en ellos, desde la escala pequeña, es decir, la escala humana.

Las visiones humanas en los planteamientos urbanos promueven la creación espacios públicos en los cuales se comprenda a la escala humana, término que comúnmente se emplea en la disciplina de la arquitectura para referirse a las medidas estandarizadas de los seres humanos y su vinculación con el espacio construido; no obstante, para el caso del urbanismo, puede ser utilizado para analizar el desenvolvimiento de las personas en el espacio urbano.

En ese sentido, para fines del documento, los espacios públicos que comprenden a la escala humana en su diseño son abordados como aquellos lugares que presentan una diversidad de actividades y de personas que los visitan; son de fácil acceso, ofrecen oportunidades para caminar y generar una permanencia en ellos; fomentan los encuentros sociales y brindan de protección a las personas usuarias; resultan cómodos y agradables que permiten el disfrute de la ciudad a sus habitantes (Bentley et al.1999; Gehl, 2014; Jacobs, 2012; Metha, 2013; Bentley et al.1999; Whyte, 1980).

Ahora bien, en las últimas décadas la ciudad de Mexicali ha presentado una tendencia de expansión del suelo hacia las áreas sureste de la ciudad (ver figura1). De acuerdo con el Programa Municipal de Desarrollo Urbano por IMIP (2022) la mancha urbana de Mexicali ha consumido zonas agrícolas localizadas hacia las periferias de la urbe; por lo que surge una tendencia de ocupación de suelo que deja extensas superficies del territorio sin urbanizar y áreas agrícolas situadas entre nuevos desarrollos de vivienda de interés social y viviendas populares.

**Figura 1:** Mapa de crecimiento histórico de la mancha urbana de Mexicali



Nota: Extraído del geovisor virtual por IMIP (2019)

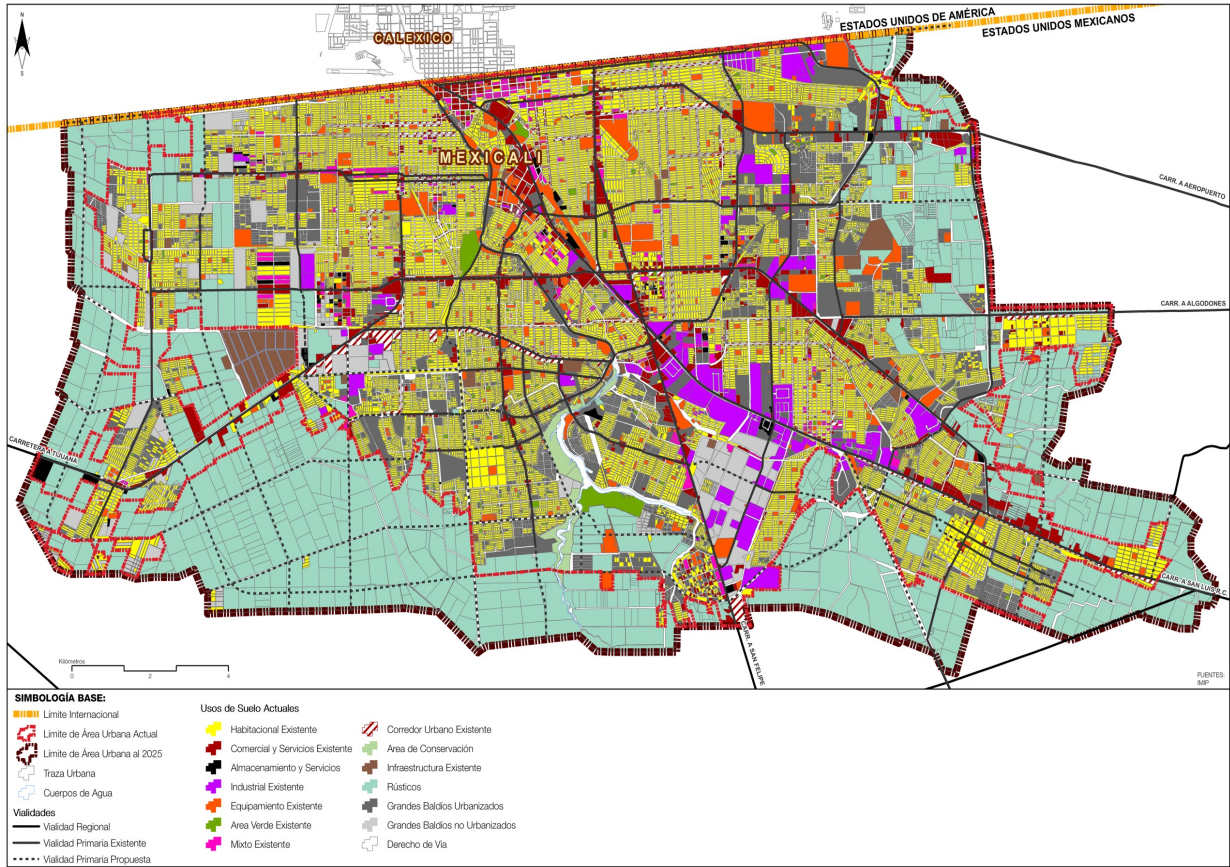
El tema de la expansión del suelo urbano y la distribución de usos de suelo en Mexicali es un área de interés para esta investigación, puesto que, desde los enfoques de planeación urbana contemporáneos, se apuesta por el desarrollo de ciudades con una distribución de usos mixtos, como resultado de las cuestiones que ocasionaron el Movimiento Moderno y sus modelos urbanísticos, en donde las ciudades de planteaban conforme a una zonificación de usos de suelo homologados, distribuyendo áreas específicas para un determinado uso, como es el caso de las áreas habitacionales, industriales, saneamientos, equipamientos, etc., lo que generó la dependencia del vehículo privado para los traslados cotidianos de los habitantes.

Los modelos urbanísticos estandarizados del Movimiento Moderno, basados en la segmentación las actividades humanas en las zonas urbanas, fueron cuestionados por activistas como Jane Jacobs (2012), quien defendía del desarrollo de ciudades diversas para el disfrute y goce de las personas; su testimonio fue publicado en el libro de *Muerte y vida de las grandes ciudades*, en 1961, lo que provocó el surgimiento de alternativas urbanísticas “que argumentan la compacidad, la densificación, el eclecticismo, la diversidad y lo exclusivo como elementos necesarios en la nueva realidad urbana” (Chavez Martínez & Badillo Jimenez, 2017, p. 10).

Al planificar una ciudad diversa con un modelo de planeación de usos mixtos, es posible obtener beneficios sociales y económicos para las personas que residen en los conglomerados urbanos; este tipo de distribución del suelo urbano, se describe como el “paradigma de las ciudades antes de la llegada del automóvil y de la adopción de prácticas de planificación modernas. El término de uso mixto en general implica la coexistencia de tres o más importantes tipos de uso que producen ingresos” (ONU-HABITAT, 2017, párr. 3).

Para el caso de Mexicali, la tendencia de distribución de usos de suelo se presenta en considerables superficies territoriales centradas a una actividad específica como lo son los zonas industriales, desarrollos habitacionales privados y entornos de equipamiento (ver figura 2).

Figura 2: Mapa de suelo actuales en el área urbana de Mexicali



Nota: Fuente IMIP (2007)

En la actualidad, en los programas y programas de reciente creación, como es el caso del Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Mexicali (PIMUS) por parte de (IMIP) (2022), en donde se expone las siguientes causas sobre las cuales radica dicha preferencia en torno a la movilidad motorizada: La planeación de Mexicali se ha centrado en las políticas que favorecen a la movilidad en el vehículo particular; las grandes concentraciones de usos de suelo; los presupuestos de obra han sido enfocados en la mejora del espacio para el flujo vehicular; la deficiente

infraestructura peatonal reflejadas principalmente en la carencia de banquetas y rampas en la ciudad, entre otros.

Para continuar con fuentes actualizadas sobre la relación de las condiciones que presenta el espacio urbano de Mexicali, se aplicó una entrevista a la Mtra. Silvia Quintero Díaz (comunicación personal, 25 de enero del 2022), quien es responsable del departamento de planes y programas del Instituto de IMIP. Quintero, argumentó que, generalmente la ciudad presenta un déficit de espacios públicos adecuados para el uso de los peatones, accesibilidad en bicicleta o para las personas que presentan alguna discapacidad; Además, expresó que en la ciudad existe una carencia de mobiliario urbano adecuado para las personas en la vía pública y manifestó la necesidad de diseñar un espacio público que sea para el uso adecuado de las personas en la ciudad de Mexicali.

Lo anterior genera que las personas que habitan la ciudad se vean en la necesidad de trasladarse a través de largas distancias (distancia relativa) entre sus actividades laborales, de esparcimiento y sus lugares de residencia. Sumando a esto, la situación geográfica de la ciudad, que, al colindar con Estados Unidos de América (EUA), facilita el acceso de adquirir un vehículo para uso propio debido a los bajos costos, en comparación con otros estados al interior del país de México.

La usurpación del espacio público urbano por parte del vehículo privado propicia que la concepción de la escala humana se transforme, al afectar de manera paulatina los aspectos perceptivos de las personas, pues Burke (2016) explica que se convierte en una

“escala automotriz”; este fenómeno se presenta en muchas de las ciudades de Estados Unidos, cuya colindancia con Mexicali incide en las dinámicas socioculturales. Un ejemplo concreto es Los Ángeles, donde se diseñaron escaparates comerciales para ser percibidos por los vehículos a 30 mph, con ello, se obtiene una experiencia completamente diferente en la ciudad y sus calles.

Del mismo modo, esta condición perceptiva puede ser captada por las personas que habitan la ciudad de Mexicali; puesto que Martínez (2007) en su estudio sobre la imagen colectiva del paisaje urbano de la ciudad, entrevistó a un grupo de habitantes para identificar los componentes objetivos y subjetivos del paisaje de la ciudad, y lo obtenido como parte del estudio fue que el paisaje urbano es percibido, en relación con la cinestesia, como una urbe diseñada principalmente para el automóvil, debido a sus grandes vialidades que conectan a diversos puntos mediante el desplazamiento de la movilidad motorizada en velocidades de alta intensidad.

En el estudio de Arreola (2021) sobre el paisaje urbano de Mexicali, se argumenta que el dominio del vehículo privado en el espacio urbano afecta la condición perceptiva de los habitantes de la ciudad; concretamente, expone lo siguiente:

Al ser una ciudad estructurada a partir de la calle y la funcionalidad centrada en el automóvil, los espacios interurbanos son dominados visualmente por los autos al incrementarse el tráfico, asociado a la falta de transporte público, ausencia de jardines urbanos, falta de banquetas y pavimentos, así como la necesidad visual de

orden en la edificación, que son elementos que conforman los paramentos de las calles y plazas (p. 14).

En cuanto al desenvolvimiento social de las personas en el espacio público, el estudio de ciudades fronterizas de México por Acosta et. al., (2012) de la revista científica *Cofactor*, que menciona que en Mexicali el uso de sus espacios públicos es bajo, en comparación con otras urbes del país. En general, la población que camina en las calles, que utiliza los parques o las plazas públicas es relativamente poca y una de las principales causas es el hecho de que la insuficiente infraestructura no estimula su uso.

El anterior estudio se refuerza con la información expuesta en el PMDU (2022) de Mexicali, en donde se menciona que la oferta de espacio público en la ciudad es limitada, por ello se dificulta localizar lugares para la reunión de personas que fomenten la interacción social entre comunidades, principalmente en las periferias de la urbe. En concreto, se enuncia lo siguiente: “desafortunadamente no está valorizada la importancia del espacio público en la ciudad que se limita a depender de la interacción en espacios cerrados. La calle no es un espacio de referencia para la interacción social en la ciudad” (p. 49).

Un factor adicional que puede condicionar las actividades sociales en las áreas públicas exteriores resulta el clima extremo que caracteriza a la ciudad, tanto en invierno, como en verano; pese a lo que, Jan Gehl (2014) agrega lo siguiente que abona a lo que sucede en Mexicali:

A medida que las condiciones se vuelven tolerables, aumenta en la gente la necesidad de que haya actividades al aire libre. Y cuando el clima es decididamente óptimo, la población se vuelca a hacer numerosas actividades necesarias y una gran cantidad de opcionales (p. 21–22).

Las actividades peatonales durante el día pueden verse limitada por las cuestiones climatológicas Mexicali, ocasionando que los individuos opten por realizar actividades meramente necesarias en el espacio urbano. No obstante, para el caso del verano, aumenta en un grado considerablemente la actividad peatonal al comenzar la puesta de sol, es decir, las calles nuevamente se perciben animadas.

Por otro lado, Peimbert (2016), menciona que la disminución de las actividades relacionadas con la sociabilidad en el espacio urbano de Mexicali, puede ocasionarse debido a la desatención de las amenidades del espacio urbano, por lo cual, estas actividades se ven con la necesidad de trasladarse a los espacios privados de la ciudad, con fines más allá del consumo, pues el autor explica que los habitantes frecuentan estos inmuebles privados “para recorrer sus corredores en una suerte de paseo urbano” (p. 165).

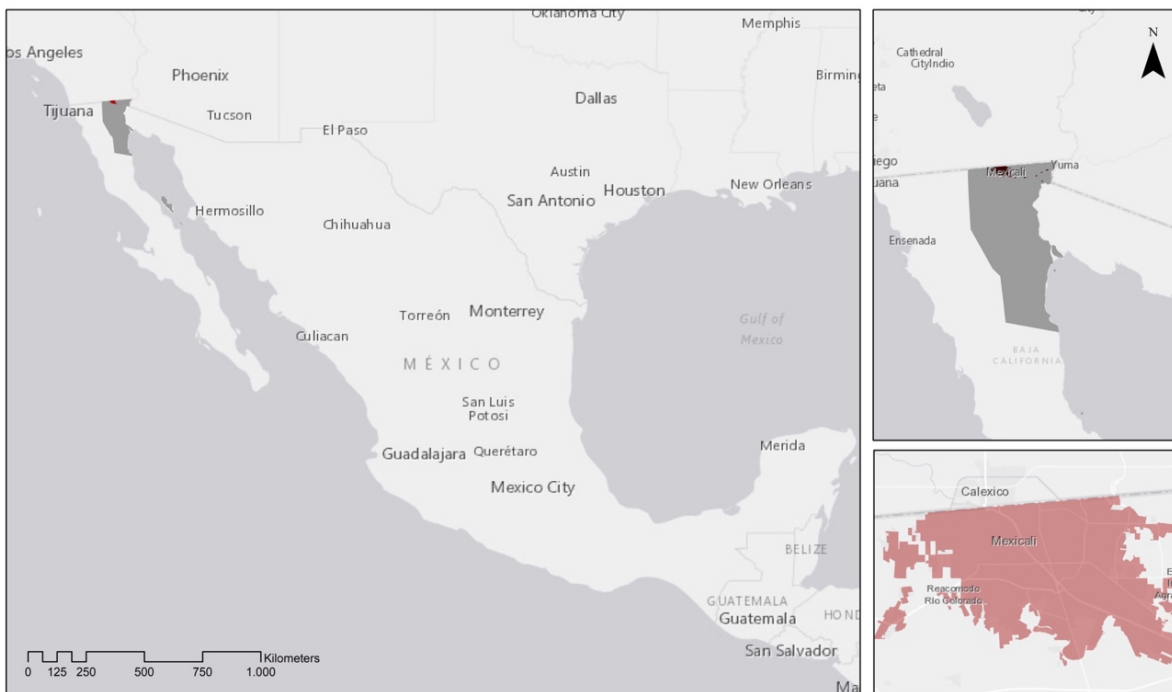
En consecuencia, los trabajos aquí citados funcionan como guía de antecedentes que evidencian la desatención del espacio público para el desenvolvimiento de los individuos en la ciudad de Mexicali. En ese sentido, la presente investigación se visualiza como una exploración que puede apoyar a futuros estudios urbanos con el objetivo de

planificar, diseñar y modificar los entornos urbanos desde un enfoque holístico de la concepción de una calle, que permita crear una adecuada relación entre lo edificado, los factores que estimulen las actividades sociales en el espacio público y favorezca a los aspectos perceptivos del lugar.

### *Sobre la selección del caso de estudio*

La actual investigación se desarrolla en Mexicali, una ciudad media, fronteriza y capital del Estado de Baja California. La urbe se sitúa dentro del territorio municipal de Mexicali, hacia el noroeste del país de México, colindando al norte con el país vecino de los Estados Unidos de América; al este con el Estado de Sonora; para el sur, con el municipio de Ensenada y hacia el oeste con los municipios de Ensenada y Tecate (ver fig. 3). De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2021), la superficie territorial de Mexicali equivale a 71,460 km<sup>2</sup> y representa el 3.6% del territorio nacional.

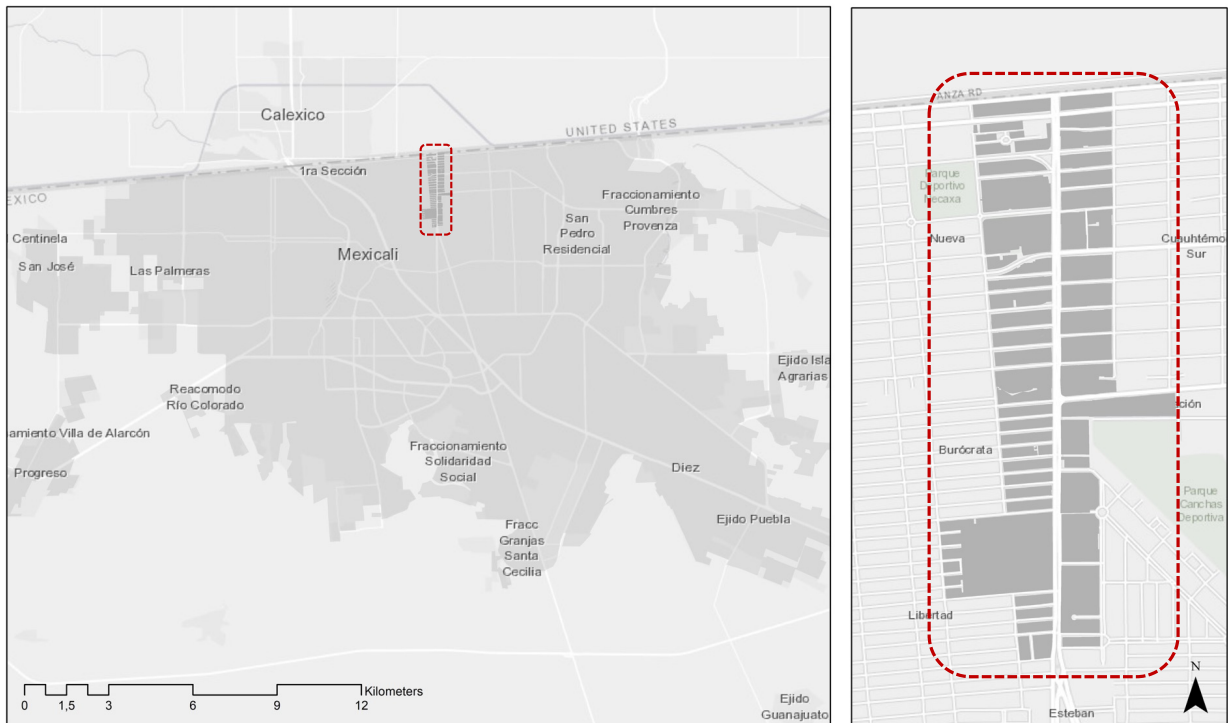
**Figura 3:** Ubicación geográfica de la ciudad de Mexicali



Como parte de la delimitación geográfica de la investigación, se ha seleccionado un caso de estudio que se trata de una vialidad de Mexicali catalogada por el PIMUS (2022) como un corredor urbano, llamado como Calzada Justo Sierra (ver fig. 4), en el cual se presenta una alta concentración de destinos comerciales, hoteleros y restauranteros. El corredor Justo Sierra presenta una longitud de 2.28 km y es clasificado como una Vialidad Primaria, las cuales se tratan de vías principales para la ciudad que cuentan con una sección mayor a 30 metros junto con un camellón central (ver fig. 5) y son destinadas para albergar un alto flujo vehicular, ya que unen a los principales elementos de la Estructura Urbana como lo son Centros Urbanos, Subcentros, concentraciones de equipamientos urbanos, áreas industriales, entre otros.

#### Figura 4:

Ubicación del corredor Justo Sierra y sus manzanas adyacentes con relación a la mancha urbana de Mexicali



**Figura 5:** Sección de calle del corredor Justo Sierra



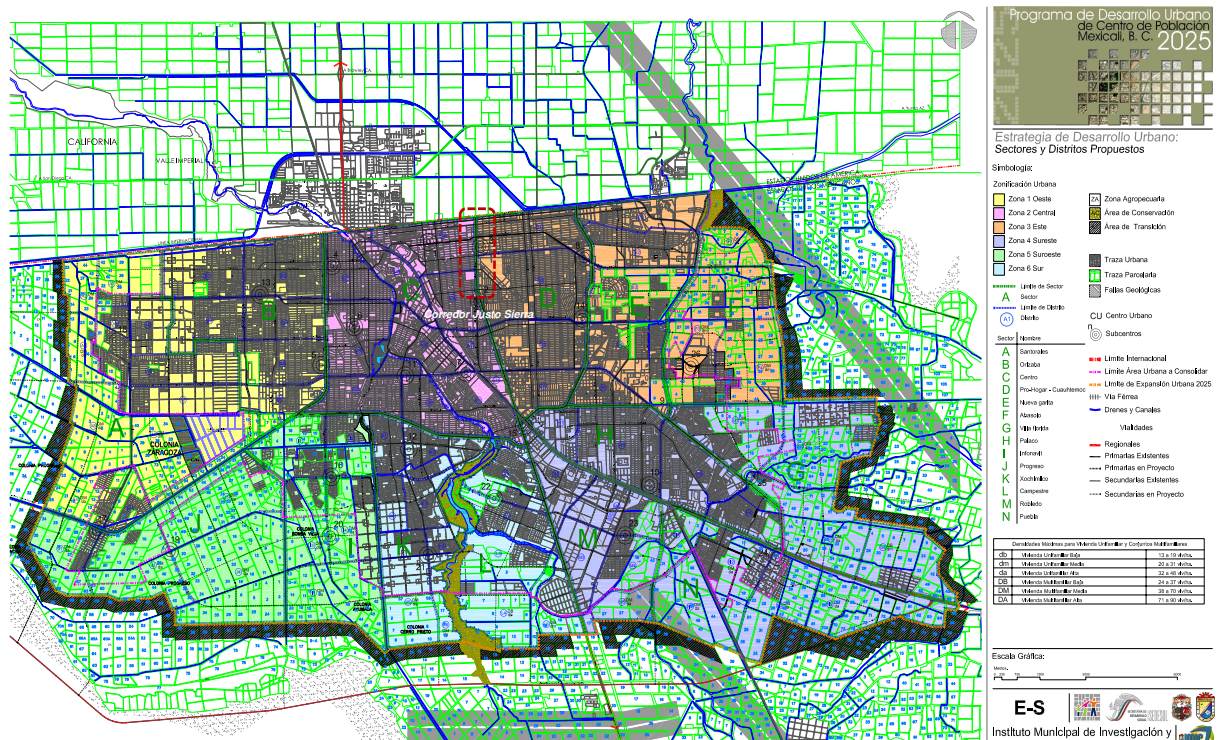
De acuerdo con Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali (PDUCP) 2025 por parte del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) (2007), la estructura urbana de Mexicali se conforma de 14 Sectores y 61 Distritos; en donde el área de estudio se identifica como eje que divide a dos Sectores: “Sector C” y “Sector D” (ver fig. 6).

Hacia el oeste del corredor Justo Sierra se encuentra el “Sector C”, en este radica la zona con mayor antigüedad de la ciudad, área que es delimitada por la línea Internacional al norte, Blvr. Justo Sierra – Benito Juárez al este, Blvr. Lázaro Cárdenas al sur y Calz. Heroico Colegio Militar al oeste. También, se encuentran los concentradores de servicios relevantes para la ciudad; que se agrupan en diversos Centros Urbanos dedicados

principalmente a las actividades comerciales, de servicios y equipamiento urbano, tales como, el Centro Cívico, Centro Histórico, Colonia Nueva, etc.

Desde el polo opuesto, hacia el este del corredor Justo Sierra, se encuentra el “Sector D”, que es delimitado por relevantes vialidades para la ciudad de Mexicali, como es el caso del por la línea Internacional al norte, Blvr. Gómez Morín al este, Blvr. Lázaro Cárdenas al sur y Blvr. Benito Juárez al oeste. La dotación de uso de suelo predominante para el distrito es el habitacional, notable por sus tipologías de viviendas populares, medio y residenciales; también, son identificables concentraciones de equipamiento y áreas comerciales.

**Figura 6:** Mapa de Sectores y Distritos propuestos como parte de la Estructura Urbana de Mexicali y su relación con la ubicación geográfica del corredor Justo Sierra



Nota: Extraído del PDUCP 2025 por IMIP (2007)



Hacia el sur de la avenida prevalece un hito para la ciudad, el Monumento a Benito Juárez (ver fig. 8), el cual resulta un sitio de referencia para las personas que habitan la ciudad, dadas sus dimensiones predominantes; a su vez, puede ser utilizado como punto de reunión para manifestaciones sociales. Adicionalmente, el corredor se identifica como un eje central para Mexicali debido a su situación geográfica que parte de la zona norte de la ciudad para después continuar con este eje con la prolongación en el Blvr. Benito Juárez.

**Figura 8:** Vista área del monumento al Benito Juárez. Fotografía tomada de norte a sur en 1980



Nota: Fotografía extraída del Archivo Histórico Municipal de Mexicali, B.C.

En relación con la dinámica urbana que acontece en el área del corredor Justo Sierra, Martínez (2007) explica que comúnmente el área del corredor era conocida como la “Zona Rosa” de Mexicali; esto como parte de la conexión que presenta con los principales centros de actividad económica y turística de la ciudad, por lo que la zona propicia a que las personas jóvenes asistan a espacios que se encuentran a lo largo del corredor destinados al encuentro social y el esparcimiento.

De manera paulatina, el Dr. Miguel Esteban Valenzuela (2012), miembro de Sociedad de Historia “Centenario de Mexicali, A.C.”, expone que la Calzada Justo Sierra ha sido un referente para toda la ciudadanía de Mexicali y un eje de relevancia social, pues “muchas generaciones refieren esta avenida como la parte moderna de la ciudad y, al mismo tiempo, representa una de las características de la población cachanilla: la sencillez y franqueza. Estos atributos están plenamente plasmados en el trazo de la avenida” (p.15).

A lo largo de la historia, el corredor Justo Sierra se ha destacado por su imagen enmarcada por la gran actividad comercial facilitada por sus diversos establecimientos; de acuerdo con el autor Valenzuela (2012), para la década de 1970, la vialidad representaba un referente para la economía local, ya que en la zona era posible encontrar “los más diversos giros de negocios [...] embotelladoras, hoteles, restaurantes y números comerciales [...] De esta manera, “la Justo”, llegó a consolidarse como la avenida comercial con mayor plusvalía”. (p. 21).

De acuerdo con información del PIMUS por IMIP (2022), en Mexicali hay 29 tramos viales que se destacan sobre el resto de las vialidades existentes en la ciudad debido a su relevancia para la movilidad urbana, así como por generar alto flujos y actividades debido a la dotación de usos de suelo que presentan en los predios adyacentes a la vialidad, por lo que son catalogados como corredores urbanos (ver fig. 9). En total, 202.63 kilómetros de tramos viales de Mexicali son corredores urbanos, en los cuales se localiza la vialidad Justo Sierra como parte de los 94.87 kilómetros (47%) que se destacan del resto de corredores por la concentración de uso de suelo comercial y de servicios que presentan.

**Figura 9:** Mapa de tipología de corredores urbanos por dotación de uso de suelo en Mexicali



Nota: extraída del PIMUS elaborado por IMIP (2022)

Los corredores destinados al uso comercial, de servicios y equipamiento son altamente atractivos para el tránsito de los individuos, debido a que cuentan con establecimientos de grande y mediana escala que proveen de diversos servicios, así como de productos y mercancías para la población; en comparativa con los corredores de la ciudad que concentran una dotación de uso de suelo industrial, la cual se caracteriza por la considerable afluencia de vehículos de carga pesada y el transporte masivo.

En cuanto a las condiciones que favorecen a la movilidad no motorizada en la zona del caso de estudio, el tramo de Justo Sierra sobresale por tratarse de un corredor consolidado en la ciudad y por su distintivo carácter peatonal, el cual se ve estimulado para el uso de las personas por la alta oferta comercial y de servicios, la importante dotación de equipamiento educativo y la conexión con las áreas turísticas y diversos centro de trabajo de Mexicali.

Además, el tramo de Justo Sierra presenta un carril compartido para el uso exclusivo del transporte público, así como para la circulación en bicicleta, lo cual favorece a la movilidad colectiva; sin embargo, al tratarse de una de las vialidades primarias con mayor antigüedad de Mexicali, sus condiciones aceptables para el tránsito peatonal se han visto afectada por la falta de control de la actividad comercial y sus intervenciones en las áreas públicas (IMIP, 2020).

Como es notable, los corredores urbanos que presentan una dotación de usos comerciales, de servicios y equipamientos son componentes vitales para la estructura

urbana, pues, en caso de contar con barrios adyacentes como en el caso de estudio, estos ayudan a satisfacer las necesidades de la zona y son atractores de residentes que habitan en otras áreas habitacionales

Considerando los argumentos anteriores, el caso seccionado resulta de interés para el estudio, puesto que crea un envolvente relevante para la dinámica urbana de Mexicali, conformado por favorecer a la movilidad colectiva, presentar condiciones aceptables para la actividad peatonal y ser concebido por la ciudadanía como un referente para las actividades sociales, comerciales y turísticas en la ciudad, convirtiéndolo en un atractor y generador de actividad desde la escala humana, permitiendo el observar detenidamente el desenvolvimiento de las personas en las áreas de dominio público y enriqueciendo los futuros hallazgos.

### *Justificación del estudio*

Para la presente investigación, el interés de concebir a los espacios públicos desde un enfoque holístico que considera a las actividades sociales, el entorno construido y los aspectos perceptivos, se encuentra compaginado con acuerdos actuales que se establecen en debates internacionales en torno a las ciudades y sus espacios públicos por organismos como las Naciones Unidas (2017).

En concreto, en el artículo 100 del documento de la Nueva Agenda Urbana se hace énfasis en el diseño de espacios públicos desde la comprensión de la escala humana; en los cuales se fomenten la accesibilidad para todas las personas, permitan la circulación peatonal, estimulen los contactos sociales en ellos e impulsen el comercio y los mercados locales, tanto formales como informales.

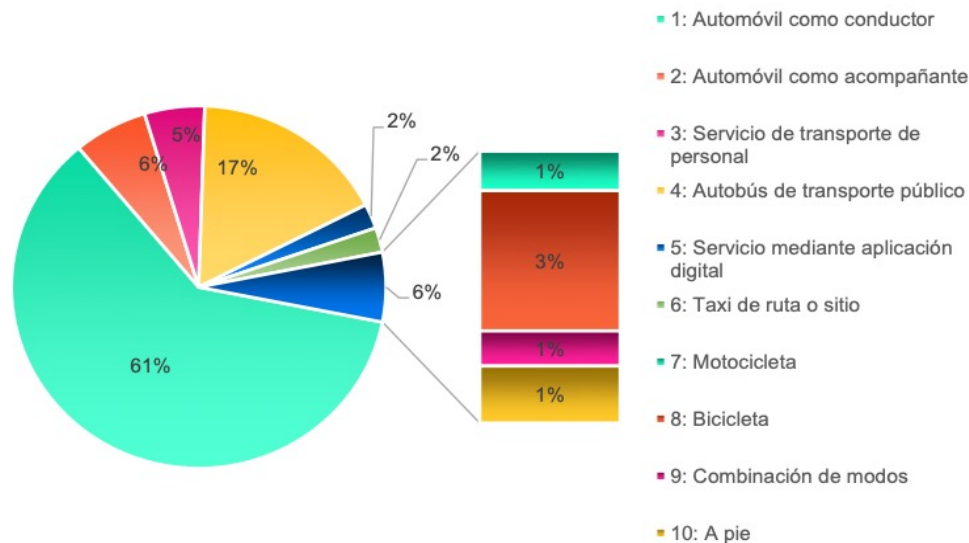
Respecto al desarrollo urbano de Mexicali, los instrumentos de planeación de reciente creación, como el PMDU y el PIMUS, ambos publicados en el año de 2022 por IMIP, promueven un cambio en el paradigma urbanístico, enfocado en una perspectiva humana y social, por lo que los futuros hallazgos del estudio se encuentran alineados a los intereses por parte organismos públicos, quienes toman las decisiones para guiar el desarrollo del territorio urbano.

El estudio de las bondades presentes en el corredor Justo Sierra, caracterizadas por su ambiente peatonal, permite analizar con detalle el desenvolvimiento de los individuos en los espacios públicos; de tal modo, los futuros planes de intervención y mejoramiento

para corredores de tipología similar en la ciudad pueden retomar los hallazgos del actual documento para proyectar las áreas colectivas, las cuales resulten aceptadas y atractivas para el uso de las personas.

Además, al realizar una investigación sobre cómo las personas se desenvuelven en el andar urbano puede contribuir en favorecer a las necesidades de grupo de población minoritario en la urbe, el cual emplea una movilidad no motorizada en sus tareas ordinarias. Lo anterior se respalda en documentos de reciente creación, como es el caso del PIMUS por parte de IMIP (2022) en colaboración con el Sistema Municipal de Transporte (SIMUTRA) y la Universidad Autónoma de Baja California, en donde se analizó la distribución modal de la ciudad y como parte de los resultados, comentan que “solo el 4.5% opta por desplazarse por medios no motorizados” (p. 30), plasmado en en el siguiente gráfico:

**Figura 10:** Modo de transporte de la población de Mexicali, B.C.



Nota: Extraído del PIMUS elaborado por IMIP con apoyo de SIMUTRA y UABC (2022)

Por otro lado, el acervo bibliográfico relacionado con el estudio del espacio público en la ciudad de Mexicali, particularmente desde su forma espacial de la calle, presenta un déficit de material de consulta, por lo que la presente investigación agrega información actualizada y especializada en el estudio de la calle en el contexto local.

Ante el panorama que engloba la problemática abordada en este trabajo que se manifiesta desde diversas aristas de Mexicali, puede que los resultados sean atractivos de retomar desde la multi, inter y transdisciplinariedad, como es el caso de conjugar la visión del panorama sociocultural de la ciudad, al realizar estudios por personas especialistas en disciplinas como la antropología, las ciencias sociales, la filosofía, entre otras.

### ***Objetivos de la investigación y supuesto***

La actual investigación tiene como objetivo general: Validar la contribución de la interacción entre lo edificado, las actividades y la percepción de las personas usuarias en la generación de una dinámica urbana distintiva que favorece a la comprensión de la escala humana en el corredor Justo Sierra. De tal modo, considera los siguientes cuatro objetivos particulares:

- A) Distinguir cuáles son las cualidades espaciales presentes en el corredor Justo Sierra que apoyan a la dinámica urbana desde la escala humana.
- B) Conocer cuáles son las actividades sociales que realizan las personas usuarias en los espacios públicos del corredor Justo Sierra.
- C) Interpretar cómo las personas usuarias perciben y conciben el corredor Justo Sierra.
- D) Comprender cómo se logran articular lo edificado, las actividades y percepción de las personas usuarias en el caso de estudio.

De tal modo, se enuncia la hipótesis planteada: La interacción entre lo edificado, las actividades y la percepción de las personas usuarias contribuye en la comprensión de la escala humana en los espacios públicos del corredor Justo Sierra de Mexicali, B.C., por lo que residentes y visitantes de la ciudad participan de manera constante en el área, generando una dinámica distintiva del lugar.

### *Preguntas de investigación*

A continuación, se enlistan las interrogantes que sustentan esta investigación partiendo de la pregunta general: ¿Cómo puede contribuir la interacción entre lo edificado, las actividades y la percepción de las personas usuarias en la comprensión de la escala humana generando una dinámica urbana distintiva en el corredor Justo Sierra?

Dicho lo anterior, las preguntas particulares son las siguientes:

- A) ¿Cuáles son las cualidades espaciales presentes en el corredor Justo Sierra que apoyan a la dinámica urbana desde la escala humana?
- B) ¿Cómo son las actividades sociales que realizan las personas usuarias en el corredor Justo Sierra?
- C) ¿Cómo es percibido y concebido el corredor Justo Sierra por parte de las personas usuarias?
- D) ¿De qué manera se articula lo edificado, las actividades y percepción de las personas usuarias en el caso de estudio?

## Segunda parte

### Referentes teóricos y conceptuales

#### *Miradas a la ciudad y a sus espacios públicos*

Definir qué es la ciudad es un ejercicio complejo y tan sugerente; como dice el autor Goitia, F. C. (1968) la ciudad “lo reúne todo, y nada [...]. No debemos olvidar que en su interior anida la vida misma, hasta confundirnos y hacernos creer que son ellas las que viven y respira” (p. 8). Por lo tanto, para una primera aproximación a la concepción de la ciudad, es posible abordar su síntesis espacial, es decir, una superficie de territorio que dispone de un conglomerado de arquitecturas, las cuales enmarcan y son entrelazadas por diversas tipologías de espacios públicos, tales como las calles, plazas, parques, entre otros.

El fenómeno de las urbes ha despertado el interés de personas estudiosas con diversas formaciones disciplinarias, por lo que se han incorporado nuevas aproximaciones teórico-conceptuales, convirtiendo a los estudios urbanos en multidimensionales y plurales. Además, el análisis de las ciudades ha sido complicado de realizarse desde la exclusiva óptica de una disciplina, puesto que su inherente complejidad ha demandado aproximarse desde la multi, inter y transdisciplinariedad, agregando aportes desde la historia, la economía, la política, el arte, la geografía, la antropología, etc.

Dentro del anterior orden de ideas, se esboza este apartado teórico conceptual, en el cual se disponen los conceptos fundamentales para la investigación, con diversas

posturas de especialistas sobre las ciudades y el diseño urbano; también se incluyen definiciones por parte de organizaciones nacionales e internacionales que promulgan documentos oficiales en torno al ámbito urbano.

Las ciudades fueron creadas para anidar a la civilización humana, satisfacer sus necesidades básicas relacionadas con el habitar, así como para materializar sus aspiraciones y anhelos. Son un recuerdo, un sueño y una realidad; disponen de espacios de uso colectivo que permiten el encuentro y la convivencia, en los cuales se llevan a cabo intercambios tangibles e intangibles entre los individuos que residen en ellas. Son los sitios del comercio, los flujos y las transacciones; de los poderes administrativos y legales; del espectáculo y el entretenimiento; de las industrias, de los servicios y de los equipamientos urbanos; entre muchas cosas más.

A lo largo de la historia, diversos sucesos relevantes para las sociedades se han enmarcado por las urbes, ya que han sido la sede para los encuentros sociales entre las personas, tales como fiestas, reuniones ciudadanas, coronaciones, etc. (Gehl y Gemzøe, 2002). Al mismo tiempo, el urbanista Bazant (2014), describe a las aglomeraciones urbanas como las importantes productoras del sustento económico de las poblaciones y tejedoras de redes sociales entre sus habitantes, al explicar que se tratan de “organismos vivientes que cambian y transforman con el tiempo siguiendo el pulso social, económico o cultural de su población; nunca están estáticas e inertes, sino siempre en efervescencia y dinámicas” (p. 9).

Un concepto íntimamente ligado con el estudio de la ciudad es el espacio público, pues se trata del lugar de uso colectivo que comparten las poblaciones urbanas, el cual, desde sus diferentes formas espaciales, ha acompañado a la humanidad a través de períodos históricos, como es el caso de la civilización griega, con el “ágora”; los mercados de la Edad Media; las plazas del Renacimiento, diseñadas a partir de criterios de orden y belleza; entre otros. Para el caso de la época contemporánea, las ciudades albergan una pluralidad de tipologías de espacios públicos, por ejemplo:

El espacio público tiene muchas formas espaciales, incluidos los parques, las calles, aceras y senderos que conectan, parques infantiles de recreo, mercados, sino también borde espacio entre los edificios o los caminos [...], en muchos contextos playas también son espacios públicos. Esto no quiere decir que todos los espacios públicos son “espacios abiertos” – una biblioteca, una escuela u otras instalaciones públicas son también espacios públicos (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos UN-Habitat, 2015, p.2).

Dada la relevancia del espacio público en las ciudades, ha sido reflexionado y conceptualizado de distintas maneras; desde la noción formal del término que considera su manifestación espacial, como una superficie abierta y delimitada que ayuda a ordenar el tramado urbano, tal cual lo acentúa Göbel (2022), al explicar que “los espacios públicos funcionan como un elemento articulador espacial, organizando aquello que confluye en la ciudad. El espacio público no existe sin la ciudad y, viceversa” (p. 94).

Al mismo tiempo, Schejtnan, et al. (2008) contribuye a la concepción formal del espacio público, con su clasificación de espacio abierto, definiéndolo como “aquel tipo de espacio que se encuentra entre edificios y que por lo tanto está contenido por el piso y las fachadas de los edificios que lo limitan. El espacio abierto es exterior, es decir, se da al aire libre y tiene carácter público” (p. 28). Como parte de su definición, evidencia la relevancia del elemento arquitectónico adyacente que enmarca la superficie de carácter libre; misma que puede presentarse desde tres formas espaciales distintas: la calle, las plazas y los parques.

Una perspectiva distinta para abordar al espacio público se enfoca en las dinámicas sociales, como es el caso de su accesibilidad y los rasgos de las personas que le dan uso; tal cual lo muestra organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) (2017), que conciben al espacio público, como un área o lugar abierto, el cual es accesible para todas las personas sin excluir el género, raza, etnia, nivel socioeconómico, etc.; son espacios de reuniones como las plazas y los parques, al igual que lugares de conexión como calles y banquetas.

De manera paulatina, en los aportes de Borja y Muxí (2003) sobre el espacio público, se ha centrado en privilegiarlo como el lugar para el desenvolvimiento social de la población urbana, mostrando que su calidad se relaciona con las intensidades de los encuentros que propicia entre los habitantes, al explicar que “el espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad [...] La calidad del espacio

público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos” (p. 35).

Por último, se agregan las siguientes posturas de interés para este trabajo, relacionadas con el comprender al espacio público desde las actividades cotidianas que acontecen en el andar urbano de las personas, consideradas como aquellos insumos para orientar la práctica del diseño urbano, tales como los estudios de Gehl (2014), Jacobs (2012), así como la organización internacional de Project for Public Spaces PPS (2021), quienes coinciden en el hecho de que los espacios públicos de éxito para el uso de las personas requieren de ser multifuncionales, son constantemente concurridos, se caracterizan por las diversas actividades que ocurren en ellos y disponen de una riqueza de perfiles de personas usuarias, concluyendo, en gran medida, que la estadía de personas en el espacio público depende en gran medida de la presencia de otras personas alrededor.

### *Las calles sociales y comerciales*

Las calles son elementos vitales para las ciudades, pues, además de ser concebidas desde su carácter utilitario como es el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en los territorios, se tratan de lugares polivalentes, debido a que las calles cumplen con un amplio abanico de funciones económicas, culturales, sociales, políticas, entre otras.

Desde la literatura especializada en el ámbito urbano, es posible encontrar célebres apologías de las calles, puesto que la vida urbana que ocurre en ellas ha sido de interés para las personas estudiosas de las ciudades, tal es el caso de Jane Jacobs (2012), quien analizó los factores que mantienen y garantizan la seguridad, la diversidad y las actividades en las calles de barrios estadounidenses, así como el valorizar esta tipología de espacio público en las ciudades, al expresar lo siguiente:

Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. Piense en una ciudad y ¿qué le vendrá a la mente? Sus calles. Si las calles de una ciudad parecen interesantes, la ciudad parece interesante; si parecen aburridas, la ciudad parece aburrida (p. 29).

De manera paulatina, el autor Allan B. Jacobs (1997) describe a las calles como “el mundo exterior para muchos [...] son lugares de encuentro e intercambio, tanto desde el punto de vista social como comercial; son el medio donde unas personas se encuentran con otras y esto eso, al fin y al cabo, la principal razón de ser de las ciudades (p. 16).

Uno de los principales escenarios de los aglomerados urbanos que facilitan los encuentros casuales entre los individuos son las calles; también, se tratan de los lugares para el comercio y el consumo, debido a que las arquitecturas que enmarcan las calles abren sus telones para comenzar con el espectáculo de exhibir sus mercancías y atraer a los espectadores, sumando a los comerciantes que distribuyen sus productos a lo largo de las gradas.

Los establecimientos comerciales que se sitúan alrededor de las calles, además de tratarse de maniobras del sistema capitalista, son considerados como elementos seductores para la vida urbana, ya que como explica Lefebvre (1920) “estos lugares privilegiados o bien animan la calle y utilizan asimismo la animación de ésta, o bien no existen” (p. 14).

Por ello, las cualidades presentes en las edificaciones comerciales influyen en la actividad que acontece en el espacio público adyacente, ya que “la presencia de este tipo de establecimientos, con personas entrando y saliendo o contemplando sus vitrinas y escaparates aumenta la animación de la calle, uno de los factores, en principio, más positivos para mejorar la seguridad frente al crimen” (Pozueta et al., 2009, p. 317).

La actividad que ocurre en la calle puede impulsar el desarrollo económico de las áreas urbanas, tal es el caso de los argumentos por las Naciones Unidas, al explicar que los espacios públicos, dentro de ellos las calles, “juegan un papel decisivo en la atracción de inversión, usos y actividades, mejorando así la seguridad; aumento de los valores de

propiedad, generando ingresos municipales; proporcionando oportunidades para la interacción económica y la mejora de las oportunidades de subsistencia” (ONU-Hábitat, 2018, p. 4).

Por tanto, el uso de las calles y otras tipologías de espacios públicos puede verse estimulado por una relación entre variados factores, tales como las condiciones físicas, el manejo y gestión de las áreas públicas por las autoridades, la oferta de establecimientos, la dotación de usos de suelo, las dinámicas socioculturales del lugar, su accesibilidad y legibilidad, etc., resultando de interés para el análisis de la presente investigación.

### *Visiones humanas en los planteamientos urbanos*

Hablar de humanizar las ciudades y sus espacios públicos puede figurar paradójico y redundante; es decir, si las ciudades se tratan de una creación de las personas y para las personas, ¿por qué volver a incorporar estas cualidades humanas al diseño de los espacios urbanos?

Este tipo de cuestionamientos se manifiestan en los debates urbanos actuales, en los cuales surgen propuestas sobre “humanizar las ciudades”, con relación a la toma de conciencia sobre la planeación de las aglomeraciones urbanas, así como el plantear la necesidad de un cambio en el paradigma en el diseño de los entornos urbanos, ya que “nuestras ciudades, lejos de estar humanizadas, se han hecho cada vez más hostiles con las personas” (UNESCO, 2016, p. 133).

Ahora surge un cuestionamiento relevante, ¿cómo reivindicar estas cualidades humanas en la planeación de las ciudades y el diseño de sus espacios públicos? Para esto, en el presente apartado se muestran las bases teóricas que abordan a la ciudad bajo unas visiones humanas, centradas en las experiencias cotidianas y el uso que las personas les dan a los espacios públicos, las cuales son consideradas como recursos fundamentales para guiar la práctica del diseño urbano y la planeación de la ciudad.

La miradas humanas en los estudios urbanos surgen como una alternativa a los modelos de ciudad ortodoxos que priorizan a la movilidad motorizada y los resultados de los trabajos bajo estos enfoques muestran las particulares de la vida urbana, desde la

escala que permite percibir el entorno urbano de manera directa, es decir, desde la escala humana; puesto que:

El espacio público tiene que ser de escala humana para respetar y responder a los valores, sensibilidades y aspiraciones de la gente [...] Los espacios públicos que están bien diseñados y debidamente dimensionados mejoran el carácter visual y espacial de una ciudad, mientras estimula interacción social cara a cara (ONU-HABITAT, 2018, párr. 4).

Dentro de las obras del urbanismo con pósturas humanas se destacan autores y autoras como Bentley et al. (1999), Gehl (2014), Jacobs, 2012, Metha (2013), Whyte (1980) e incluso asociaciones internacionales como Project for Public Space (2015); donde este grupo de especialistas, de variadas formaciones, han conformado un cuerpo básico que aporta categorías y métodos para entender la experiencia de las personas en el andar urbano, en donde se exploran los aspectos perceptivos del lugar, las actividades sociales que acontecen en los entornos urbanos, el bagaje cultural de las personas y más.

Un claro ejemplo es el diagrama sugerido por Project for Public Space (s/f), donde se presentan cuatro vertientes para evaluar un espacio público basado en el uso que le dan las personas a los espacios públicos. Los ejes son: sociabilidad, usos y actividades, comodidad e imagen, accesos y conexiones (ver fig. 12).

**Figura 11:** ¿Qué hace un lugar sea exitoso?



Nota: Extraído de Project for Public Spaces (s/f)

En ese sentido, para fines de esta trabajo, los espacios públicos humanizados son abordados como aquellos lugares que comprenden a la escala humana en su diseño; son de fácil acceso y presentan una diversidad de actividades y de personas que los visitan; ofrecen oportunidades para caminar y generar una permanencia en ellos; fomentan los encuentros sociales y brindan de protección a las personas usuarias; son cómodos y agradables que permiten el disfrute de la ciudad a sus habitantes (Bentley et al.1999; Gehl, 2014; Jacobs, 2012; Metha, 2013; Bentley et al.1999; Whyte, 1980).

Como es notable, crear entornos urbanos humanizados es una tarea compleja que permite abordar a los espacios públicos desde diversas perspectivas, tal cual se propone en el libro – *Public Places Urban Spaces The Dimensions of Urban Design* – por Carmona et al., (2010), en donde se adopta un enfoque holístico y multidimensional del diseño urbano

que considera ideas y teorías procedentes de diferentes áreas del conocimiento que trabajan con la espacialidad de las ciudades en sus estudios, como la planificación urbana, la arquitectura, la psicología ambiental, etc.; con ello, es posible apriarse al complejo vínculo entre los individuos y el uso que le dan a los espacios urbanos.

Al considerar los referentes teóricos de las visiones humanas que se abordan para este documento, se toma de partida las siguientes dimensiones que proponen los autores Carmona et al., (2010) para profundizar en cada una de ellas en los próximos apartados; en las cuales se destaca la dimensión funcional, relacionada con el diseño espacial de las ciudades; la dimensión social, relativa a las interacciones y actividades de las personas y el espacio; así como la dimensión perceptiva, referente a las cualidades estéticas y la imagen de los lugares.

Por último, al recorrer las líneas de los próximos apartados, se comienza una narrativa en la cual se logra identificar términos que subyacen de dichas dimensiones consideradas; estos se nombran durante el trabajo como *subdimensiones*, que, para seleccionarlos, surge la premisa de partir de las propuestas de visiones humanas del ámbito urbano, las cuales se consideran como las bases para este trabajo.

## Dimensión espacial

Las cualidades del espacio han sido profundizadas por diferentes especialistas del ámbito urbano, especialmente del diseño urbano; ya que Madanipour A. (1996) comenta que dicha rama del urbanismo se trata de una actividad multidisciplinaria que se interesa, tanto en el proceso de moldear y gestionar los entornos de las ciudades, como en los espacios que se generan durante este proceso, es decir, sus espacios urbanos.

En la práctica del diseño urbano se toman de referencia los clásicos trabajos de autores y autoras como Bentley et al. (1999), Gehl (2010); Gehl & Gemzøe (2008); Whyte, 1980; quienes han abordado las particularidades de la vida urbana desde la escala humana y su estrecha relación el entorno edificado, para conocer cómo influyen las cualidades del espacio en la actividad humana.

De manera similar, un importante referente en el diseño urbano es el libro “Grandes calles” por el teórico Jacobs B. (1997) en donde se analizan las características físicas de diversas calles y su contexto urbano inmediato, para mostrar las cualidades espaciales que hacen atractivas a dichas calles y fomenten su uso, ya que comenta que “la interacción entre la actividad humana y el entorno físico tiene mucho que ver con la grandeza de una calle”. (p.19). Entre las características físicas que enuncia el autor se encuentran las siguientes:

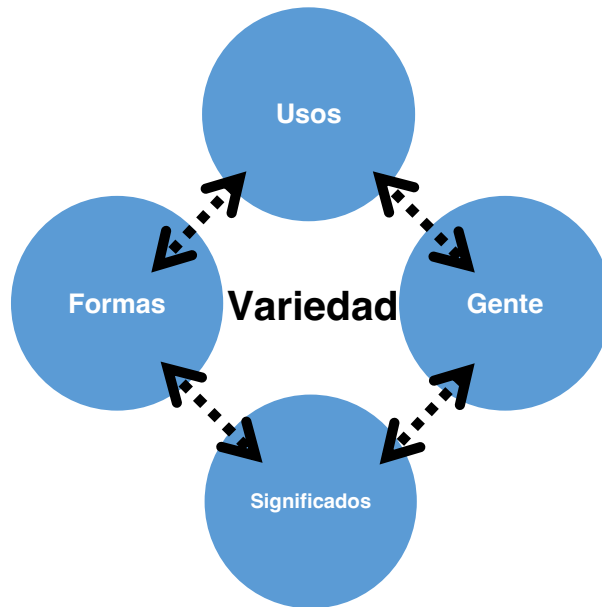
- La incorporación de árboles.
- Los comienzos y los finales.

- Variedad de tipologías en los edificios.
- Los detalles (mobiliario urbano, diversidad de acabos, vegetación, etc.).
- Los lugares (áreas para el descanso).
- Accesibilidad (facilitar la llegada de las personas)

Una característica que se destaca dentro de la propuesta de Jacobs B. (1997), es el término de la variedad, lo cual no implica solamente una presencia de distintos usos de suelos, sino, también reflejada en la diversidad de personas usuarias que pueden presentarse en la zona. La variedad es clave para que el espacio público resulte atractivo para las personas, pues, si existe un emplazamiento de usos mixtos, hay mayor probabilidad de que las personas visiten la zona en distintos horarios del día, dependiendo del giro que se le otorgue al terreno, lo cual puede contribuir de manera positiva en la seguridad del lugar.

Del mismo modo, las mezclas heterogéneas de usos de suelo pueden ser captadas por las mismas personas, puesto que las tipologías de los edificios se convierten en ricas mezclas visuales, como resultado, estas la interpretan y las dotan de significados (Bentley et al., 1999). Adicionalmente, la presencia de frentes activos por parte de la variedad de edificaciones puede beneficiar al entorno urbano circundante, dotándolo de interés y actividad por parte de los usuarios. Como detalle, se la figura 13, que ilustra lo explicado por los autores en relación con el término de la variedad:

**Figura 12:** La variedad espacial



Nota: Elaborado a partir de Bentley et al. (1999).

Uno de los principales propósitos de incrementar la variedad en una zona es aumentar la oferta de establecimientos para que los individuos puedan elegir a cuáles de ellos visitar; sin embargo, esta elección puede verse afectada por el acceso que tengan a los lugares; por ello, el término de la accesibilidad es clave para que aumente la actividad humana en los entornos urbanos, la cual hace referencia al fácil acceso a los espacios públicos o edificaciones por parte de las personas usuarias.

El emplazamiento de los edificios en las calles, generalmente se basa en una agrupación alineada y continua; según los autores Calvillo et al. (2004) este tipo de agrupaciones son las que presenta una mayor accesibilidad para las personas con interés en acudir a los edificios circundantes a la calle. Sin embargo, se sugiere que se evite la homologación visual dentro del entorno, debido a que ciertas características presentes

pueden ayudar a orientar a las personas usuarias para acceder a la zona, ya sea a la propia calle o bien, a los edificios circundantes; dentro de ellas, se destacan la presencia de vegetación, referentes, visuales interesantes, plazoletas, entre otros.

Adicionalmente, durante este trabajo de grado, el término de accesibilidad también se relaciona con la accesibilidad universal que se presente en el diseño del espacio urbano; por lo tanto, Fernández et al. (2005) apoya con la siguiente cita “una de las prioridades para tener en cuenta es la de facilitar el desenvolvimiento y uso del entorno urbano, así como el acceso a los bienes y servicios por parte de todas las personas, sin exclusión ni discriminación” (p. 104).

Un término relacionado directamente con la accesibilidad resulta ser la transitabilidad que se presente en el espacio, pues, al existir espacios libres de obstáculos necesarios para que el entorno sea accesible, contribuye a facilitar su transitar en el espacio. De tal manera, Gehl (2014) sostiene que la actividad del transitar, o caminar, debe de ir más allá del solo circular, pues funge como un eje clave para humanizar a las ciudades debido a su directa relación con los aspectos sociales y perceptivos del lugar.

Por ejemplo: el acto permite el contacto con las demás personas que ubican en el espacio, por consecuente, exige un área libre peatonal; así “caminar exige espacio; es preciso poder caminar de un modo razonablemente libre sin que nos molesten, sin que nos empujen y sin tener que maniobrar demasiado” (Gehl, 2014, p. 148).

A su vez, el hecho de caminar puede atraer experiencias perceptivas, como parte de los sentidos de las personas; así, por lo tanto, se provocan oportunidades de intercambiar señales como los saludos y las miradas. Es de relevancia subrayar que para lograr impulsar a las personas a caminar resulta fundamental una infraestructura peatonal de calidad, por lo cual, se sugiere que cumpla con tres características mínimas propuestas por el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá (s/f):

Seguridad; “se debe dar desde dos aspectos, primero que la infraestructura sea físicamente segura y segundo que el espacio por donde transitan los peatones sean convenientes en términos de sana convivencia social generando confianza al utilizarlos” (p. 20)

Confort; debe ser confortable, apoyarse con ayudas mecánicas como rampas y complementar y garantizar la accesibilidad.

Autonomía: facilita espacios dónde los peatones puedan valerse por sí mismos, por ejemplo, emplear guías táctiles o la ubicación de elementos en la altura correcta para el alcance de los usuarios.

Una cualidad adicional relaciona con el ámbito espacial que apoya a la presencia de actividad humana en los lugares urbanos es la comodidad, misma que puede resultar un término cercano a la subjetividad de la persona usuaria; aunque, está comprobado por personas estudiosas de la vida urbana que esta cualidad puede ser facilitada por elementos identificables en el espacio urbano.

El sentirse cómodo en el espacio puede estar próximo a la sensación de protección que trasmite, ya que la Organización PPS (2021) sostiene que la comodidad de un lugar se encuentra íntimamente ligada con la percepción de seguridad, la limpieza de la zona y la disponibilidad de lugares para sentarse; sin embargo, se subestiman estas cualidades en los diseños de los espacios.

Un elemento que influye positivamente en la comodidad de los lugares son los bordes, los cuales se tratan de las superficies que conectan al edificio con el espacio urbano, ya que Glaser et al. (2012) explican que estos elementos facilitan el ingresar al interior; pueden ir acompañados, o deben, de protecciones contra los factores climatológicos, que generalmente se encuentran articulados a las fachadas de las edificaciones como pórticos. A su vez, contribuyen en delimitar el paso para el peatón y dotan de cualidades estéticas en el paisaje urbano.

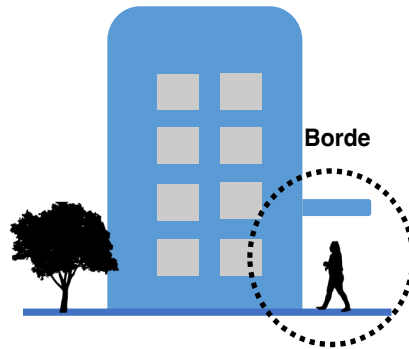
De la misma manera, en las visiones humanas de Jan Gehl (2006), se subraya la presencia de los bordes en el espacio urbano, al argumentar lo siguiente:

Cuando hay que cruzar grandes espacios, suele ser más cómodo desplazarse a lo largo de los bordes, en vez de atravesar una extensa superficie o caminar por el medio del espacio. El desplazamiento por los bordes de un espacio hace posible experimentar simultáneamente tanto el espacio grande como los pequeños detalles de la fachada de la calle, o el límite espacial por el que se camina...

Caminar por el borde de un espacio proporciona dos experiencias diferentes en

vez de una; y cuando está oscuro o hace mal tiempo, poder desplazarse junto a una fachada protectora es, por regla general, una ventaja adicional (p. 156).

**Figura 13:** Ilustración del borde.



Nota: Elaborado a partir de Glaser et al. (2012)

El borde permite a la persona usuaria crear un vínculo entre dos mundos diferentes: el interior y el exterior, ya que al presentarse superficies que juegan con los materiales y sus transparencias, pueden detonar la curiosidad de las personas por hacer una pausa de su caminar en el exterior y observar las actividades que suceden al interior de las arquitecturas. Como explica Jan Gehl (2014):

Estamos yendo hacia un lugar, mirando las personas y los sucesos que ocurren delante de nosotros y de golpe algo nos inspira a detenernos, a mirar más de cerca y, en algunos casos, hasta a parar y unirnos a él (p. 20).

Con base en los argumentos anteriores, es notorio cómo las autoras y los autores hacen énfasis en los elementos físicos del espacio como un medio para estimular la actividad humana que acontece en el espacio urbano, lo cual puede ser considerado una visión objetiva y tradicional del diseño urbano; sin embargo, los actos de las personas

pueden verse influidos por los valores cualitativos del lugar, como las teorías sobre los aspectos perceptivos y las dinámicas sociales, que, al combinarlos, pueden construir la calidad urbana de un lugar y activar la vida urbana a escala pequeña.

### **Dimensión social**

El desenvolvimiento social de las personas se ha abordado desde diferentes campos del conocimiento, por ejemplo, desde la antigüedad se ha puntualizado a partir de la filosofía, como es el caso del pensador Aristóteles, quien explicaba que las personas son seres sociales por naturaleza; también, desde la psicología es comprobable la relación del ser humano con el entorno social, pues Martínez (2009) argumenta que el cerebro humano presenta regiones disponibles para las funciones que se desarrollan por medio de la formación social y el desenvolvimiento social.

De acuerdo con lo anterior, resulta comprobable como áreas puntuales de la anatomía del ser humano son destinadas para desempeñar las habilidades sociales; así pues, Orduña (2012) explica que las personas se encuentran naturalmente involucradas en actividades de socialización, lo cual resulta el vehículo para establecer una comunicación con las demás personas. La sociabilidad queda “impresa en la naturaleza humana, es la capacidad de relación con los otros” (p. 25).

En cuanto a los temas urbanos, el espacio público de las ciudades es el lugar social por excelencia de los encuentros entre sus habitantes, pues en él suceden intercambios

sociales entre las personas, tanto planificados como espontáneos; por lo tanto, el espacio público no resultar ajeno a las dinámicas sociales. De tal modo Carmona et al., (2010), sostienen que una de las principales tareas del diseño urbano es lograr comprender las relaciones que suceden entre las personas y el espacio.

El considerar la presencia de las personas y sus actividades sociales, puede influir de manera positiva en la seguridad y el desarrollo económico del lugar. Lo anterior mencionado, sucede gracias al aporte de Jane Jacobs (2011) denominado como los “ojos en la calle”, un mecanismo de seguridad natural, pues cuando una calle presenta una considerable actividad humana, las personas que habitan en el interior de los edificios adyacentes a la calle, les puede agradar el observar dicha actividad que sucede hacia el exterior; de lo contrario, si una calle se encuentra escasa y vacía de actividad humana, puede que no resulte interesante de observar.

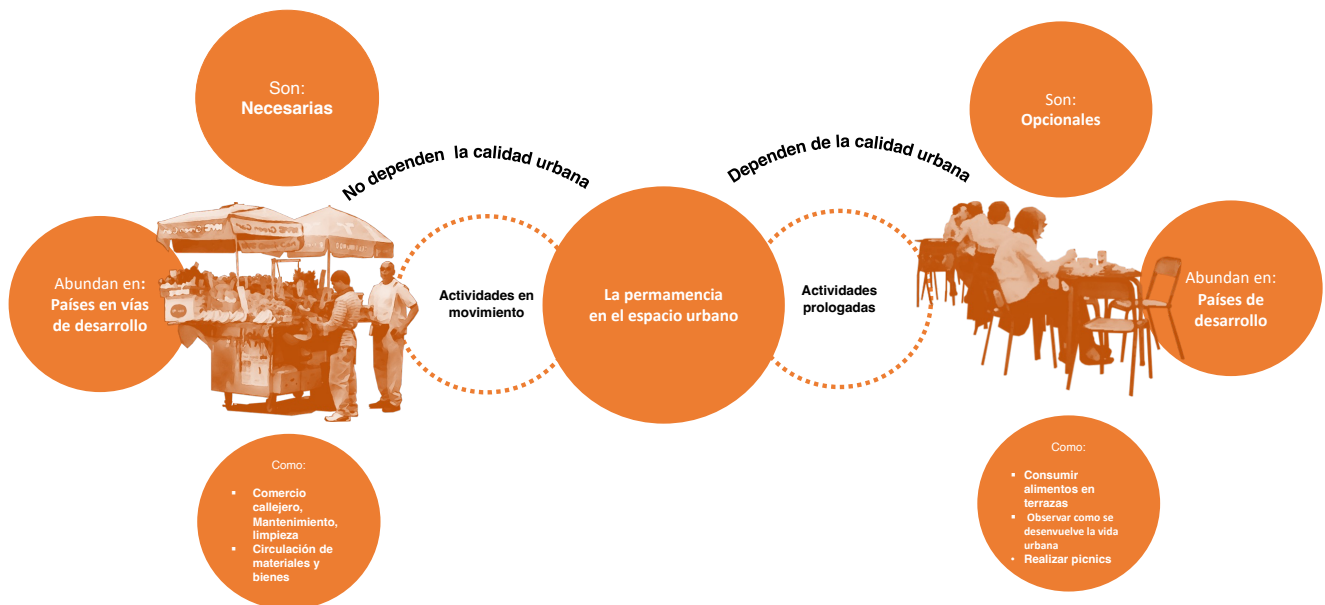
La tipología de espacio público de la calle es tradicionalmente concebida por su función de transitar; sin embargo, también cumple con una importante función social para las personas, puesto que en el espacio público se extiende un amplio abanico de actividades que realizan las personas en su vida cotidiana. Para esto, Gehl (2006) clasifica dichas actividades con un factor importante a considerar: la permanencia.

El estudio de la vida urbana explica que la permanencia generada por las personas en el espacio público puede depender de la calidad urbana. Con base en su aporte, hacia un extremo se identifican las actividades prolongadas, las cuales pueden ser

abordadas como prácticas opcionales para las personas y son relacionadas con la recreación y el esparcimiento; por otro lado, se encuentran las actividades en movimiento, que son independientes de la calidad urbana y se tratan de las tareas de carácter necesario para las personas, como la limpieza y el mantenimiento del espacio, el comercio callejero, entre otros.

La actividad de la permanencia en las ciudades recae en generar una estadía de las personas en el espacio público, que puede radicar en distintos fines y temporalidades, pues depende del contexto y desarrollo económico. A continuación, se agrega un gráfico que ilustra el aporte de Jan Gehl (2006), en el cual se modificaron algunos términos para sintetizarlo de manera más clara:

**Figura 14:** Actividades de permanencia en el espacio urbano



Nota: Elaborado a partir de Jan Gehl (2010)

Con base en lo anterior explicado, para que surjan diversas actividades relacionadas con la sociabilidad, es importante la presencia de personas situadas en la misma situación espacial para así lograr establecer un contacto entre ella. Además, la destacada estudiosa Jane Jacobs (2012) subraya a la variedad como un factor vital para la vida vibrante en las ciudades, la cual es reflejada desde la inclusión de diversos perfiles de personas, como las distintas apariencias, maneras de vestir y de actuar, nacionalidades de nacimiento, raza, etc.; estos deben de aparecer a distintos horarios y en diferentes, ya que repelan a la monotonía, favorecen al comportamiento social y el desarrollo económico de los lugares.

En los estudios de la vida urbana por parte de autor Jan Gehl (2006), se destaca un paso básico para comenzar las actividades de socialización en el espacio urbano, como es el acercamiento de los individuos a lo que ya está ocurriendo, a la misma actividad humana, ya que “la gente se siente atraída por la gente. Se juntan y deambulan con otras personas y tratan de situarse cerca de ellas” (p. 31). A la vez, estudioso de la vida social en las ciudades Whyte (1980), expresa que “las personas en un lugar tienden a actuar de forma muy parecida a la de otro” (p. 23).

Las conclusiones de ambos autores se pueden interpretar en cómo los seres humanos, además de ser sociales, poseen un cierto grado de curiosidad por lo que sucede alrededor,

... ¿acaso, también somos seres curiosos por naturaleza?

En la investigación de Whyte (1980) se propone una serie de cualidades físicas del lugar íntimamente relacionadas con el desenvolvimiento social de las personas y su permanencia en el espacio, particularmente se hace énfasis en un elemento primario: el espacio para sentarse, pues, aunque haya elementos atractivos como fuentes de agua, si no existe un lugar en donde las personas puedan descansar, en general, optará por abandonarlo. El autor describe que este elemento primario en el espacio urbano idealmente debe de ser:

Confortable: bancos con respaldos, sillas con buen contorno. Sin embargo, es más importante que sea socialmente cómodo. Esto significa poder elegir: sentarse delante, detrás, a un lado, al sol, a la sombra, en grupo o solo [...] o mejor es maximizar la capacidad de sentarse de las características inherentes [...] hay que hacer cornisas para que se puedan sentar, o hacer que otras superficies planas cumplan una doble función como tableros de mesa o asientos (p. 28).

Es pertinente puntualizar que, a pesar del papel relevante que juega el entorno físico como vehículo para propiciar comportamientos relacionadas con la sociabilidad; no necesariamente es lo único que determina las conductas de las personas para realizar una actividad, pues Carmona et al., (2010) sugieren que los factores que influyen en el comportamiento de las personas pueden ser los aspectos perceptivos de los lugares, los cuales se profundizan en las siguientes líneas.

## Dimensión perceptiva

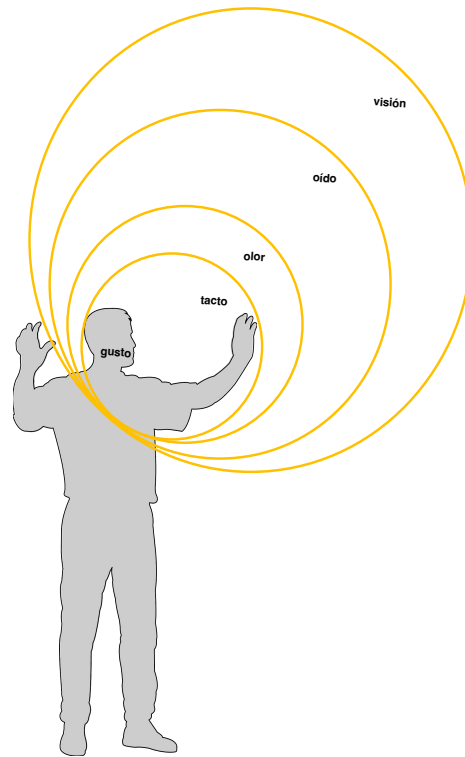
La percepción en torno a las ciudades resulta ser un tema complejo de abordar por el hecho de encontrar a la subjetividad de cada persona, es decir, cada individuo construye por cuenta propia una percepción en torno a lo urbano. Esta idea se refuerza con el argumento de Burke (2016) al argumentar que cuando se habla de la percepción “no podemos aplicar una única definición objetiva; cada persona ve el mundo desde un ángulo diferente” (párr. 5).

Ahora, resulta pertinente acoger una descripción para el término, pues es sabido que es bastante utilizado en diversos campos de conocimiento. Para el caso del ámbito urbano, Rapoport (1978) en su libro sobre los aspectos humanos en la forma urbana, explica que comúnmente surge una vinculación de la percepción con la captación sensorial de los seres humanos con el medio ambiente. A su vez, menciona que la percepción, desde un amplio panorama, se trata de cómo las personas «ven» el mundo, en donde surgen aspectos que se abordan como estados mentales que incluyen a la percepción, la cognición y la evaluación.

La percepción ayuda a recoger y dotar de sentido a la información del mundo por medio del sistema sensorial. No obstante, Carmona et al., (2010) explican que los sentidos contribuyen, en mayor medida, durante el proceso de percibir el entorno se tratan de la vista, el oído, el olfato y el tacto; dentro de estos se destaca la visión, ya que es el sentido dominante de los seres humanos y facilita más información que los demás

sentidos juntos. A continuación, se agrega el siguiente gráfico que hace alusión a los alcances del sistema sensorial de las personas:

**Figura 15:** Alcance de los sistemas perceptuales en las personas



Nota: Elaborado a partir de Constancio de Castro (1997)

Por tales argumentos, se acota el amplio tema de la percepción para fines de este trabajo en cómo las personas perciben por medio de los sentidos, particularmente con la visión; puesto que, especialistas de áreas como psicología, arquitectura, publicidad, enfatizan al sentido de la vista como la clave para conocer el mundo; resulta tan radical que incluso cuando se habla del término de percepción se hace ilusión a la vista antes que los demás sentidos (Porteous, 1996).

De la misma manera, Sven Hesselgren (1989), en su libro sobre el estudio de la percepción en el ambiente urbano, apunta por una definición de la percepción relacionada con los sentidos, pues para el autor, la percepción se trata de una “impresión hecha en los sentidos por alguna cosa exterior” (p.11). Además, clasifica a los tipos de percepciones que pueden surgir al emplear los sentidos de las personas; particularmente para el caso del sentido de la vista, pueden ser denominadas percepciones visuales.

La percepción visual es un fenómeno complejo que facilita la conexión de las personas con el espacio y sus distancias, formas, texturas, contrastes y colores (Carmona et al., (2010). Por ello, dichas propiedades pueden dotar de ricas experiencias en el andar urbano de las personas y crear una imagen característica de los lugares, particularmente, el uso del color en el espacio urbano “se transforma en un factor básico en la experiencia humana y en su conocimiento del entorno en el que se desarrolla” (Fiorito y Bosh, 2011 p.127).

El lenguaje del color juega un rol predominante en la escena urbana, ya que contribuye la basta información que trasmite ayuda a reconocer, identificar y asignar una paleta cromática a determinados lugares urbanos, para dotarlos de concepciones y significados. Al hacer uso de colores atractivos en el paisaje urbano, disminuye la monotonía de las paletas cromáticas y estimula la experiencia del caminar en la ciudad, ya que el “color como recurso urbano se combina paradójicamente y al mismo tiempo con tratamientos de los espacios públicos que son monocromos, duros, extensivos, aburridos” (Fernández, p. 35).

Ahora, partiendo del hecho concluido sobre la vista como el principal sentido humano atribuido a la acción del percibir, ¿qué atributos hacen agradables visualmente a los entornos urbanos? personas estudiosas de la vida urbana como Allan B. Jacobs (1997); Gehl (2014); (Pozueta et al. (2009), concluyen que al recorrer la ciudad peatonalmente, genera el prestar una mayor atención a los detalles del entorno, pues la “moderada velocidad permite percibir, no sólo el paisaje global, sino, también, los detalles de la calle, de las fachadas, de los edificios, las personas con las que se cruza, etc.” (Pozueta et al., 2009, p. 53).

La arquitectura busca comunicar sensaciones a las personas que visitan los espacios; lo mismo sucede con algunas ramas del urbanismo, como el diseño urbano y el diseño de paisaje, que ayudan a crear atmósferas con el acondicionamiento del entorno urbano. Por lo tanto, determinados elementos tangibles y significantes presentes en el espacio pueden transmitir mensajes para que los individuos los reinterpreten.

Algunos ejemplos son la incorporación de elementos que doten de protección a las personas que emplean una movilidad peatonal, tales como los bolardos, balizas peatonales, topes de contención, por mencionar algunos. Esta idea se comparte con Jan Gehl (2006), al mencionar lo siguiente:

Otro importante requisito de seguridad es la protección contra el tráfico rodado. Si esta exigencia no se satisface adecuadamente, el resultado es una amplia restricción tanto del alcance como del carácter de las actividades exteriores [...]

Los proyectistas deben tener en cuenta que es la sensación de riesgo e incertidumbre, más que el riesgo estadístico real, lo que tiene un papel decisivo en una situación determinada (p. 187).

Los espacios públicos y sus áreas peatonales deben permitir el disfrutar y pasear por la ciudad con las protecciones adecuadas que aumenten y garanticen la seguridad de los habitantes; aquellos elementos adheridos al espacio con el propósito de proteger a las personas juegan un papel importante, ya que la imagen del lugar se encuentra estrechamente relacionada con la sensación de seguridad.

## Tercera Parte

### Apuntes metodológicos

#### *La ciudad estudiada desde otros matices*

Durante la construcción del apartado teórico se identificaron las tres dimensiones a considerar como parte del abordaje de los espacios públicos y la actividad humana que acontece en ellos: espacial, social y perceptiva, que, al incluirlas en los planteamientos urbanos, se impulsan los modelos de ciudades para las personas, también conocidos como ciudades humanas.

Una vez recapitulado lo anterior, resulta pertinente presentar las siguientes consideraciones para el abordaje metodológico. En primer lugar, este estudio se enfoca en el estudio de una ciudad, por lo tanto, la disciplina que es conocida por tomar de eje a la ciudad como su objeto de análisis es el urbanismo, la cual se apoya desde ópticas de distintas disciplinas para comprender la complejidad de las urbes contemporáneas, tal es el caso de la economía, sociología, geografía, entre muchas más.

Lo mismo sucede para el caso de la presente tesis, para la cual se propone una metodología apoyada por el método etnográfico, que es caracterizado por hacer uso de técnicas comúnmente empleadas en la rama de la antropología y algunas ciencias sociales, tales como la entrevista y la observación participante.

Ahora bien, en los planteamientos urbanos contemporáneos, las personas que proyectan el espacio, por lo general, continúan con el paradigma ortodoxo, bajo

tecnicismos y datos medibles, que propone estudiar a las ciudades desde una vista aérea, plasmada en un lenguaje gráfico, ya sea un plano, o más bien, en un mapa temático que ilustre el territorio yuxtaponiendo capas y capas de información, en las cuales se pasa por invisibilizada la esencia de las ciudades, su escala humana.

De la misma manera, Delgado (2007) expone unas líneas bajo la misma perspectiva compartida sobre el espacio urbano concebido por especialistas de la arquitectura y el urbanismo, puesto que conceptualizan a la ciudad como:

Territorio taxonomizable a partir de categorías diáfnas y rígidas a la vez –zonas, vías, cuadrículas– y a través de esquemas lineales y claros, como consecuencia de lo que no deja de ser una especie de terror ante lo inconmensurable, lo polisensorial, el súbito desencadenamiento de potencias sociales muchas veces percibidas como oscuras. (p. 14).

En ese sentido, se propone analizar la ciudad y sus espacios públicos desde nuevos matices, con el apoyo de técnicas propias de otras disciplinas en las cuales ponderan los enfoques cualitativos, como es el caso de la antropología. En pocas ocasiones se perciben especialistas de esta rama en las decisiones que se toman en torno al ámbito urbano, desde planificadoras, organismos gubernamentales, administraciones, etc.

Este argumento también se apoya con la postura de Monge (2007, p 17) desde su escrito de la ciudad desdibujada:

Para los planificadores y gestores urbanos la antropología habla de dimensiones difíciles de comprender en el lenguaje cuantificador y tecnificado de la planificación. Todavía hoy nos enfrentamos a la asignatura pendiente de compatibilizar las concepciones funcional-estructuralistas de la gestión urbana y espacial con los discursos post-estructural-funcionalistas que dominan la antropología contemporánea.

La incorporación de la disciplina de la antropología para este trabajo, alude, además de la incorporación de técnicas cualitativas, al estudio intensivo de la vida urbana, particularmente, en la vida cotidiana de las personas en el andar urbano. Tal es el caso de una investigación etnografía, las cuales son conocidas por explorar los aspectos socioculturales de civilizaciones asentadas en poblados alejados a las ciudades.

Sin embargo, ya es conocido desde Escuela de Sociología de Chicago, que se ha tratado de desdibujar la exclusividad de emplear este tipo de aproximaciones para estudiar a las civilizaciones alejadas de las urbes y su viabilidad de trasladarlas a los estudios urbanos, así como incluir a las ciudades en los debates científicos. Como explica el autor Tapada (2014), los estudios de la ciudad bajo la óptica de la antropología, ayudan a comprender el análisis de los espacios urbanos tal cual lo viven sus habitantes.

En ese sentido, una antropología urbana puede ser comprendida desde dos enfoques, así lo sostiene la antropóloga Signorelli (2012), al apostar que este tipo de investigaciones pueden surgir las siguientes denominaciones para su abordaje; por un

lado, se encuentra la antropología en la ciudad, la cual se centra en análisis en los micro grupos de humanos que residen en urbes; sin embargo, la ciudad se aborda de una manera aislada, como un objeto independiente, concebida desde un segundo plano.

En cambio, cuando se propone una antropología de la ciudad, en las mismas palabras de Signorelli:

La ciudad ya no es considerada como el telón de fondo de microrrealidades sociales de las que se quieren estudiar los caracteres, sino que está en el centro de la escena, en una de las dos siguientes perspectivas: o como realidad espacial y social que genera y condiciona actitudes y comportamientos (p. 71).

Para fines de esta investigación, se propone una antropología de la ciudad, pues en este caso, se tiene la premisa de que las condiciones de la materialidad de la ciudad, abordada en este tesis como la dimensión espacial, puede influir en incentivar la vida urbana a escala humana; por ello, la realidad espacial se concibe también desde un primer plano, la cual puede verse reflejada en las otras dimensiones propuestas, social y perceptiva.

Para terminar este apartado introductorio sobre la propuesta metodológica, se agrega la cita de Tapada (2014) la cual precisa la pertinencia de abordar el tema de esta investigación desde el enfoque de la antropología:

Las ciudades no pueden ser pensadas en singular sino que han de entenderse desde las múltiples formas de materialización de la vida cotidiana que se dan a

pequeña escala afectando la vida de los residentes de las ciudades. La escala humana, «la humanidad» de las ciudades, o de las sociedades urbanas, ha de ser el enfoque que dé sentido al análisis de las ciudades desde la antropología (p. 329).

### ***Trabajo colaborativo: Entre lo cuantitativo y lo cualitativo***

Dado que las líneas anteriores explican que, para el presente trabajo se propone una colaboración entre las visiones de diversas disciplinas durante el proceso metodológico, así como el rompimiento de paradigmas ortodoxos que abundan en los planteamientos urbanos, es congruente apostar por un enfoque mixto para la búsqueda de la información. Para ello, Flick (2015) apunta que “los enfoques de métodos mixtos se interesan en los vínculos pragmáticos de la investigación cualitativa y cuantitativa con el objeto de poner fin a las guerras de paradigmas de tiempos anteriores” (p. 28).

Por un lado, desde los especialistas del espacio, surge el dominio de hacer uso de los datos duros, aplicando técnicas de enfoques meramente cuantitativos; lo anterior radica en que, desde la visión de las disciplinas relacionadas con la espacialidad, es común manejar variables, ya que la información es medible. En contra parte, los estudios desde la óptica de la antropología y algunas ciencias sociales, suelen sustituirse las variables por categorías, pues se trata de información no medible.

Dicho lo anterior, este trabajo se apoya principalmente de la disciplina de la antropología para la parte metodológica, que, como ya se menciona anteriormente, desde

esta rama, surge una importante inclinación hacia el método etnográfico, donde uno de sus mayores atributos es el trabajo de campo. En efecto, el antropólogo Delgado (2007), apuesta por este tipo de métodos etnográficos, así como los enfoques mixtos para estudiar el espacio urbano y las respectivas actividades sociales que acontecen en el:

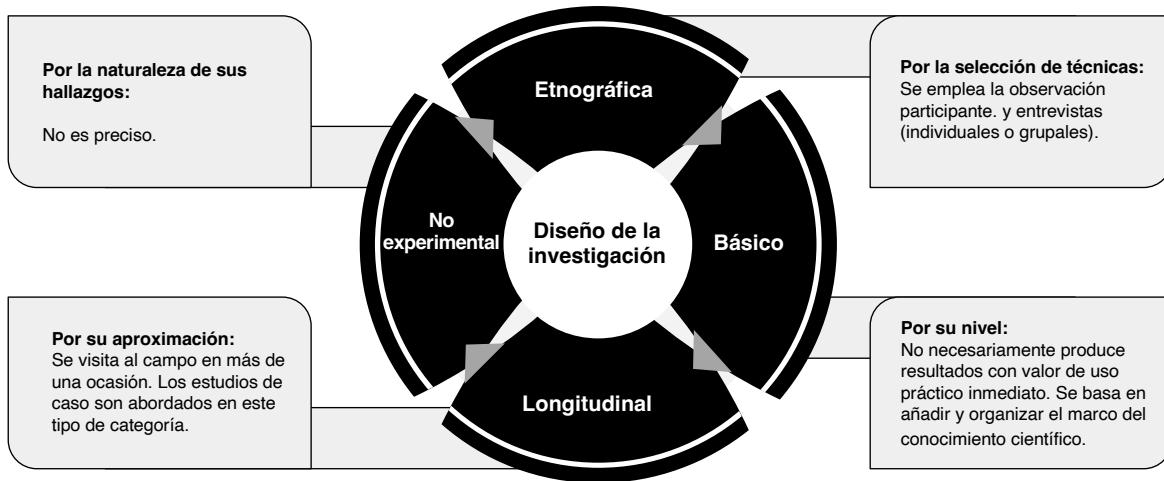
Las técnicas de registro y descripción de los hechos sociales que tienen lugar en espacios urbanos deberían articular las estrategias cualitativas y cuantitativas, las aproximaciones macroscópicas y microscópicas, lo que implica la aplicación conjuntada de técnicas etnográficas de observación sobre el terreno y de mediciones cuantitativas destinadas a la confección posterior de modelos matemáticos formales (p. 140).

De la misma manera, el diseño de las investigaciones etnografías puede partir con información cuantitativa, como una manera de caracterizar el objeto de estudio. Como explica el autor Restrepo (2018), los datos duros (cuantitativos) en la investigación cualitativa pueden operar a manera de un trabajo previo, los cuales abren camino a los enfoques cualitativos, puesto que al hacer uso de la información cuantitativa “a menudo se incorporan [...] para soportar algunos argumentos que ganan en claridad y contundencia cuando se soportan en cifras” (p. 44).

Por consecuencia, para dar continuación a los siguientes apartados que explican de manera detallada el estudio de cada dimensión planteado se incorpora las siguientes

figuras, las cuales ilustran el diseño general de este trabajo y las técnicas propuestas para el abordaje de cada dimensión.

**Figura 16:** Diseño general de la investigación



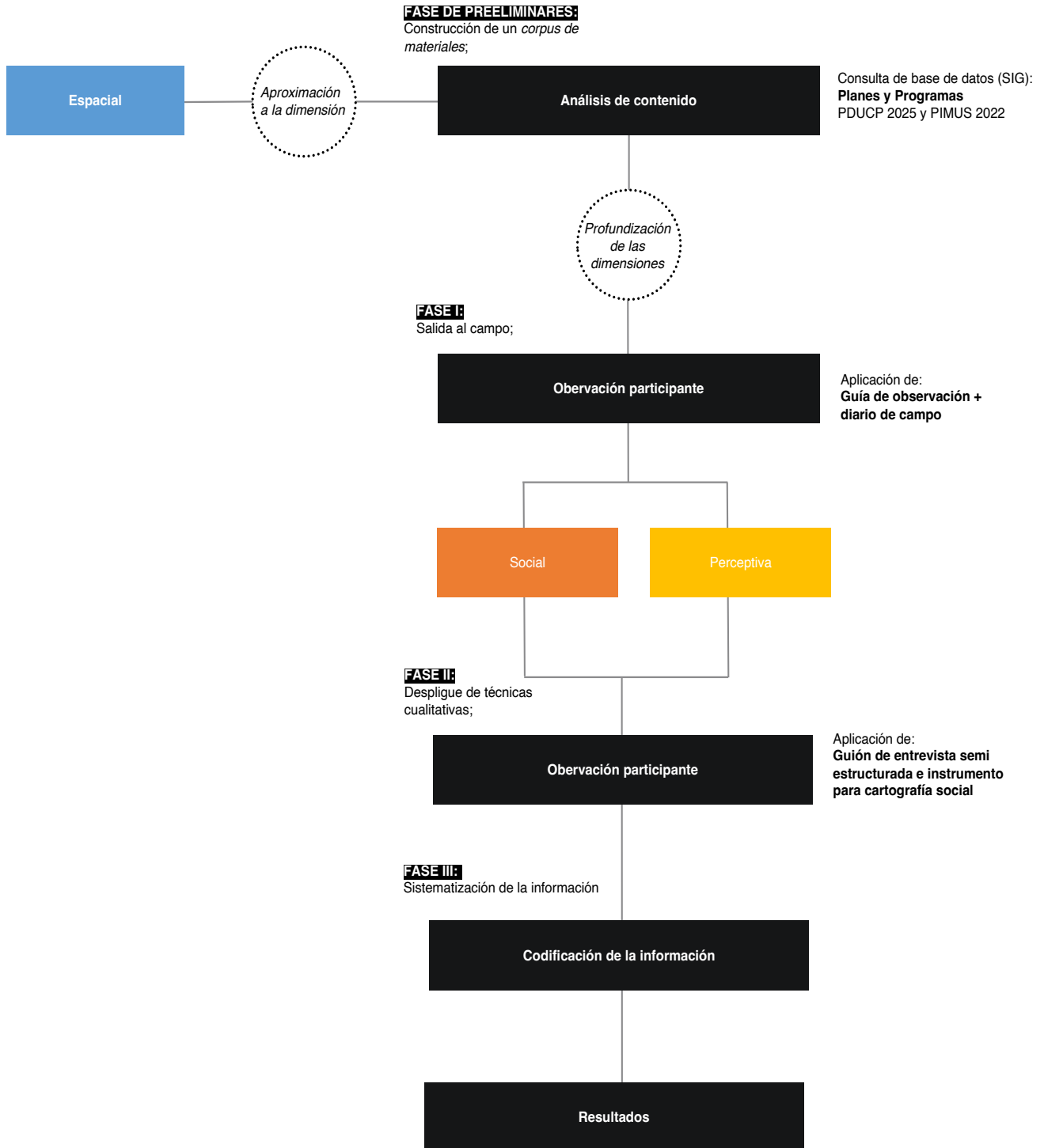
Nota: Adaptado de Encyclopedia of Information Science and Technology (2018), con información adicional de Galeano (2013) y Flick (2015).

**Figura 17:** Precisiones metodológicas consideradas

Diseño	Dimensiones	Enfoque	Método	Técnica
Etnográfico / estudio de caso	Espacial	Mixto	Observación participante	Observación de campo
	Social	Cualitativo		Entrevista
	Perceptiva			Medios visuales

## Abordaje de las dimensiones: espacial, social y perceptiva

Figura 18: Camino metodológico propuesto



El anterior esquema muestra el camino metodológico propuesto para la recolección de la información desde el abordaje de las tres dimensiones consideradas; en la cual se identifica una serie de pasos, llamadas aquí como fases que se detallan en los próximos párrafos.

Además, se agrega el siguiente diagrama de categorías y códigos, que surge a partir de la revisión teórica y conceptual, el cual desglosa los conceptos sustanciales de la investigación para lograr identificarlos durante la recolección de la información. Este tipo de diagramas contienen una serie de categorías, llamadas aquí *dimensiones*, que agrupan a las unidades de análisis para el estudio de la vida urbana desde la dimensión espacial, social y perceptiva; así como sus respectivas *subdimensiones* que conforman cada dimensión, las cuales son apoyadas con una propuesta de observables. Por cierto, para este tipo de maneras de ver, Galeano (2013) argumenta que se tratan de:

Categorías teóricas preliminares, o de "conceptos sensibilizadores" que proveen un sentido general de referencia y orientación para aproximarse a las instancias empíricas. Desde esta perspectiva, la conexión entre el concepto y el dato implica que el primero establece una serie de señales generales que guían el trabajo del investigador en determinado campo de estudio (p. 19).

Figura 19: Diagrama de categorías (dimensiones) y códigos (subdimensiones)

Dimensiones	Subdimensiones	Observables	
Espacial	Accesibilidad	<i>Diseño universal</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rampas de acceso</li> <li>▪ Espacios peatonales libres de obstáculos</li> <li>▪ Alternativas para personas con habilidades distintas</li> </ul>	<i>Legibilidad</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Referencias (hitos urbanos)</li> </ul>
	Comodidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobiliario urbano</li> <li>▪ Vegetación que crea sombra</li> <li>▪ Bordes en los espacios peatonales</li> </ul>	
	Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infraestructura peatonal con especial atención en las banquetas</li> </ul>	
	Variedad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Giros comerciales en los edificios adyacentes al corredor</li> <li>▪ Tipologías arquitectónicas</li> <li>▪ Horarios de apertura y cierre en los establecimientos circundantes al corredor</li> </ul>	
Social	Sociabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Actividades en grupo</li> <li>▪ Convivencia entre las personas participantes</li> </ul>	
	Inclusividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rasgos diversos de las personas participantes (raza, sexo, edad, tribus, habilidades distintas, etc)</li> </ul>	
	Permanencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Actividades de permanencia por las personas participantes</li> <li>▪ Actividades en movimiento por parte de las personas participantes</li> </ul>	
Perceptiva	Seguridad	<i>Intangibles</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Temor</li> <li>▪ Peligro</li> <li>▪ Confianza</li> </ul>	<i>Tangibles</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bolardos</li> <li>▪ Luminarias</li> </ul>
	Agradabilidad	<i>Intangibles</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Colores</li> <li>▪ Desagrado</li> <li>▪ Agrado</li> <li>▪ Interés</li> </ul>	<i>Tangibles</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Detalles ornamentales en elementos arquitectónicos y urbanos</li> </ul>

### **Fase de preliminares: Construcción de un *corpus* de materiales**

En primer lugar, se parte por el abordaje de la dimensión espacial, dado que permite adquirir un mayor conocimiento del campo de estudio, para identificar y transmitir confianza a las posibles personas informantes (Restrepo 2014). Por lo tanto, se puede caminar hacia la segunda fase de la investigación, caracterizada con la aplicación de instrumentos para obtener información de carácter cualitativo.

De tal modo, se propone la construcción de un *corpus* de materiales, el cual funciona como un plan de muestro para el análisis del corredor de estudio desde el entorno construido, con el fin de distinguir los tramos que presenten cualidades aceptables favorecer a la presencia de personas en las áreas públicas. Con lo anterior mencionado, se logra acotar el corredor por zonas, se facilita el trabajo de campo individual y permite continuar con el abordaje de las siguientes dimensiones a profundizar: social y perceptiva.

De acuerdo con Flick (2015) en estos casos la secuencia del muestreo se realiza de manera opuesta, esto equivale a decir que no surge una elección previa de los posibles informantes o acontecimientos para profundizar en ellos, sino que la investigación toma de partida la espacialidad como el vehículo que abre camino para continuar con la selección de las posibles personas a entrevistar y los acontecimientos que resulten de interés para la aplicación de los instrumentos cualitativos.

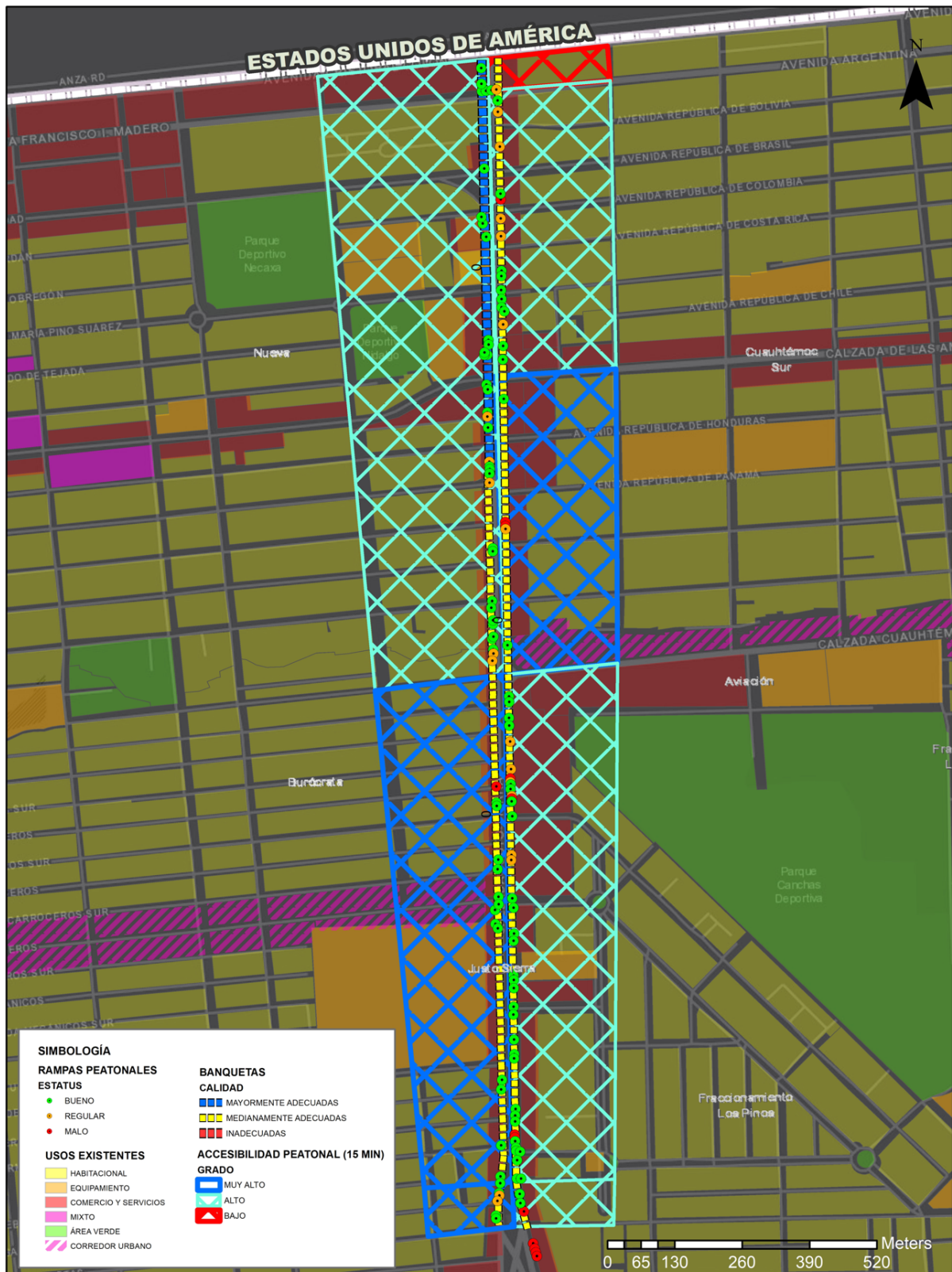
Con lo anterior precisado, se hace uso de datos disponibles que ayudan a conocer y caracterizar las condiciones de corredor de estudio desde la parte edificada, con el apoyo de una revisión bibliográfica, específicamente con la consulta de bases de datos de acceso libre por parte de organismos públicos que trabajan en el ámbito urbano como es el caso del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali IMIP.

De manera concreta, se toma de referencia el portal geoespacial por parte del organismo mencionado, el cual dispone de cartografía de la ciudad como parte del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Mexicali (2022), en donde se analiza la existencia y condición de la infraestructura peatonal que apoya a la presencia de la actividad peatonal en el espacio urbano, con especial a la información que arroja el portal para el área de estudio.

Posteriormente, se elabora una serie de mapas con el uso del *software* ArcGis para escritorio con insumos de la plataforma mencionada, en el cual se recopilan datos relacionados con las rampas peatonales, las calidades de las banquetas, la dotación de usos de suelo, entre otros, que se enlazan de manera estrecha con los *subdimensiones* que conforman a la dimensión espacial considerada, tales como la accesibilidad, la transitabilidad y la variedad.

Como resultado de la consulta de material bibliográfico consultado, se agrega el siguiente mapa, primer producto de la aplicación metodológica, que ilustra a manera de síntesis los datos que inciden en la dimensión espacial dentro del corredor Justo Sierra.

Figura 20: Mapa de muestreo espacial para construir un *corpus de materiales*



Nota: Elaborado con información del PIMUS por parte de IMIP (2022)

## Fase I: Salida al campo

Para continuar con la propuesta para el abordaje de la dimensión espacial, ahora, la investigación se centra en el campo de estudio para hacer uso de la observación participante, como una de las principales técnicas empleadas en el método etnográfico. Como lo hace notar, Angrosino (2012) “en condiciones ideales, la observación comienza en el momento en que el investigador entra en el entorno de campo, donde se esforzará por poner a un lado todas las ideas preconcebidas y no dar nada por supuesto” (p. 80). De la misma manera, al estudiar la ciudad resulta vital entenderla desde la propia experiencia vivida.

Dicho lo anterior, se desarrolla una guía de observación con el objetivo de considerar lo que se desea observar durante esta fase de la investigación, así como lograr distinguir las condiciones espaciales del caso de estudio que favorecen la presencia de la actividad humana; dichas cualidades fueron presentadas durante el apartado teórico.

Adicionalmente, el instrumento de observación fue elaborado para resaltar las zonas delimitadas para el análisis como resultado del muestro espacial, denominadas como norte y sur; del mismo modo, al tratarse de un corredor, se obtienen dos polos de análisis, debido a la segmentación de la vía por un eje acompañado de camellón central. Por ello, el instrumento de observación funciona como una serie de coordenadas que permite ubicar geográficamente el área que se encuentra analizando.

Por último, se realiza una ponderación de cada tramo del corredor abarcado, en donde se le asigna una puntuación basada en una serie de parámetros resultado de la revisión bibliográfica; luego, al sumar los puntajes obtenidos en el ejercicio de la ponderación, se logra valorar cada tramo del corredor analizado. A continuación, se desglosan los términos considerados para la valoración son: Ideal, parcial e insuficiente.

- Insuficiente = Menor a 5: La dotación de infraestructura y las condiciones espaciales limitan y obstruyen el desenvolvimiento de las personas en los tramos peatonales.
- Parcial = Igual o mayor a 5: Las condiciones espaciales son aceptables; sin embargo, muestra carencias y deterioro en la infraestructura peatonal.
- Ideal = Igual o mayor a 10: Las condiciones espaciales del área facilitan el desenvolvimiento de las personas usuarias en los tramos peatonales.

Al obtener los datos del ejercicio anterior, se elaborará un mapa que ilustre las condiciones espaciales de los tramos peatonales del caso de estudio, el cual se agregará en el apartado de los resultados.

## **Fase II: Despliegue de técnicas cualitativas**

Durante esta fase del camino metodológico, se continúa la estancia en el campo haciendo uso de la observación participante; ahora, con el respectivo desglose de los instrumentos cualitativos que ayudan a profundizar en la dimensión social y perceptiva.

Para recopilar información desde la propia experiencia del investigador en el campo, se propone un instrumento conocido en el método etnográfico como diario de campo, en el cual se agregan “las notas que regularmente escribe el etnógrafo durante sus estancias en terreno registrando la información y elaboraciones pertinentes para su investigación. Son notas escritas todos los días, de ahí su nombre de diario.” (Restrepo, E., 2018, p. 64). Además, el diario de campo se complementa con materiales obtenidos durante la estancia en el campo, registro fotográfico y grabaciones de voz.

En el caso del abordaje de la dimensión social, se considera un instrumento a manera de una guía de entrevista semiestructurada, puesto que Delgado (2007) promueve la técnica de la entrevista como una forma de aproximarse a las dinámicas sociales que acontecen en el espacio urbano; agregando lo siguiente: “la entrevista es la única fórmula que nos permite acceder a los significados que los actores sociales atribuyen –o pretenden hacernos creer que atribuyen– a los elementos de su medio ambiente” (p. 104).

Por lo tanto, las preguntas consideradas en la guía de entrevista son planteadas para que aborden los temas de interés para esta investigación, los cuales se encuentran estrechamente relacionados con las actividades sociales que las personas usuarias

realizan en su vida cotidiana desde la materialidad del espacio urbano, que, claro, al tratarse de una entrevista semiestructurada, se plantea desde un enfoque flexible, bajo la premisa de seguir el ejercicio como una plática casual, sin dejar el ojo en los temas planteados; sin embargo, durante la dinámica de la entrevista, el investigador se percata del hecho de no estar obteniendo la información deseada, se hace uso de la guía para retomar los temas de interés para este trabajo.

En ese sentido, para lograr aproximarse a la dimensión social, se tocan temas relacionados con las actividades de socialización, la convivencia grupal, el encuentro casual, la permanencia, entre otras, que se tratan de algunos observables plasmados en el diagrama de categorías y códigos. Por cierto, Angrosino (2012) sostiene que, en los trabajos etnográficos, se intenta distinguir determinadas prácticas y encontrar patrones de comportamientos, desde la propia experiencia de los individuos.

Tal es el caso de este trabajo, al hacer uso de la técnica de la entrevista, para así, descubrir cuáles actividades de socialización se destacan en el desenvolvimiento de las personas en el andar urbano, las cuales desde el planteamiento de este trabajo, se han visto disminuidas en las ciudades fronterizas de México.

Cabe señalar que, desde las primeras aproximaciones al campo de estudio, se realizaron una serie de ejercicios para lograr acercarse a los posibles informantes, como dice Galeano (2003) “como estrategias para interactuar con los informantes se recomienda

situarse en puntos de mucha acción, establecer conversaciones informales, identificarse, entrar a través de porteros, solicitar permiso, autorización y ganarse la confianza”. (p.33)

En dichas aproximaciones a las personas usuarias del corredor Justo Sierra, se llevaron a cabo ejercicios de conteos, registros fotográficos y una detallada observación en los lugares estratégicos que presentan mayor afluencia de personas, como las paradas del transporte público, cerca de las terrazas de los restaurantes, entre otros.

**Figura 21:** Ejemplo digitalizado de conteo de personas usuarias en las primeras visitas al campo de estudio

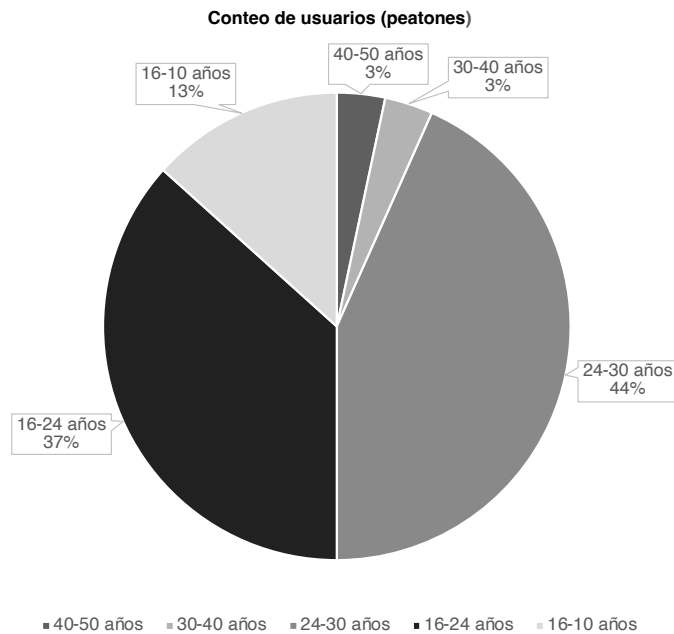


Figura 22: Ejemplo de registro fotográfico en las primeras visitas al campo de estudio



Mencionado lo anterior, se concluye que, para la aplicación de los instrumentos cualitativos, los posibles informantes objetivo, son los porteros, ya que cuentan con un mayor conocimiento del contexto urbano de la zona. Asimismo, para la aplicación de dichas técnicas, serán oportunos los días en que se presente menor flujo de tráfico rodante, por cuestiones de seguridad y no interfiera el ruido del ambiente en las grabaciones de las entrevistas.

En cuanto al abordaje de la dimensión perceptiva, se hace uso de los recursos visuales, pues, desde los aportes teóricos con autores como Castro (1997), se ha recalcado que la vista es el principal sentido que las personas utilizan en el andar cotidiano. Por ello, los aspectos perceptivos, se abordan por medio del uso de fotografías, las cuales fueron obtenidas desde los ejercicios del caminar en el corredor de estudio en las primeras aproximaciones a la zona. Sin duda, se distingue al registro fotográfico como una manera de ver al mundo con una función social:

Una muestra de lo que es o era el mundo, una persona, un lugar, un acontecimiento, un momento; por tanto, es un documento social y la forma más efectiva de comunicar. De ahí el dicho «una imagen vale más que mil palabras». Desde que existe, la imagen fotográfica relata y describe visualmente hechos, modas, costumbres y lugares, convirtiéndose en la memoria visual de los pueblos. (Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, 2015, p. 45).

Por lo tanto, el siguiente instrumento que se elabora, se proyecta su aplicación a manera de una segunda parte de la entrevista entablada con los informantes; es decir, al realizar el ejercicio de la entrevista, se les facilita el siguiente instrumento en formato físico, que está realizado con el fin de una modalidad práctica, en el cual se dispone una serie de fotografías que plasman escenas panorámicas del contexto urbano con el que interactúan en su vida cotidiana.

Cabe señalar que, las fotografías promovidas en el diseño del instrumento, incluyen, en primer lugar, imágenes que proporcionan un mayor contexto del lugar y elementos de referencia, es decir, capturar la escena urbana a una escala ampliada; de tal manera, las personas logran ubicar el sitio en el cual se captura la fotografía, creando un ejercicio mental al recordar algunas de sus experiencias vividas.

Tal cual lo apunta Banks (2010), estudioso de los medios visuales en la investigación cualitativa, al explicar que cuando se hace uso de la fotografía, conlleva a “promover comentarios, recuerdos y debate en el curso de una entrevista semi estructurada” (p. 116). Además, se agregan algunas fotografías, captadas a una escala menor, que capturan tramos concretos presentes en el corredor, tal cual como las personas viven y perciben el espacio urbano en el caminar ordinario.

Con lo anterior mencionado, se promueve la facilidad de que las personas entrevistadas, identifiquen y señalen aquellos elementos plasmados en las fotografías, que les parezcan agradables, así como seguros, por medio de una serie de símbolos

propuestos, cumpliendo con las respectivas subdimensiones, anotadas en el diagrama de categorías y códigos que conforman esta dimensión perceptiva de análisis.

**Figura 23:** Fotografía contextual del corredor Justo Sierra



Una vez obtenido dicho instrumento contestado, se procura la construcción de un mapa, el cual señala aquellos elementos facilitados en el instrumento, ubicados a lo largo del corredor. En especial, este tipo de ejercicios son abordados como “cartografía social”, pues esta serie de mapeos involucran a las personas sobre su experiencia en el territorio, tal cual lo señala el autor Carballada, en el libro de *Cartografía social: teoría y método: Estrategias para una eficaz transformación comunitaria* del escritor Diez T. (2018), en donde se describe a este tipo de aproximaciones cartográficas con las siguientes palabras:

La cartografía social puede ser entendida como la posibilidad de construcción de una gramática, de un orden del discurso singular, de un lenguaje territorial, donde los que participan pueden elaborar desde lo heterogéneo visiones compartidas, pautando diferentes prioridades, jerarquías o inquietudes en las que se visibilizarían temas, problemas o cuestiones que interperlan la cotidianidad y la atribución de sentidos en esa esfera y tal pudiendo, a la vez, lograr articular lo macrosocial y lo microsociales en la singularidad del territorio (p. 15).

Por último, resulta oportuno también conocer los elementos, reflejados en las fotografías, que se conciben como inseguros y desagradables, permitiendo cierta flexibilidad de señalarlos en el material facilitado. Dichos elementos resultan opuestos a las subdimensiones propuestas, sin embargo, de esta óptica, se pueden generar contrastes a la hora del análisis de la información recolectada. También, como señala el autor Carballada (2018), aquellas problemáticas, que desde este trabajo, se perciben en determinados elementos del andar cotidiano en el contexto urbano.

### Fase III: Sistematización de la información y resultados empíricos

La estadía en el campo con el motivo de la recolección de la información y los datos comprendió desde el mes de septiembre a noviembre del año 2022, con la transición de las estaciones del año de verano a otoño. A continuación, los resultados empíricos, obtenidos al aplicar cuatro instrumentos a lo largo del camino metodológico propuesto; además, se explican los pasos seguidos para llevar a cabo la sistematización de la información obtenida.

Primeramente, para el análisis de la dimensión espacial, se realiza la sumatoria de las ponderaciones, a manera de puntajes, capturadas desde recorridos de campo; con el uso de la observación participante y el apoyo de la guía de observación, para así, realizar una valoración de cada tramo de las manzanas estudiadas del caso de estudio. La sumatoria de la ponderación equivale a un puntaje de 16, como la máxima cantidad posible de obtener, por lo tanto, se agregan el esquema de valoración y los respectivos resultados obtenidos.

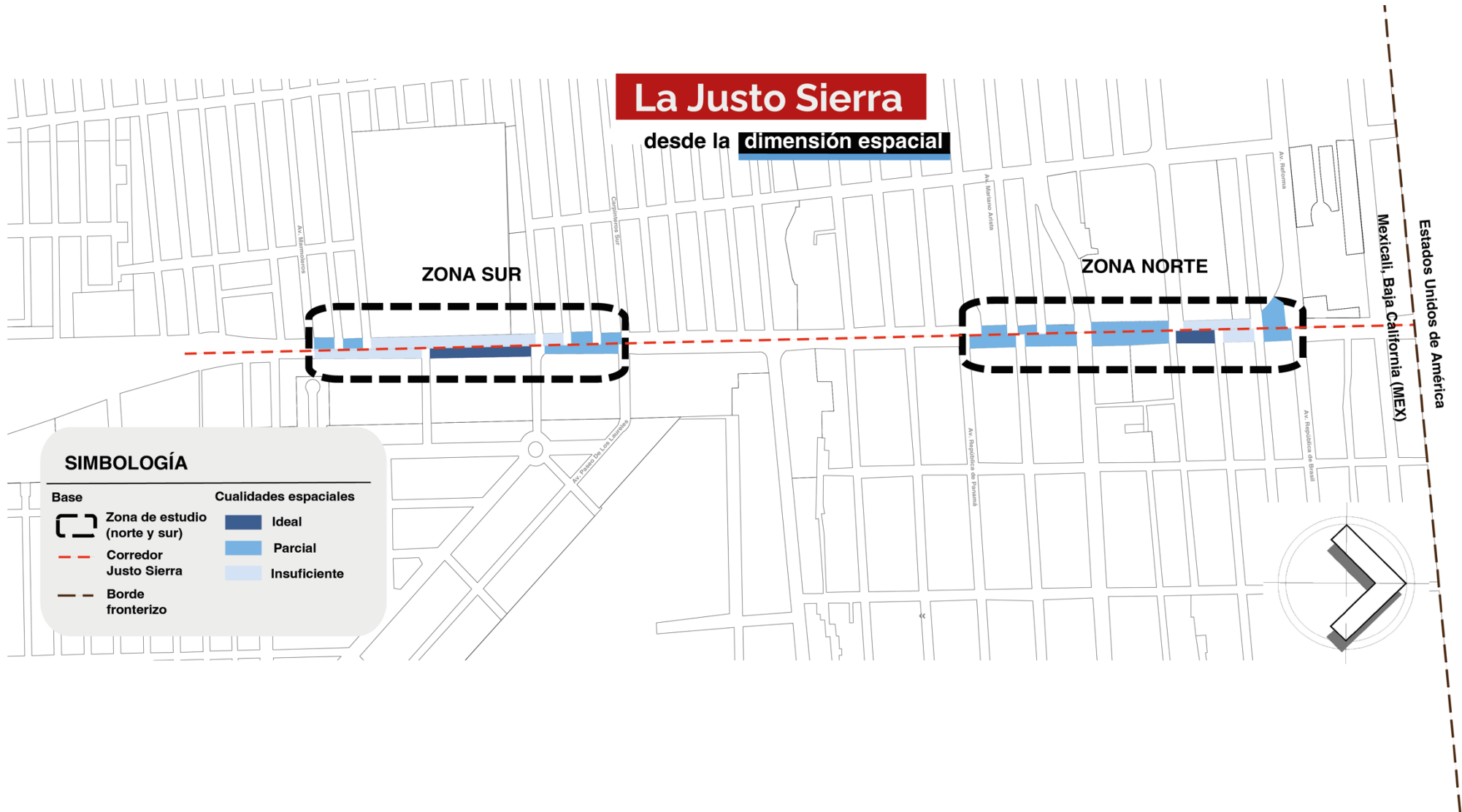
Además, se muestran los resultados del análisis espacial con la construcción de un mapa, el cual señala los resultados de la valoración para cada tramo de análisis; para el caso de los tramos que presentan mayores cualidades espacial, se marcan como *ideal*; luego, en un nivel intermedio medio, se localizan como *parcial*; por último, para la calidad espacial con mayor oportunidad de un mejoramiento, se catalogan como *insuficiente*. En

cuanto a los parámetros utilizados para asignar la ponderación, se incluyen en el Anexo A, al final del documento.

**Figura 24:** Resultados de la ponderación para la dimensión espacial

DIMENSIÓN ESPACIAL							DIMENSIÓN ESPACIAL		
ZONA	MANZANA	SUBDIMENSIONES				PONDERACIÓN	ZONA	MANZANA	VALORACIÓN
		<i>accesibilidad</i>	<i>comodidad</i>	<i>transitabilidad</i>	<i>variedad</i>				
NORTE	A	5	1	1	0	7	NORTE	A	PARCIAL
	B	2	1	1	2	9		B	PARCIAL
	C	1	0	1	0	2		C	INSUFICIENTE
	D	2	1	0	2	5		D	PARCIAL
	E	4	2	2	2	10		E	IDEAL
	F	3	0	1	2	6		F	PARCIAL
	G	5	0	2	2	9		G	INSUFICIENTE
	H	1	3	2	0	6		H	PARCIAL
	I	2	2	1	2	7		I	PARCIAL
	J	5	0	2	0	7		J	PARCIAL
	K	7	1	1	0	9		K	PARCIAL
	L	1	3	2	2	8		L	PARCIAL
SUR	M	2	0	2	2	6	SUR	M	PARCIAL
	Ñ	1	1	1	2	5		Ñ	PARCIAL
	N	2	0	2	2	6		N	PARCIAL
	O	6	2	2	2	12		O	IDEAL
	P	2	3	2	2	9		P	PARCIAL
	Q	2	0	1	0	3		Q	INSUFICIENTE
	R	2	1	1	0	4		R	INSUFICIENTE
	S	3	1	2	0	6		S	PARCIAL
	T	2	1	1	0	4		T	INSUFICIENTE

Figura 25: Resultados de la ponderación para la dimensión espacial



En cuanto a los datos obtenidos mediante la aplicación de instrumentos cualitativos, Galeano (2003) sostiene que la sistematización de la información cualitativa conlleva técnicas como la codificación, describiéndola de la siguiente manera:

La codificación como proceso de caracterizar y clasificar datos, permitiendo su vinculación con la teoría; la elaboración de cuadros, diagramas. Flujogramas, mapas conceptuales y matrices que permiten analizar los datos existentes [...] Las transcripciones son herramienta fundamental para pasar del discurso oral al escrito y para clasificar y tematizar la información obtenida a través de la grabación (p. 37).

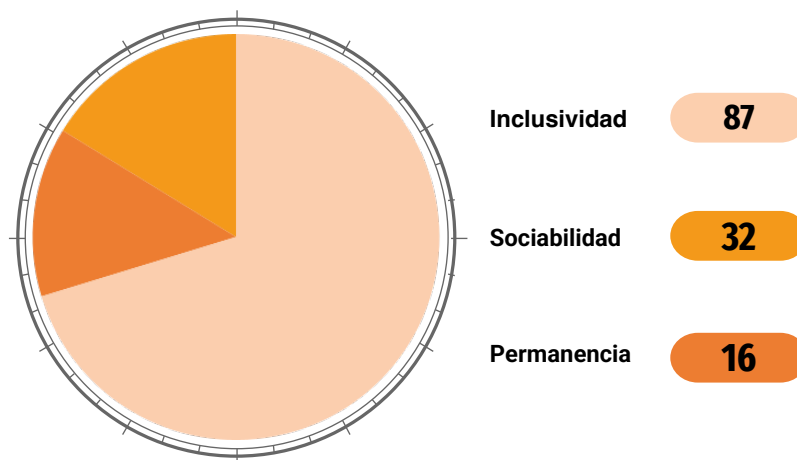
Por tanto, en este trabajo de investigación se retoma la técnica de la codificación con el apoyo del *software* Atlas.ti como una herramienta para el análisis y sistematización de la información obtenida en los instrumentos cualitativos. Una vez realizada la transcripción de las siguientes entrevistas aplicadas, se ingresaron al programa para llevar a cabo la codificación con base en el diagrama de categorías y códigos. A continuación, se agrega la siguiente figura que ilustra rasgos sociodemográficos de los informantes tras la aplicación de 16 entrevistas.

**Figura 26:** Características sociodemográficas de las personas entrevistadas

Persona entrevistada	Características sociodemográficas		
	Ocupación	Edad	Sexo
1	Vendedora ambulante	45	Mujer
2	Vendedor ambulante	52	Hombre
3	Guardia de seguridad	50	Hombre
4	Guardia de seguridad	56	Hombre
5	Empleado de servicios	46	Hombre
6	Empleado de servicios	37	Hombre
7	Empleado de servicios	34	Hombre
8	Empleada de servicios	54	Mujer
9	Empleada de servicios	32	Mujer
10	Estudiante	20	Mujer
11	Estudiante	21	Mujer
12	Estudiante	18	Mujer
13	Estudiante	19	Mujer
14	Estudiante	22	Mujer
15	Turista	35	Hombre
<b>Promedios</b>		<b>36 años</b>	<b>8 mujeres / 7 hombres</b>

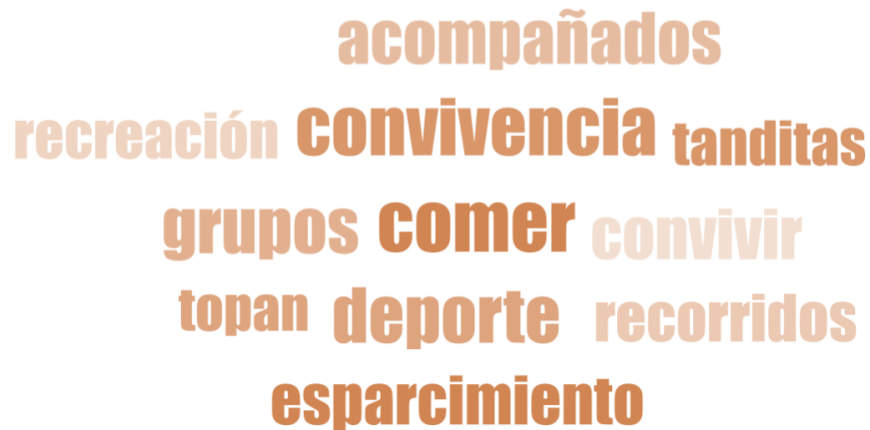
Dentro del ejercicio de codificación de la información, la sumatoria de códigos obtenidos para el caso de cada *subdimensión* que conforman la dimensión social fueron arrojados de la siguiente manera, mostrados en la figura 36.

**Figura 27:** Sumatoria de los códigos sociales encontrados en las técnicas cualitativas



De forma adicional, se facilitan las siguientes nubes de palabras que contienen de manera gráfica los términos mayormente repetidos dentro de las narrativas, los cuales fueron codificados bajo alguna de las subdimensiones planteadas.

**Figura 28:** Subdimensión: sociabilidad



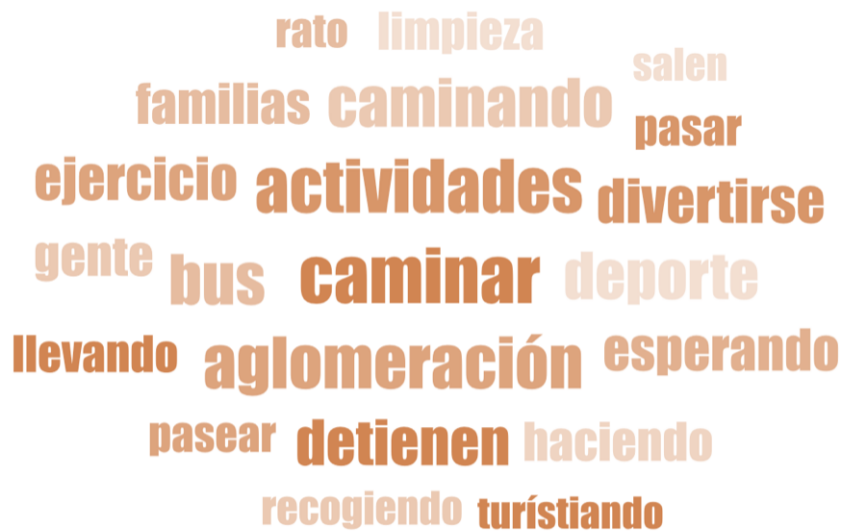
Nota: Elaborado con información sistematizada en el *software* Atlas.ti

**Figura 29:** Subdimensión: inclusión



Nota: Elaborado con información sistematizada en el *software* Atlas.ti

**Figura 30:** Subdimensión: permanencia



Nota: Elaborado con información sistematizada en el *software* Atlas.ti

Con relación en los resultados obtenidos desde el abordaje de la dimensión perceptiva mediante uso de los medios visuales, se construye el siguiente mapa, que, como ya se menciona anteriormente, la información obtenida se plasmaría a manera de un ejercicio de cartografía social. Recordado lo anterior, el siguiente mapa muestra aquellos elementos tangibles que mayormente fueron señalados por las personas entrevistadas, los cuales se vinculan con las *subdimensiones* para esta dimensión perceptiva, en donde se destacan la agradabilidad y seguridad. Dichos elementos, fueron ubicados geográficamente en el corredor, para lograr encontrar los contrastes que presenten ambas zonas.

Figura 31: Resultados principales del abordaje de la dimensión perceptiva a manera de cartografía social



Adicionalmente, durante la codificación realizada en el *software* de Atlas.ti, resulta imprescindible visualizar cómo se entrelaza la información obtenida para cada dimensión; para el caso particular de los datos facilitados mediante los instrumentos de corte cualitativo, tales como las notas del diario de campo y las entrevistas.

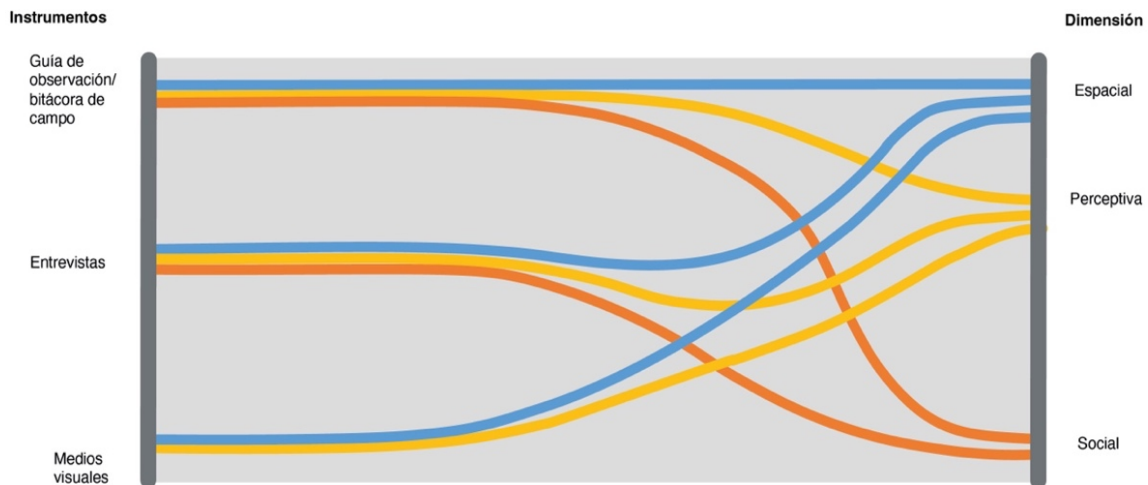
Cabe señalar que dichos instrumentos fueron elaborados para el abordaje de una dimensión en particular; sin embargo, es notable cómo se enlazan los observables por la riqueza de la información cualitativa, en donde se destaca la predominancia de observables relacionados con la espacialidad del corredor, principalmente desde su *subdimensión* de la variedad.

**Figura 32:** Sumatoria de códigos obtenida mediante las técnicas cualitativas

<b>Dimensiones</b>	<b>Subdimensiones</b>	<b>Subtotal</b>
<b>Espacial</b>	Accesibilidad	10
	Comodidad	24
	Transitabilidad	7
	Variedad	72
	*Personalización	24
	<b>TOTAL</b>	<b>137</b>
<b>Social</b>	Sociabilidad	32
	Inclusividad	87
	Permanencia	12
	<b>TOTAL</b>	<b>131</b>
<b>Perceptiva</b>	Seguridad	5
	Agradabilidad	12
	<b>TOTAL</b>	<b>17</b>

*\*Código emergente*

**Figura 33:** Cruce de dimensiones en los resultados obtenidos mediante técnicas cualitativas



A manera de cierre de este apartado metodológico y síntesis de los resultados encontrados, se presenta la siguiente aproximación cartográfica, que es denominada como un *Atlas Eclético* por el autor Boeri (2010), quien menciona esto:

Son textos heterogéneos –informes, estudios fotográficos, descripciones geográficas y literarias, clasificaciones, informes de investigación, investigaciones cualitativas, ensayos y artículos, antologías y monografías, memorias de planes o de proyectos, etc.– pero similares en su aproximación visual. Tienden a asumir la forma de un "atlas" porque buscan nuevas correspondencias lógicas entre los objetos que ocupan el espacio, las palabras que utilizamos para nombrarlos y las imágenes mentales que proyectamos en ellos; y tienden a ser ecléticos porque los criterios en los que se basan estas correspondencias son a menudo multidimensionales, espurios y experimentales (p. 183).

Explicado lo anterior, en la construcción del *Atlas Eclético* se distribuye el análisis y se agregan capas de información de cada dimensión de análisis. Dicho gráfico, puede aproximarse a un mapa temático, término conocido desde los planteamientos urbanos, en los cuales, desde una base cartografía, muestra datos y patrones que han sido obtenidos desde una metodología apoyada principalmente de los datos duros.

Sucede algo similar para del mapa que a continuación se presenta, el cual involucra la participación de las personas en el territorio estudiado, mediante la transcripción de los propios diálogos de las entrevistas; agrega los aspectos perceptivos, plasmados desde la visión de los informantes, pues distinguieron aquellos elementos que consideraban agradables y seguros, desde las fotografías captadas en el sitio; incluye cualidades del entorno edificado, puesto que se agregan los resultados de la ponderación y valoración espacial realizada. Por último, se incorpora la experiencia del propio investigador durante las experiencias del trabajo de campo, mostrando de manera sintetizada algunas de las transacciones obtenidas del diario de campo.

Figura 34: Atlas ecléctico: síntesis de los resultados obtenidos tras la aplicación de una metodología mixta



## Cuarta Parte

### Discusión de los hallazgos

#### *El probabilismo como encuadre de interpretación*

En el campo del estudio y diseño de la ciudad, surgen diversas posturas sobre cómo incentivar la vida urbana en los espacios públicos desde la escala humana, por lo tanto, se retoman algunas personas estudiosas citadas en el apartado teórico como Bentley et al. (1999) con su libro *Entornos vitales, hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico*, quienes sugieren algunas recomendaciones para ‘humanizar’ los entornos urbanos, apostando por las cualidades físicas de las ciudades.

De la misma manera, Jacobs B. (1997) profundiza en aquellas características físicas de los espacios públicos, particularmente de las calles, las cuales pueden ser clave para que su diseño logre incentivar la actividad humana, como su accesibilidad, los detalles ornamentales en edificios adyacentes y en el mobiliario urbano, la variedad de tipologías arquitectónicas a lo largo de la calle, su definición, entre otros.

Los anteriores aportes son un claro ejemplo de la postura clásica del diseño urbano, que considera al entorno espacial como el factor primordial que influye y determina las actividades de los individuos; de manera que, al inclinarse por el ámbito espacial de las ciudades, se alude a la postura del determinismo, corriente que

sostiene que los comportamientos de las personas son determinados por el entorno físico construido, la cual ha sido empleada en una gran variedad de disciplinas, tal es el caso de la arquitectura y el ámbito urbano (Meyer, 2020).

Sin embargo, la relación entre el entorno y el comportamiento humano es compleja, por lo que se han identificado puntos débiles y limitaciones al considera una postura determinista en los planteamientos urbanos, tales como: La infravaloración de la influencia de otros factores en el compartimeno humano, el ignorar el papel activo de la elección y los propósitos por los cuales las personas visitan los espacios y el descuidar los procesos de creación y modificación de entornos (Franck, 1948, citado en Carmona et al., 2010).

De tal modo, surgen algunas variantes de la corriente determinista, como es el caso del probabilismo y del posibilismo, en las cuales el comportamiento humano se ve involucrado en combinación de factores, tales como el entorno edificado, las dinámicas sociales y culturales, los aspectos perceptivos, entre otros. Un referente clásico de la literatura del ámbito urbano que compagina con las variantes del determinismo, es la teoría del lugar por Canter (1977), quien argumenta que los lugares urbanos se definen por las características edficadas, las actividades que se realizan en ellos y las concepciones que las personas le atribuyen a los lugares facilitadas por la forma física.

Cuando los espacios públicos disponen de una diversidad de usos, diferentes tipologías arquitectónicas, así como las diferentes amenidades que presenta, las personas

usuarias pueden elegir entre una gama de oportunidades ambientales que ofrece el entorno construido, como es el caso del corredor Justo Sierra, en donde el entorno físico crea un abanico de probabilidades que influyen en el comportamiento de las personas y provoca que algunas prácticas sean más probables que otras en las áreas de dominio público, tal es el caso de la permanencia y las actividades sociales.

De tal modo, es posible hacer uso de la póstura del probabilismo como marco referencial para profundizar en los hallazgos encontrados de esta investigación, la cual considera un vínculo probabilístico entre el entorno físico y las acciones de las personas; es decir, el espacio es abordado como un conjunto de múltiples oportunidades, en el cual las personas usuarias toman sus decisiones en su manera de actuar (T. et al.,1999).

Algunas investigaciones del ámbito urbano en donde los hallazgos se encuentran alineados por la corriente del probabilismo son la Mehta (2013), en la cual se analiza la relación entre las actividades sociales y las percepciones de las personas en tres calles comerciales de barrios norteamericanos, para demostrar que los comportamientos sociales en las áreas públicas no son resultado exclusivo de la influencia del entorno edificado, sino, van acompañados de los usos del suelo, su gestión y los significados que los individuos le asignan a los lugares.

En el estudio de Lesan, M. y Gjerde, M. (2020) se emplea una metodología mixta para examinar tres calles de Nueva Zelanda para comprender cuáles atributos del espacio público impulsan actividades sociales entre los individuos, agregando sus rasgos

culturales, las percepciones de los usuarios y sus motivaciones para hacer uso de los espacios públicos y dentro de los hallazgos se destacaron la posición de los asientos y el tipo de mobiliario como aquellas características que influyen en las actividades de los usuarios.

Por lo anterior, al considerar el probabilismo en un proyecto urbano, conlleva el proporcionar las mejores condiciones mediante el diseño del entorno espacial como elemento clave para estimular los compartimientos sociales de los individuos en la zona, puesto que referentes clásicos del diseño urbano, como los mencionados anteriormente, relacionan el uso y la experiencia de las personas con los atributos espaciales.

## ¿De qué color es la Justo Sierra? La dimensión perceptiva en el corredor

El subtítulo del presente apartado corresponde a un interesante cuestionamiento situado en el instrumento aplicado a las personas informantes con el motivo de indagar en cómo perciben al corredor. Los resultados predominantes fueron los que a continuación se muestran en la fig. 35.

**Figura 35:** Colores del corredor asignados por las personas entrevistadas



Justo Sierra

Precisado lo anterior, los resultados arrojados abren un amplio panorama para explicar la dinámica urbana que acontece en el área de estudio; en primer lugar, es posible describir al corredor como vibrante, dinámico, basto de actividades y de colores cálidos. La previa aserción es soportada por el andamiaje teórico de la psicológica del color, en el cual es posible encontrar una correspondencia entre los colores y los estímulos emotivos que provocan.

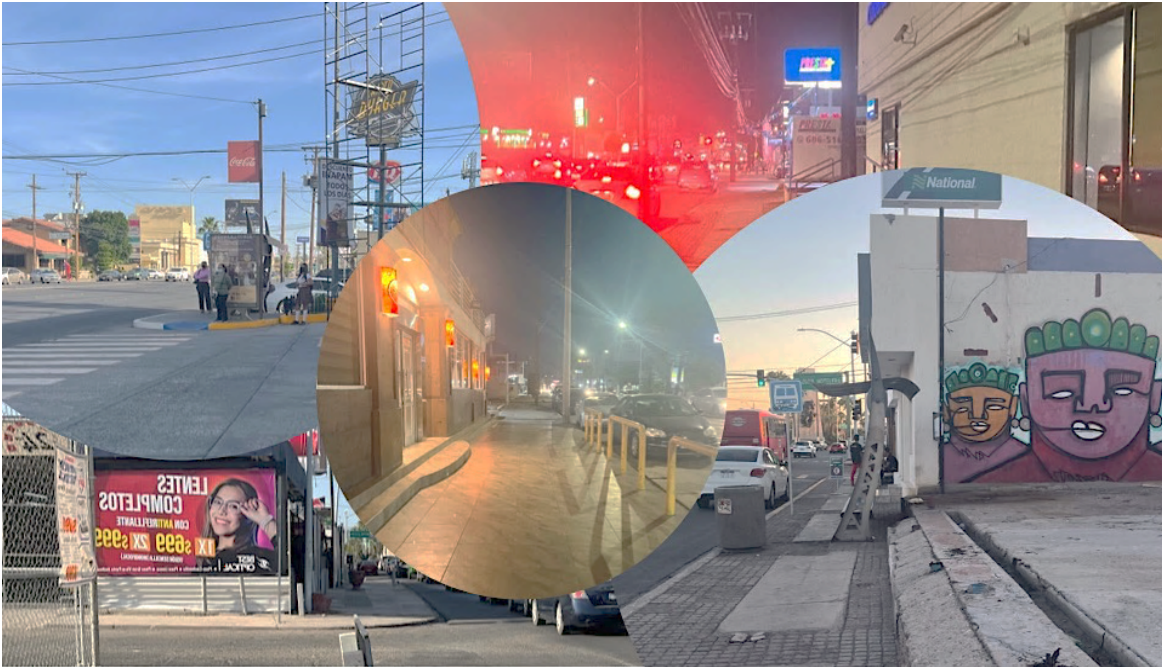
En relación con los temas urbanos, los colores presentes en la escena urbana acompañan a la experiencia de la vida cotidiana en la ciudad, ya que con los aportes de Castro (1997), tomados desde el apartado teórico, se enfatiza a la visión como el principal sentido que las personas utilizan en el andar cotidiano. Por ello, al asignar una paleta cromática a un determinado lugar, se dotan de grandes concepciones y significados

gracias a la percepción de las personas. La vida urbana se manifiesta como un espectáculo de tonalidades; para el caso de estudio, los colores que las personas le atribuyen al corredor Justo Sierra, son el rojo, naranja, amarillo y marrón, los cuales denotan una viabilidad para agruparlos bajo una categoría.

Tal es el caso de lo que expresa Hayten (1968), al denominarlos bajo el grupo de colores como cálidos, argumentando que muestran una mayor potencia y estímulo, ya que suelen ser asociados con emociones y sentimientos como la alegría, el entusiasmo y la exaltación. Por ejemplo, el color rojo representa actividad, movimiento y vitalidad, también, el color amarillo es usualmente asociado con la alegría y el poder.

Cabe señalar que, estos colores cálidos señalados en el instrumento aplicado, son facilitados en el área de estudio por elementos como carteles de publicidad, señales de tránsito, señaléticas, luces, autos que transitan, mobiliario urbano, arte urbano, luminarias en las edificaciones, entre otros (ver fig. 36), debido al predominio del uso de suelo que se localiza en el corredor, el comercial. Sin embargo, al tratarse de colores que tienen una mayor potencia de exaltación, dejan en un segundo plano la paleta basada en colores con baja saturación presente en las arquitecturas adyacentes al corredor.

**Figura 36:** Guiños de colores cálidos presentes en la escena urbana del área de estudio



De igual manera, es posible compaginar la anterior interpretación con los resultados encontrados en la siguiente interrogante plasmada en dicho instrumento: ¿cómo percibes la Justo Sierra? Los entrevistados anotaron respuestas como: “lugar muy transitado por personas”, “con movimiento”, “aglomerada”, “muy transitada”, “mucho tráfico”, “agradable”, las cuales reflejan una concepción similar del corredor y los significados de los colores encontrados.

Paulatinamente, al analizar las entrevistas entabladas con las personas con el motivo de indagar en la dimensión social, es notable el cruce de dimensiones tras la obtención de aspectos relacionados con la percepción, de manera concreta, con los códigos correspondientes a la agradabilidad y la seguridad. Por ejemplo, algunas de las

narrativas encontradas fueron: “Pues aquí, lo que es la Justo Sierra, la gente sale a caminar. Muy bonita la calle, tiene seguridad; yo veo muy limpias las calles. Muy bonitas las calles” (vendedora ambulante, comunicación personal, 22 de octubre del 2022).

Otra respuesta obtenida en la entrevista que se enlazada con la dimensión perceptiva fue: “La zona es como todos los lugares de Mexicali. Tiene por lo regular partes muy seguras y partes en donde queda mucha inseguridad e incertidumbre, en donde no hay alumbrado” (empleado de restaurante, comunicación personal, 23 de octubre del 2022). Es notable cómo se presentan algunos contrastes en las respuestas de las personas, pues a pesar de concebir al corredor como un lugar seguro por el día, al bajar el telón oscuro, se convierte en un panorama distinto.

La dinámica urbana nocturna en la zona de estudio se ve impulsada por la presencia de espacios privados destinados para practicar diversas actividades relacionadas con el consumo de alimentos y el esparcimiento, tales como bares, cervecerías, puestos ambulantes de comida, entre otros. Sin embargo, al oscurecer algunos tramos del espacio público, tal es el caso de las aceras, quedan desatendidos en cuestiones de iluminación.

Lo anterior genera la sensación de inseguridad y peligro para la vida urbana nocturna que acontece en el área, sobre todo para la actividad peatonal, como es el caso de los recorridos que ocurren a lo largo del corredor por grupos de ciclistas, personas que pasean a sus mascotas, o bien, alguna actividad deportiva, ya que, debido al clima

extremoso de la ciudad, las personas usuarias optan por utilizar estos horarios durante el período de verano en vista de la disminución de las altas temperaturas.

Sin duda, la actividad nocturna que acontece en el área se ve impulsada, en gran medida, por las personas usuarias que emplean una movilidad no motorizada, puesto que algunos arrojados en las entrevistas explican que “Los estudiantes universitarios que utilizan el transporte público, también comparten ese mismo horario (vespertino), sobre todo porque el último camión de ruta me parece que pasa a las 8pm. A los grupos ciclistas se les suele observar después de las 7pm” (estudiante de posgrado, comunicación personal, 08 de noviembre del 2022).

Desde otro matiz, al indagar en las fotografías lanzadas en el instrumento para el abordaje de la dimensión perceptiva, los informantes también emitieron algunos juicios hacia determinados aspectos relacionados con la materialidad del corredor, es decir, elementos tangibles. Para ello, se retoman algunos aportes de especialistas en el tema como Allan B. Jacobs (1997); Gehl (2014) y Pozueta et al., (2009), profundizados en el apartado teórico, quienes subrayan la relevancia de elementos físicos presentes en la escena urbana, pues además de notar el panorama global, también perciben algunos sutiles detalles a una escala menor.

Algunos de los elementos físicos que destacan los informantes por dotar la experiencia del caminar urbano de sensaciones atractivas e interesantes, son las texturas

en los materiales de los pisos como adoquines, las luminarias ornamentadas, maceteros con vegetación, el tejado que cubre las cubiertas en los edificios, arbustos y arbolados.

En contraparte, un rasgo que caracteriza a la dinámica de las ciudades es el flujo vehicular, para el caso del corredor Justo Sierra, dicha actividad genera una percepción de estar “alerta” e inseguridad para las personas usuarias que emplean una movilidad no motorizada; lo cual también fue encontrado en las entrevistas entabladas: “Obviamente es la cultura, pero, es muy difícil cruzar la calle [...] al momento de cruzar, nosotros que somos estudiantes, debemos tener mucho cuidado de los carros, porque incluso en el área peatonal tampoco respetan mucho” (estudiante universitaria, comunicación personal, 01 de noviembre del 2022).

Para continuar con el siguiente apartado relacionado con los aspectos espaciales, mediante los medios visuales se ha logrado identificar elementos físicos que influyen positivamente en cuestiones de seguridad, los cuales ayudan a disminuir el efecto causado por el flujo vehicular. Entre ellos se enmarcan: los bolardos, los tramos peatonales con una sección amplia, y particularmente, los bordes blandos entre los edificios y el espacio público pues provocan una protección del ambiente exterior.

## ¿Qué hay de lo edificado? La dimensión espacial en el corredor

El corredor Justo Sierra es una vialidad bien identificada por las personas que residen en Mexicali y su espacialidad ha pasado por diversas transformaciones a lo largo de la historia; de hecho, al consultar el archivo histórico de la Casa de la Cultura de Mexicali, estos cambios espaciales se evidenciaron al encontrar documentos que señalan diferentes etapas del mantenimiento de su infraestructura, así como la variación de usos de suelo en la zona.

Al mismo tiempo, el Dr. Miguel Esteban Valenzuela (2012), miembro de Sociedad de Historia “Centenario de Mexicali, A.C.”, expone que, durante el período que comprende de 1960 hasta 1990, la vialidad se trataba de un importante eje que dividía a la ciudad con la zona destinada a las actividades industriales y las áreas habitacionales; sin embargo, los usos de suelos en los predios adyacentes al corredor fueron cambiando, hasta llegar a la época actual en donde podemos encontrar atractivos comercios en variados giros y equipamiento urbano.

En relación con aspectos tangibles, la vialidad cuenta con algunos elementos físicos relevantes debido a que reflejan la identidad colectiva de los habitantes en la ciudad, tal es el caso del monumento Benito Juárez, hacia el límite sur del corredor, el cual ha funcionado como un escenario de diversas manifestaciones sociales y eventos políticos, posicionándose como un punto de referencia para los ciudadanos de Mexicali.

Ahora bien, como parte del análisis espacial apoyado del instrumento aplicado, se ha logrado distinguir cualidades espaciales que responden a la presencia de la escala humana a distintos niveles de estudio. Como explica Montgomery (2007), un espacio urbano de éxito opera desde varias escalas, por lo tanto, y bajo esa premisa, se exponen los aspectos de referencia que se destacan en el área de estudio relacionados con el aspecto espacial, tanto a nivel de planificación urbana, como a nivel de diseño urbano.

En la época contemporánea se apuesta por el paradigma de planificar las ciudades bajo el enfoque de usos mixtos de usos de suelo; sin embargo, al llevar a cabo un análisis a nivel de diseño urbano, puede que esta mezcla propuesta desde el quehacer de la planificación urbana resulte un fallo cuando el propósito que se busca es incentivar las actividades sociales y peatonales en las calles.

Por lo tanto, para lograr que el enfoque de usos mixtos de suelo responda a la presencia de la escala humana en los espacios públicos, se retoma el aporte de Jane Jacobs (2011), mostrado en el capítulo teórico, quien distingue la clave para que dicha mezcla de usos sea exitosa. De acuerdo con la autora, “cuando se combina eficazmente un uso primario con otro será capaz de sacar a la gente a diferentes horas a la calle, entonces el resultado puede ser estimulante desde el punto de vista económico; un ambiente fértil para la diversidad secundaria” (p. 195).

La diversidad de una ciudad se basa en profundizar en los usos de suelo mixtos, al apuntar por dos variantes a prestar atención entre ellos: los usos de suelo primarios y los

usos de suelo secundarios. Según Jane Jacobs (2011), los usos primarios se tratan de aquellos sitios a los cuales acude una considerable cantidad de personas para realizar diversas actividades relacionadas con el esparcimiento, ocio, educación y laborales, como oficinas, escuelas, fábricas, bibliotecas y museos. Por otro lado, la autora explica que los usos secundarios son empresas y establecimientos de pequeña escala que aparecen para dar respuesta a los usos primarios, puesto que satisfacen las necesidades de las personas que acuden a los usos primarios.

Para el caso del área de estudio, la anterior distinción resulta uno de los principales factores que mantiene una vida urbana activa durante distintos horarios; incluso, los resultados muestran que hay actividad a escala humana en el corredor a lo largo del día, tarde y noche.

Entre los usos primarios que se localizan próximos y a lo largo del corredor Justo Sierra, se destaca la relevante dotación de equipamiento educativo, como las instituciones de educación en diversos niveles: básico (primaria), bachillerato y educación superior. También, entre estos usos primarios se localizan algunas oficinas del ámbito privado como la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (Canacindra), así como algunos espacios del sector financiero, tal es el caso de distintos bancos a lo largo del corredor

Las anteriores muestras de usos primarios identificados son generadores de actividades específicas, ya que los individuos acuden a estos sitios para realizar acciones

necesarias relacionadas con algunos servicios y trámites, tal es el caso de los bancos. Por otro lado, una cualidad del corredor Justo Sierra es la extensa presencia de usos secundarios, los cuales dan respuesta a los usos primarios, es decir, los alimentan y los activan.

Por ejemplo, cuando un grupo de estudiantes acude a la escuela (uso primario), al finalizar el horario de clases, el alumnado se dirige a satisfacer diversas necesidades, como pueden ser el tratarse de visitar comercios especializados (uso secundario), tal es el caso de comprar un helado, acudir a una papelería cercana (uso secundario) por la búsqueda materiales escolares, entre otros.

Del mismo modo, cuando se trata de una oficina (uso primario), el grupo de profesionistas que cumple con una jornada laboral, durante el tiempo de descanso, asisten a diversos usos secundarios para satisfacer determinadas necesidades como la visita a un negocio de comida rápida (uso secundario), o consumir un alimento en los puestos ambulantes (uso secundario), dirigirse a la farmacia (uso secundario) por algún medicamento cuando se presente algún malestar durante la jornada laboral.

La mezcla de usos de suelo primarios y secundarios en el corredor, impulsa constantemente la actividad a peatonal en el área. Dicha mezcla correspondiente a la subdimensión de la variedad tratada en el apartado teórico; después, se indagó en la distribución de los usos de suelo en el área de estudio desde la revisión documental como parte de la fase de preliminares durante el capítulo metodológico, luego se pasó a otro





A continuación, se agrega la siguiente cita que ejemplifica algunos elementos del ámbito espacial que se encuentran íntimamente relacionados con las dinámicas sociales que acontecen en la zona de estudio:

Pues, más que nada, vienen personas que son de aquí de la escuela. Llegan muchas personas también al banco, otras también llegan aquí a la fiscalía [...] otras llegan al restaurante de comida china, pues muchas personas lo visitan, más que nada es entre viernes y sábado porque se llenan hasta los estacionamientos. También hay muchas personas que pasan por aquí, algunas laboran en los restaurantes, otras que pasan turisteando y así. Es lo que hay aquí en la Justo Sierra (guardia de seguridad, comunicación personal, 08 de noviembre del 2022).

Desde otra escala del análisis espacial realizado, a nivel de diseño urbano, el instrumento permitió distinguir tramos de las manzanas adyacentes al corredor que respondan en cuestiones de la infraestructura peatonal. Algunos de los tramos que se identifican con mejores condiciones espaciales para la presencia de las personas usuarias en el corredor, son dos recorridos peatonales los cuales fueron valorados como “ideal”, situados cada uno en las zonas delimitadas para el trabajo de campo: norte y sur.

Ambos tramos potenciales cuentan con la característica de vincularse con la actividad turística que se presenta en el área de estudio; para ambas zonas delimitadas se identifican espacios próximos que resultan atractivos para los turistas, tal es el caso de

hoteles, plazas comerciales con locales de venta de artículos especializados, centros de convenciones y restaurantes.

Con ello, las intervenciones espaciales en las áreas públicas por parte de la iniciativa privada juegan un papel controversial; por una parte, la intervención privada ha reemplazado algunos trayectos destinados a la actividad peatonal por cajones de estacionamiento, lo cual incide en el deterioro de la infraestructura conforme pasa el tiempo. No obstante, para el caso del corredor Justo Sierra, las áreas que concentran espacios con fines turísticos presentan favorables intervenciones en el espacio público circundante, lo cual ayuda a impulsar la imagen del corredor Justo Sierra y su funcionalidad para la actividad peatonal (fig. 39).

**Figura 39:** Contrastes en las intervenciones espaciales por parte de la iniciativa privada



Dentro de los resultados relacionados con la dimensión espacial, emerge un código de análisis referente a las intervenciones espaciales por parte de la iniciativa privada, en donde las fachadas de las arquitecturas adyacentes al corredor, así como algunos tramos en las áreas públicas, son adecuados con el agregado de elementos atractivos para las personas. Conforme al aporte tomado de Bentley et al. (1999), esta cualidad la denominan como una “personalización del entorno”, la cual se trata de la creación de “ambientes con un sello y valor personal propios” (p. 99). En su libro, explican que la personalización puede que suceda con el propósito de la mejora de los aspectos funcionales del lugar y la imagen del entorno, lo que contribuye en dar una claridad de la conformación de usos de suelo distribuidos en la zona.

Para el caso del corredor Justo Sierra, la personalización se hace presente en las adecuaciones espaciales que realizan los establecimientos comerciales en distintos giros como los restaurantes, hoteles, bares, cafeterías, entre otros. Esta característica que se refleja desde la materialidad del corredor, abre un amplio panorama interpretativo para iniciar a profundizar en los temas del siguiente apartado, las actividades de las personas en la zona.

**Figura 40:** Espacios personalizados presentes en el corredor Justo Sierra



Al localizar espacios personalizados, se genera una concepción colectiva del área, pues, mediante estas intervenciones espaciales con elementos adheridos que resultan atractivos para las personas, puede que sean relacionados con determinadas actividades específicas. Se puede mencionar que en la zona se identifican espacios privados y públicos que colocaron luces de neón las que pueden ser asociadas con actividades características

de la vida nocturna, como es el caso de las que acontecen en los bares, clubes nocturnos y puestos ambulantes de comida.

De acuerdo con las entrevistas aplicadas, gran parte de los informantes asocian al corredor Justo Sierra como un lugar para practicar actividades relacionadas con la vida nocturna. Un caso es la siguiente cita: “por las tardes y noches se observa mayor actividad, como los grupos de ciclismo que realizan recorridos, las terrazas de los restaurantes y bares se observan con mayor afluencia de personas conviviendo” (estudiante de posgrado, comunicación personal, 08 de noviembre del 2022).

Con el anterior soporte, se evidencia que el corredor Justo Sierra es concebido como un lugar para socializar y practicar actividades de recreación, el ocio y el consumo; dichas prácticas son impulsadas por la presencia de los distintos giros comerciales, ya que incorporan distintos horarios para el desenvolvimiento de los individuos en la zona, el cual parte desde el atardecer hasta las primeras horas del amanecer; con esto, también se crean diversos perfiles de personas que se sienten atraídas a los espacios recreativos, de esparcimiento y de consumo durante el horario nocturno.

## ¿Cuáles actividades hacen las personas? La dimensión social en el corredor

Cuando se habla de los aspectos sociales en el ámbito urbano, se presenta una vinculación con las actividades que realizan las personas y su correspondencia con el entorno físico construido. En efecto Tigran H. et al. (2020), argumentan que la manera en que se relacionan los grupos de personas y los espacios es una de las principales inquietudes de la enseñanza del diseño urbano.

Al tomar de referencia este enfoque para la investigación, la dimensión social abordada, se enlaza con las actividades sociales que realizan en las personas en su vida cotidiana en el área de estudio, pues desde los aportes teóricos como los de Jacobs (2011) y Gehl (2014), surge la premisa de que la actividad humana puede reflejar la calidad del entorno construido y los espacios públicos de éxito se basan en dicha actividad.

Ciertamente, se profundizó en los hallazgos encontrados en las entrevistas entabladas principalmente con las personas que cuentan con una mayor noción del contexto urbano; con base en las respuestas es posible describir al corredor Justo Sierra como un espacio polivalente, con una relevante dinámica para la ciudad y, sobre todo, una pluralidad de actividades a escala humana. Para respaldar la anterior descripción, se puede citar algunas de las respuestas obtenidas, tal como:

Las personas aquí por la Calz. Justo Sierra pues son personas que vienen muchas veces de fuera, el tránsito local pues ya lo vemos el día a día caminando para ir a

¿sus trabajos. Muchas veces miras a familias... el tránsito foráneo que viene siendo las personas que se hospedan aquí en los hoteles que andan buscando que comer, algún lugar en dónde pasar un rato [...] pues es lo que el tránsito de aquí de la Justo Sierra nos viene dando el día a día (empleado de restaurante, comunicación personal, 23 de octubre del 2022).

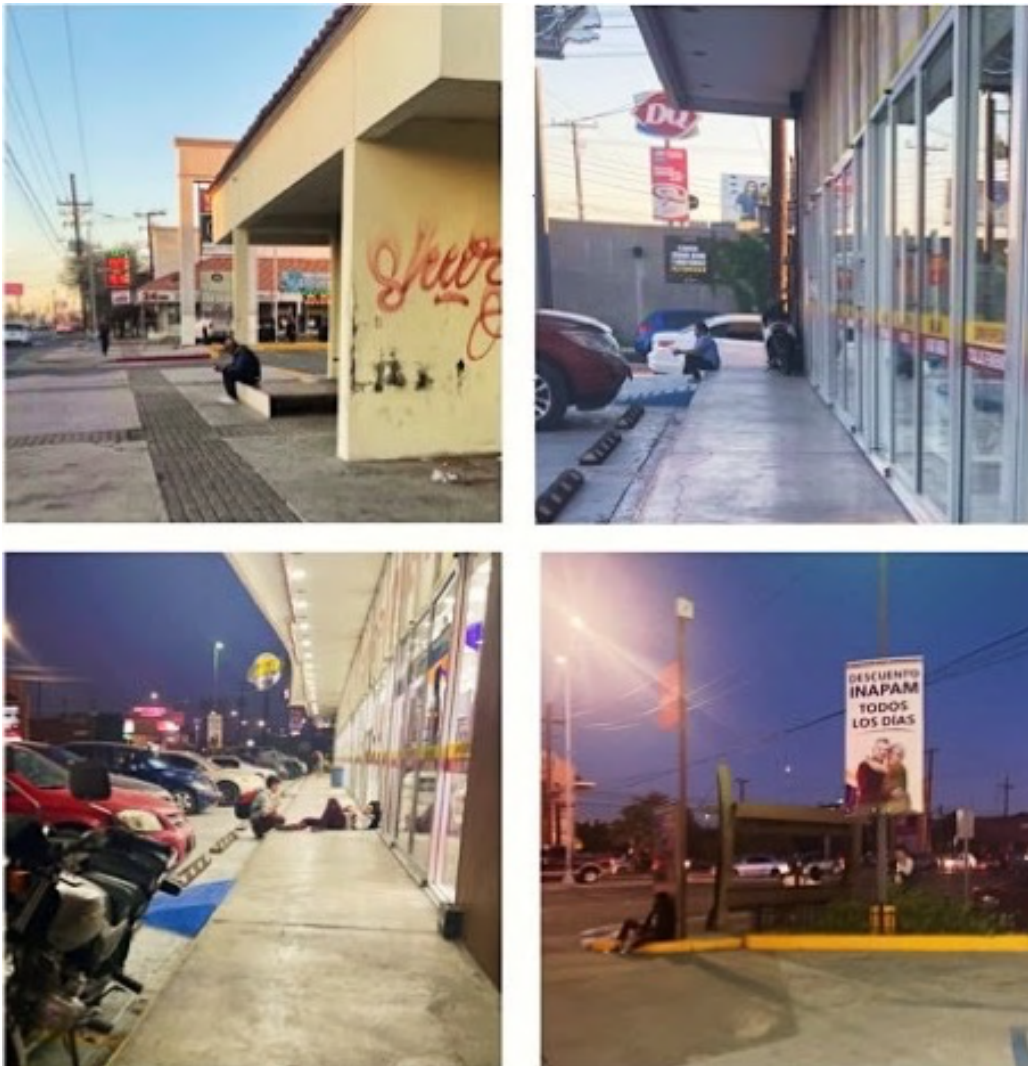
En relación con el aporte de Jan Gehl (2014) citado en el apartado teórico, la permanencia en el espacio público puede hacerse presente con dos variantes de actividades: en movimiento y de permanencia; de modo que, es notable cómo las personas usuarias asocian el espacio peatonal del corredor Justo Sierra con su aspecto funcional; es decir, el de transitar, generando actividades principalmente en movimiento. Lo anterior radica en la acelerada vida cotidiana que llevan las personas; por ejemplo, llegar a tiempo a las escuelas y negocios circundantes, el corto horario de comida en las jornadas laborales, etc.

Para mostrar algunas de estas actividades se agrega el siguiente extracto de una entrevista: “muchas personas salen a caminar, unos salen y van haciendo deporte, otros estudiantes pues agarran el carro para moverse, y unos normalmente van caminando de prisa al trabajo y las escuelas” (vendedora ambulante, comunicación personal, 23 de octubre del 2022).

De la misma manera, los códigos encontrados como parte de la permanencia se hacen presentes en una minoría de actividades en el espacio público, las cuales pueden

verse afectadas debido a la carencia de mobiliario urbano detectada como parte del análisis espacial, ya que el espacio público no facilita elementos para generar una estadía prolongada. No obstante, ante la falta de elementos y áreas para detenerse que permiten el descaso a lo largo del corredor, las personas han logrado apropiarse de algunas superficies del espacio público, principalmente las áreas entre los edificios y el espacio público, denominados por Jan Gehl (2014) como bordes suaves.

**Figura 41:** Usos de superficies ante la carencia de mobiliario urbano en el área de estudio por parte de las personas usuarias.



Estas actividades de movimiento pueden ser concebidas como efímeras, las cuales se presentan en mayor parte por las mañanas, medio día y, al comenzar el atardecer, el panorama es distinto. El corredor Justo Sierra presenta una particular dinámica que característica a la zona, la cual es relativa con las actividades turísticas, deportivas, de consumo y el esparcimiento; dicha dinámica que distingue al área es identificada por las personas usuarias, por citar algunas narrativas de las entrevistas:

Me ha tocado muchas veces ver familias, especialmente los domingos, salen a comer o vienen saliendo de algún restaurante o algo. También encontramos turistas, ya que aquí, en esta vía principal, se ha convertido en una zona turística, aunque no es la zona hotelera original de Mexicali.” (turista que ha vivido en Mexicali, comunicación personal, 23 de octubre del 2022).

Con lo anterior, se dibuja una concepción del corredor por parte de los residentes de la ciudad de Mexicali que, como ya se explica en el apartado anterior, esta concepción del área se ve impulsada por la manipulación del espacio, de manera particular por la personalización. Por lo tanto, los hallazgos encontrados sugieren que las actividades que hacen las personas en el corredor se encuentran influenciadas por las previas concepciones y expectativas que se generan como parte de la diversa oferta de usos de suelo, particularmente, en sus amplios y atractivos giros comerciales.

Por cierto, al tomar este análisis, se hace subraya la corriente que se propuso al inicio de este apartado, el probabilismo, como forma de interpretar los resultados; es

decir, unos lentes para ver. Para este caso, los aspectos espaciales de la zona predisponen que sucedan algunas actividades de las personas, de manera concreta, las actividades relacionadas con la permanencia, en los espacios privados adyacentes al corredor, como es el caso de las terrazas.

Una cualidad que se hace destacar en el área de estudio es la inclusión social, pues al consultar los apuntes conceptuales relacionados con el espacio público, organismos internacionales como UNESCO (2017), se define como el lugar abierto, en el que pueden acceder todas las personas, independientemente de las cuestiones de género, raza, nivel socioeconómico, entre otros. Para esto, se hizo un énfasis en el tema de la inclusión al momento de aplicar las entrevistas, se insistió a los informantes que describieran los rasgos de las personas que observan a lo largo de la zona.

De modo que surgió una pluralidad de respuestas obtenidas las cuales denotan la inclusión que se hace presente en el espacio público de esta área de la ciudad, reflejada en los distintos perfiles de personas que visitan el área. Podemos destacar las siguientes: “Pues de todo. Mujeres, hombres, jovencitas, jovencitos. Como te digo, pasan a la escuela, pues son muchachitos jóvenes. A veces señores que vienen acompañados con su familia. Los señores no vienen solos”. (empleada de mantenimiento, comunicación personal, 07 de noviembre del 2022).

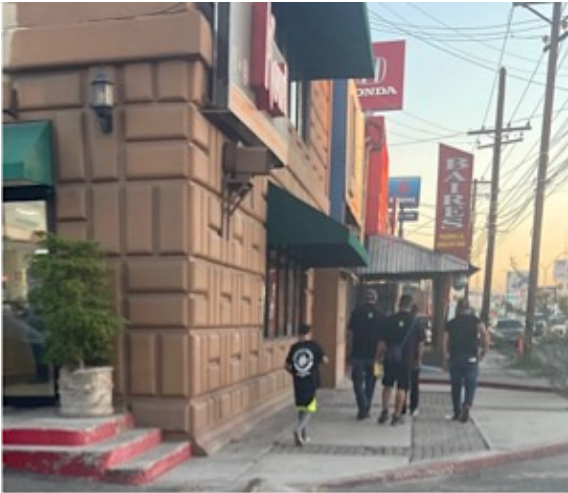
Paralelamente, este tipo de comentarios se repiten en gran medida, aquí otro ejemplo: “Hay personas de edad que vienen acompañadas, algunos otros, no sé, pero,

andan solos, pero también ya están en edad mayor. Algunos otros son jóvenes, otros pues, señoritas, muchachas, señoras. De todo un poquito”. (guardia de seguridad, comunicación personal, 08 de noviembre del 2022).

A partir de los comentarios expresados, en el espacio público del corredor Justo Sierra abunda una riqueza de perfiles de personas que visitan el lugar por distintos fines, de los cuales van cambiando a como pasan las horas del día, tal como como apunta Jane Jacobs (2011) “en las calles de una ciudad de éxito, las personas deben aparecer a distintas horas” (p. 152). Por lo tanto, la actividad humana a escala humana activa gran medida el corredor, dotándolo de dinamismo y vida urbana.

Por mencionar algunas dinámicas que alimentan esta diversidad de perfiles de personas en la zona podemos destacar: la actividad estudiantil en diferentes niveles, los trámites y servicios que realizan en espacios situados a lo largo del corredor, el comercio ambulante, los bastos giros comerciales, la actividad turística y deportiva, la vida nocturna, entre otros.

Figura 42: Diversidad de perfiles de personas usuarias en el corredor Justo Sierra



## Conclusiones

### *El diálogo entre las dimensiones: Hacia un ensamblaje*

El análisis de este trabajo es amplio, lo que conlleva a conocer un panorama de la vida urbana que acontece en la zona de estudio a través de diversas dimensiones y matices. Profundizar en la actividad humana desde su parte más etérea, como lo es la espontaneidad de la vida cotidiana y su relación con la materialidad del espacio público, implica seguir una ruta que puede llegar a múltiples destinos.

A pesar de lo explicado, la presente investigación se buscó cómo integrar diversas dimensiones para comprender la dinámica urbana desde la exploración de los aspectos perceptivos, las actividades de las personas y las cualidades edificadas; así pues, se ha logrado construir el entramado que llega hacia un elemento destacable dentro de esta aproximación, el cual presenta la cualidad de viajar entre cada dimensión abordada y estimular cada una de ellas: la variedad.

Al profundizar en los hallazgos facilitados por los instrumentos aplicados durante las estadías en el campo, se acentúa un patrón en común presente en cada dimensión. Las entrevistas, las notas de campo, el uso de medios visuales, la valoración del entorno construido, emiten una predominancia de códigos que se enlazan con los aspectos espaciales, principalmente desde su subdimensión de la variedad. Esta característica se hace presente en los lugares que dotan de diversas experiencias a las personas usuarias debido a la distribución de usos de suelo que puede verse manifestada en los distintos

giros comerciales, la riqueza de tipologías arquitectónicas, los horarios de apertura y cierre de los establecimientos, entre otros.

Por tanto, se destaca a la variedad especial como un elemento relevante para animar la calle, lo que conlleva comprender que esta cualidad crea un constante diálogo entre lo edificado, las actividades que hacen las personas y los aspectos perceptivos del lugar. Como explican Tigran H. et al. (2020), el entorno espacial y su disposición, más que ser considerado como un factor que generen repercusiones por sí solo, debe de ser abordado como un medio; en ese sentido, las características espaciales pueden construir el envolvente compuesto por circunstancias y condiciones atractivas para incentivar la actividad humana en los entornos urbanos.

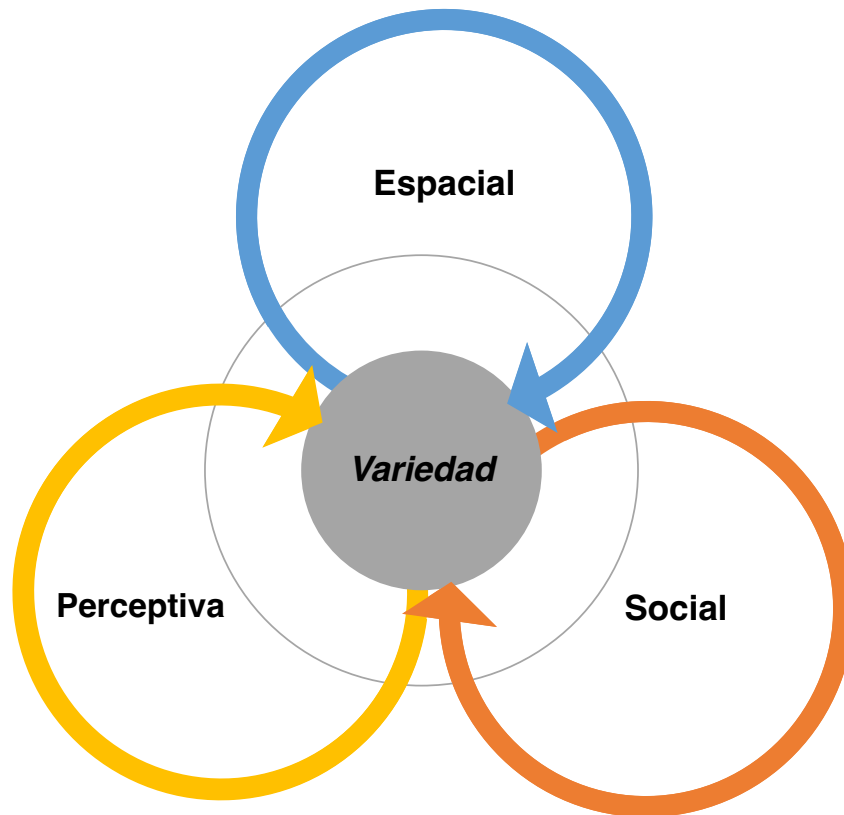
Para el caso de estudio, la dotación de usos facilita establecimientos con variados giros comerciales, con lo que se producen motivos atrayentes para que las personas visiten el área, especialmente con actividades relativas al esparcimiento, el consumo de alimentos, deportivas y algunas tareas necesarias para la vida ordinaria como el realizar trámites en los bancos circundantes.

Ahora, al conocer que la variedad juega el papel de ser un eslabón que articula el espacio, las actividades sociales y los aspectos perceptivos del lugar, se procede a responder el cuestionamiento general de este trabajo: ¿Cómo puede contribuir la interacción entre lo edificado, las actividades y la percepción de las personas usuarias en

la comprensión de la escala humana generando una dinámica urbana distintiva en la zona del corredor Justo Sierra?

Para ello, se agrega el siguiente gráfico, que muestra cómo la variedad espacial se comunica con las actividades sociales, los aspectos perceptivos del lugar y las cualidades del entorno entificado, estimulando de manera positiva de cada uno de estos enfoques y generando los aportes que se mencionan en las siguientes líneas.

**Figura 43:** Articulación de las dimensiones en el corredor por medio de la variedad



Como afirma Jane Jacobs (2012), las diversas ofertas de comercios en las áreas urbanas son sustanciales para el desarrollo económico y social de las ciudades, en vista de que:

Es probable que también contenga muchos tipos de diversidad como variedad de oportunidades culturales, variedad de escenarios y una gran variedad en su población y otros usuarios. Esto es más que una coincidencia. Las mismas condiciones físicas y económicas que generan un comercio diverso están íntimamente relacionadas con la producción, o la presencia, de otros tipos de variedad urbana” (p. 148).

Dado que los resultados de esta disertación destacan a la variedad espacial presente en el área de estudio, los elementos edificados de los establecimientos comerciales, como cafeterías, bares y restaurantes, etc., desempeñan un rol relevante debido a que, generalmente, sus características físicas estimulan positivamente las actividades que desarrollan las personas en el espacio público.

Los frentes de los edificios intervenidos en áreas comerciales, en gran medida, presentan una cualidad a destacar, la permeabilidad; de acuerdo con Bosson y Mehta (2010), esta adecuación en las fachadas de los edificios adyacentes a las calles, revelan el interior de lo que suceden en estos espacios. La permeabilidad se ve facilitada por los bordes suaves, denominados así por Jan Gehl (2011) en sus apuntes sobre las ciudades humanas, que se tratan de superficies adheridas a las edificaciones con el motivo de

generar un vínculo entre público y privado. Además, las personas suelen utilizar estas superficies para resguardarse y protegerse de los factores ambientales, con lo que generan sensación de seguridad para la actividad peatonal en el área.

La permeabilidad puede llegar a incitar la percepción de los individuos desde varios sentidos (ver fig. 44), ya que no se limita solo estímulos visuales, por ejemplo, cuando un grupo de individuos que consumen alimentos en la terraza de un restaurante adyacente al tramo peatonal, los aromas de las comidas y los sonidos de las conversaciones pueden que sean perceptibles para las personas que caminan por el área y despierte cierta curiosidad en ellas.

**Figura 44:** Permeabilidad en los frentes personalizados del corredor Justo Sierra



Las actividades sutiles como el observar los escaparates con la diversa oferta de productos y objetos, la recepción de estímulos sensoriales por parte de los establecimientos que ofrecen alimentos y bebidas, el leer los carteles de publicidad con sus atractivos colores de alta exaltación, entre muchas más, pueden activar la curiosidad de las personas por detenerse, conocer y visitar el interior de las arquitecturas, así como el fomentar el diálogo y la conversación cuando se trate de un grupo de sujetos que van por el tramo peatonal adyacente a los establecimientos. Tal cual lo explica Jan Gehl (2014), “percibimos toda esta escena como un entorno cálido y personal que nos hace sentir bienvenidos” (p. 53).

De igual forma, una característica que se presenta en gran mayoría de las edificaciones en zonas comerciales, son sus frentes diseñados de manera que resulten atractivos y estimulantes para la visita de las personas. Lo anterior puede radicar en lo comentado por Carmona et al., (2010), quienes destacan la necesidad del descubrimiento de nuevas experiencias agradables en el andar urbano de las personas.

El dotar de variadas experiencias con especial atención para el sentido de la visión, genera que se presente la personalización del espacio. Estas iniciativas se llevan a cabo principalmente por los responsables del lugar para asignarle un carácter distintivo al establecimiento, el cual puede estar ligado con la función que desempeñe. Algunos ejemplos pueden ser la incorporación de áreas ajardinadas, terrazas, elementos ornamentadas, luces neón, murales, entre otros.

**Figura 45:** Espacios personalizados para las actividades sociales nocturnas



Por lo anterior comentado, se crea un paisaje ecléctico reflejado en las ricas mezclas de fachadas personalizadas en las arquitecturas adyacentes a los tramos peatonales, que pueden transformar el caminar por la ciudad en una interesante experiencia, opuesto a la homologación y al diseño de fachadas ciegas que se distinguen en otras zonas de Mexicali, destinadas a al uso industrial y el algunos casos, el habitacional. Adicionalmente, la personalización del espacio ayuda a crear ciertos rasgos que caracterizan a los lugares y construyen una imagen colectiva del área, por lo que las personas que habitan en la ciudad visitan la zona por asociarla con ciertas actividades específicas.

La variedad ofrece atractivos motivos para que las personas estén en un constante contacto entre el espacio público y otros usuarios; aunque a simple vista estos rocen se conciben como efímeros, el hecho de trasladarse de un espacio privado al exterior fomenta el encuentro casual con otros usuarios, estimula las conversaciones informales y puede que despierte la curiosidad por explorar más de la escena urbana.

Al encontrar un amplio catálogo de giros comerciales con distintos horarios de apertura y cierre a lo largo del día, fomenta el encontrar una diversidad de perfiles de personas que visitan el área por distintos intereses y motivos. De acuerdo con Jane Jacobs (2012), en las ciudades exitosas deben de aparecer personas en distintas horas del día, por lo que estas dinámicas hacen distintivas a ciertas áreas de la ciudad que favorecen el factor económico, social y la riqueza cultural.

En suma, esta variedad reflejada desde la distribución de usos de suelo y particularmente desde los giros de establecimientos que se encuentren en una zona geográfica, trae consigo elementos de diseño estimulantes para la presencia de la actividad humana personas en el espacio público. Para el caso de una calle comercial que predominan generar un vínculo entre público y privado. surge una riqueza de tipologías y estilos arquitectónicos, adecuaciones de los frentes que enmarcan a los tramos peatonales distinguibles por su personalización y permeabilidad que permiten conocer el interior de las arquitecturas que hacen provocaciones constantemente a la percepción de las personas por medio de sus sentidos.

Al retomar las visiones humanas en los planteamientos urbanos como marcos de referencia para esta investigación, la variedad espacial del corredor Justo Sierra estimula los aspectos sociales y perceptivos del lugar, con lo que se construye un envolvente particular, distintivo para la dinámica que acontece en la urbe fronteriza de Mexicali caracterizada principalmente por la actividad industrial. Se crea una experiencia de la ciudad como un lugar para el consumo, el turismo y el desenvolvimiento social entre los individuos; con lo que estas dinámicas animan la vida urbana en los espacios públicos, con particular atención aquella vida a escala pequeña, es decir, la escala humana.

### ***Recomendaciones para futuros estudios***

La investigación se centra en una exploración acerca del desenvolvimiento de las personas en las áreas urbanas de dominio público, enmarcada con los referentes teóricos de ciudades humanas; sin embargo, al cuestionar a las personas informantes sobre sus actividades cotidianas en el espacio público, las respuestas obtenidas se ligaron de manera estrecha con las superficies de propiedad privada, tal es el caso de las edificaciones adyacentes al corredor. Lo anterior, evidencia varios aspectos interesantes para ponerlos sobre la mesa y reflexionar:

- La infraestructura peatonal es considerada como un telón de fondo por parte de los usuarios, ya que solo destacaron características del diseño de los tramos

peatonales luego de hacer comentarios sobre la oferta de actividades facilitadas por los espacios comerciales en la zona.

- Los resultados sugieren la responsabilidad que conlleva la presencia de la iniciativa privada, así como el impacto que genera en los espacios públicos adyacentes a los establecimientos, puesto que pueden influir de manera positiva o negativa en la decisión que toman las personas por generar determinadas actividades y su desenvolvimiento social en las áreas públicas.
- Si bien estas intenciones por parte de las empresas privadas pueden animar la calle, en algunos otros casos resulta lo contrario, ya que invadan y limitan los tramos peatonales para aumentar los cajones de estacionamiento, ampliar el área edificada de sus establecimientos, colocar publicidad estorbosa, etc. afectando y deteriorando las áreas de uso común. Por ello, la regulación y supervisión del Ayuntamiento sobre dichas intervenciones espaciales por parte de la empresa privada queda en cuestionamiento.
- Las edificaciones que enmarcan la calle juegan un papel importante para atraer actividad humana en las áreas públicas, particularmente sus frentes personalizados con elementos atractivos, por lo que los resultados de este estudio abren camino para futuras investigaciones que profundicen desde la disciplina de la arquitectura, en cuáles son aquellas composiciones de diseño óptimas para despertar el interés de las personas por visitar determinados espacios públicos.

- Los aspectos perceptivos para fines de los alcances de este trabajo fueron abordados desde el sentido de la vista; sin embargo, dentro de los hallazgos, también es notable como la variedad de establecimientos comerciales estimula algunos de los demás sentidos humanos, por lo que resulta factible el profundizar entre la relación del alcance sensorial de las personas y el uso de áreas públicas al exterior con presencia de actividad comercial.
- Los entrevistados enlazan de manera estrecha las actividades que observan en las áreas de dominio público con la oferta de establecimientos destinados al consumo de alimentos y bebidas; en estas edificaciones privadas también se practican actividades que tradicionalmente las sociedades realizan en los espacios públicos, puesto que ofrecen las amenidades que invitan a permanecer en ellas y favorecen a las interacciones sociales entre los individuos. El consumir se convierte en una actividad significativa en las maneras de socializar de la ciudad, entonces, ¿qué simbolizan estos lugares que cautivan a los individuos y que son impuestos por las maneras de producir el espacio en la ciudad? Exploraciones con apoyo de disciplinas como la antropología y la filosofía ayudarán a encontrar algunas respuestas.

En la ciudad de Mexicali es necesario un enfoque holístico para abordar los espacios públicos, particularmente desde la tipología de la calle, ya que dada la ausencia de espacios exteriores que favorezcan a la actividad humana, puede que las personas trasladen las actividades a edificaciones cerradas. No obstante, con los hallazgos de esta

investigación se ha demostrado cómo las calles que presentan variados giros comerciales ofrecen oportunidades para despertar y atraer la actividad humana en las áreas de dominio público, animar las calles y fomentar el contacto entre las personas usuarias, por lo que el utilizar los resultados de este trabajo puede ayudar al campo del diseño urbano, la planificación urbana y las políticas del desarrollo económico del lugar, entre otros.

### ***Reflexiones finales: Misceláneas***

Las visiones humanas en los planteamientos urbanos se dibujan como la toma de conciencia sobre las maneras de hacer ciudad y buscan reivindicar el carácter de los espacios públicos urbanos como aquellos lugares diversos y vibrantes, cuyo escenario físico facilita el protagonismo de los encuentros sociales y el disfrute de la ciudad para las personas, ante las hostiles urbanizaciones a favor del vehículo privado.

En la época actual, los instrumentos de planeación urbana retoman con mayor frecuencia los referentes teóricos que promulgan la creación de ciudades pensadas para el desenvolvimiento social y recreativo de los individuos, en los cuales se destacan los espacios que comprendan a la escala humana y permiten los intercambios directos entre las personas.

Sin duda, estas intenciones evidencian un cambio de dirección en los paradigmas de planeación de las ciudades contemporáneas, en donde se apuesta por un urbanismo

holístico, permita mejorar las condiciones de vida urbana para las y los urbanitas del siglo XXI, desde la comprensión de los espacios públicos y sus diversos matices.

En esta investigación se ha privilegiado el estudiar la vida que ocurre en las calles desde una escala menor, misma que permite observar de manera detallada los acontecimientos cotidianos de los individuos en los entornos urbanos, los cuales son comúnmente concebidos como banales y pasan desapercibidos ante el dominio de las fugaces velocidades del tránsito rodado, la densa atmósfera creada a partir de constantes estímulos, las grandes urbanizaciones y la inmediatez del día a día.

No obstante, estas exploraciones generan íntimas reflexiones entre el espacio y el uso que le dan los individuos, lo que permite obtener insumos para comprender la dinámica urbana a pequeña escala, así como el proyectar los espacios públicos desde el conocimiento de lo cotidiano y las valiosas experiencias del andar urbano de las personas.

En ese sentido, los hallazgos principales obtenidos en esta disertación sugieren cómo la variedad espacial funciona para animar las calles y atraer la actividad humana hacia las áreas públicas; tal cual indica Jane Jacobs (2012), “la vida y la variedad atraen más vida; la muerte y la monotonía repelen la vida. Y éste es un principio vital no sólo para el comportamiento social de las ciudades, sino también para su comportamiento económico” (p. 99).

Para el caso de estudio, la variedad no es limitada a la capa superficial de las arquitecturas con distintos giros comerciales que caracteriza la imagen del corredor, sino,

dicha variedad espacial trae consigo nuevas categorías de variedad urbana, como la diversidad de usuarios que visitan la calle, las diferentes ofertas y demandas de productos y servicios, la pluralidad de actividades que acontecen a lo largo de distintos días y horarios, entre muchas más. De tal modo, la combinación de mixturas en la calle se convierte en un valor esencial para el desarrollo de las ciudades contemporáneas, como explican Borja y Muxí (2003), “la diversidad y el intercambio son dimensiones fundamentales, la ‘ciudad ciudad’ es aquella que optimiza las oportunidades de contacto, la que apuesta por la diferenciación y la mixtura funcional y social, la que multiplica los espacios de encuentro” (p.20).

La oferta de actividades sociales que ofrece los espacios públicos de Mexicali es limitada por múltiples factores, ocasionando que la tipología de la calle sea concebida por los habitantes de la urbe desde su función utilitaria, el transitar. A pesar de esto, el envolvente creado a lo largo del corredor Justo Sierra, se destaca en la ciudad por permitir observar distintas actividades sociales en el espacio público, poco vistas en otras áreas de Mexicali, las cuales resultan estimuladas por las condiciones espaciales, principalmente por la variedad espacial.

Por lo anterior, dichas actividades sociales que acontecen en la calle son guiadas por las prácticas mercantiles y de consumo en la ciudad, las cuales, es cierto que pueden generar tensiones entre quienes pueden acceder a los espacios privados adyacentes a la calle por su nivel socioeconómico y por quienes no; sin embargo, los informantes, desde

distintas características sociodemográficas, consideran y reciben de manera positiva estos espacios privados que se vinculan de manera estrecha con la actividad que sucede en la calle.

La presencia de variados giros comerciales, la dotación de usos mixtos de suelo y la oferta de actividades atractivas alimentan a la vida pública urbana e influyen en el dinamismo de las ciudades; por lo tanto, el comercio es elemento imprescindible para considerarlo en los planteamientos urbanos actuales, puesto que “la diversidad comercial es, en sí misma, inmensamente importante para las ciudades, tanto social como económicamente” (Jane Jacobs, 2012, p. 148).

El quehacer del urbanismo ha de garantizar esta diversidad comercial que dispone de establecimientos relevantes para las prácticas sociales entre los individuos en las áreas de uso colectivo; algunos claros ejemplos son las cafeterías, los bares y los restaurantes, espacios que se encuentran insertos en los itinerarios cotidianos de las personas, convirtiéndolos en parte del entorno común del habitante urbano.

Los comercios se involucran constantemente con la dinámica urbana circundante, pues, al momento del ingreso y la salida, estos actos animan la calle, facilitan los encuentros planificados entre los individuos, el saludo al desconocido, las charlas informales, despiertan la curiosidad por explorar la escena urbana y más. En definitiva, esta variedad comercial logra articular las actividades sociales, el entorno edificado adyacente y crea una imagen característica de los lugares; intercalando entre el mundo exterior e interior, lo público y lo privado, lo que se vende y lo que es gratuito.

## Listado de referencias

- Acosta, F., Solís, M., & Alonso, Guillermo. (2012). Grado de apropiación y percepciones sobre la calidad de vida en ciudades de la frontera norte de México Resumen. *Cofactor*, 3(6), 9–42.
- Amos, R. (2012). *Etnografía y observación participante en Investigación Cualitativa*. Ediciones Morata, S.L.
- Angrosino, M. (1978). *Aspectos humanos de la forma urbana: hacia una confrontación de las ciencias sociales con el diseño de la forma urbana* (Gustavo Gili).
- Arreola, C. (2021). *Atributos y componentes visuales estéticos del paisaje urbano a partir de la opinión del habitante* (Primera). Editorial UABC.
- Bal, M. (2002). Conceptos Viajeros en las humanidades. *Estudios Visuales. Ensayo; Teoría y Crítica de La Cultura Visual y El Arte Contemporáneo*, 3, 28–77.
- Banks, M. (2010). *Los datos visuales en investigación cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.
- Boeri, S. (2010). Atlas eclécticos. En E. Walker (Ed.), *Lo ordinario*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa.
- Burke, S. (2016, January 11). *Placemaking and the Human Scale City*.  
<https://www.pps.org/article/placemaking-and-the-human-scale-city>
- Calvillo, J., Peniche Manuel, & Schjetnan, M. (2004). *Principios de diseño urbano/ambiental*. Limusa.
- Canter, D. (1977). *The Psychology of Place*. New York: St. Martin's Press.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (Segunda). Architectural Press.
- Castro, C. de (1997): *La geografía en la vida cotidiana. De los mapas cognitivos al prejuicio regional*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. (2015). *El potencial educativo de la fotografía. Cuaderno Pedagógico*. Santiago de Chile. Recuperado de <https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2016/01/cuader-no-fotografia.pdf>
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movilizadas: pasos hacia una antropología de las calles*. Editorial Anagrama S.A, Barcelona.
- Díaz, M. A. A. (2020). Del caminar urbano hacia el análisis del ritmo en la ciudad. *Habitar y Habitabilidad En Contextos Metropolitanos*, Burbano, Andrea y Figueroa, Marina (Eds.)
- Diez, T. (2018). *Cartografía social: Teoría y método Estrategias para una eficaz transformación comunitaria*. Editorial Biblos

- Fernández, J., García, J., Juncà, J., de Rojas, C., & Santos, J. (2005). *Manual para un entorno accesible*. Industrias Gráficas Caro, S.L. [www.cedd.net](http://www.cedd.net)
- Flick, U. (2015). *El diseño de la Investigación Cualitativa*. Morata.
- Fiorito Baralle, M. C., Roig Picazo, M. P., & Bosch Reig, I. (2011). Colores urbanos e identidad arquitectónica. *Arché*, (6), 127–134.
- Galeano, E. (2003). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Fondo editorial Universidad EAFIT.
- Gamboa Samper, P. (2003). El sentido urbano. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(1), 13–18. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74810703.pdf>
- Chavez Martínez, S. S., & Badillo Jimenez, W. L. (2017). Orígenes Del 'New Urbanism' Y Su Influencia En Los Paradigmas De Desarrollo Urbano Contemporáneos. *Módulo Arquitectura CUC*, 18(1), 9–38. <https://doi.org/10.17981/moducuc.18.1.2017.01>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (1st ed.). Infinito.
- Gehl, J., & Gemzøe, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*. Gustavo Gili, SA.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Editorial Reverté.
- Göbel, C. (2022). Evolución del espacio público y su papel como articulador de la ciudad.
- Goitia, F. C. (1968). *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza.
- Hayten, P. J. (1968). *El color en arquitectura y decoración*. Leda.
- Hesselgren, S. (1989) *El hombre y su percepción del ambiente urbano: una teoría arquitectónica*. Editorial Limusa
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática) (2020), XIV Censo general de población y vivienda 2020. INEGI.
- Instituto de Desarrollo Urbano Alcaldía Santa Fé Bogotá. (n.d.). *Guía práctica de la movilidad peatonal urbana*. Retrieved May 25, 2022, from <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP). (2022). Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Mexicali.
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP). (2007). Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Mexicali 2025.
- Jacobs B. (1997). *Grandes calles*. Editorial Universidad de Cantabria.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*

- Zaida. Muxí, Blanca. Gutiérrez Valdivia, M. Delgado, A. Useros, & Á. Abad, Eds.; 1st ed.). Capitán Swing.
- Karszenberg, H., Laven, J., Glaser, M., van 't Hoff, M., & Clos, J. (2017). *The City at Eye Level: Lessons for Street Plinths*. Eburon.
- Khosrow-Pour, M. (2018). Encyclopedia of Information Science and Technology, Fourth.
- Madanipour, A. (1996). Design of urban space: An inquiry into a socio-spatial process.
- Martínez, F. (2007). Imagen colectiva del paisaje urbano en Mexicali, B.C. *Anuario de Espacios Urbanos*, 77-126.
- Mehta, V., & Bosson, J. K. (2010). Third Places and the Social Life of Streets. *Environment and Behavior*, 42(6), 779-805. <https://doi.org/10.1177/0013916509344677>
- Mehta, V. (2013). *The street, a quintessential social public space*. New York: Routledge.
- Meyer, W. B. (2020). Environmental determinism. In A. Kobayashi (Ed.), *International encyclopedia of human geography* (2nd ed., pp. 175-181). Elsevier.
- Monge, F. (2007). La ciudad desdibujada. Aproximaciones antropológicas para el estudio de la ciudad. *Revista dialectológica y tradiciones populares*.
- Montgomery (2007) Making a city: Urbanity, vitality and urban design, *Journal of Urban Design*, 3:1, 93-116, DOI: 10.1080/13574809808724418
- Lefebvre, H. (2020). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros.
- Lesan, M., & Gjerde, M. (2020). A mixed methods approach to understanding streetscape preferences in a multicultural setting. *Methodological Innovations*, 13(2). <https://doi.org/10.1177/2059799120937233>
- Naciones Unidas. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- Orduna, M. (2012). *Identidad e identidades: Potencialidades para la cohesión social y territorial*. Urb-al III. [www.urb-al3.eu](http://www.urb-al3.eu)
- UNESCO. 2016. Culture: Urban Future: Global Report on Culture for Sustainable Urban Development. Paris, France: UNESCO Publishing.
- Peimbert, A. (2016). *Imaginarios urbanos y prácticas sociales en los espacios públicos del Río Nuevo* [Tesis de doctorado, UABC]. Catálogo Cimarrón.
- Porteous, J. (1996). *Environmental Aesthetics: Ideas, Politics and Planning* (Primera). Routledge.

- Pozueta, E., Lamíquiz, D., & Porto, S. (2009). *La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. CEDEX.
- Project for Public Spaces. (n.d.). *What Makes a Successful Place?* Retrieved October 27, 2021, from <https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- Project for Public Spaces. (2015). *A Street You Go To, Not Just Through: Principles for Fostering Streets as Place*. <https://www.pps.org/article/8-principles-streets-as-places>
- Restrepo, E. (2018). *Etnografía. Alcances, técnicas y éticas*. Lima: Fondo Editorial de la Universidad Nacional
- Speck, J. (2013). *Walkable City*. North Point Press.
- Signorelli, A. (2012). *Antropología urbana*. Barcelona: Anthropos.
- Tapada, M. T. (2014). Sobre el concepto de antropología urbana y de antropología del espacio. En M. Llorente (ed.), *Topología del espacio urbano*. Madrid: Abada
- Taylor, S. J., Bogdan, R., & Piatigorsky, Jorge. (1998). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: la búsqueda de significados*. Paidós.
- Tigran H, Littke H, Elahe K. Urban Form and Human Behavior in Context of Livable Cities and their Public Realms. *Sch J Psychol & Behav Sci*. 3(4)-2020. SJPBS MS.ID.000167. DOI: 10.32474/SJPBS.2020.03.000167.
- UNESCO. (2017). *Inclusion Through Access to Public Space | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. <http://www.unesco.org/new/en/social-and-human-sciences/themes/urban-development/migrants-inclusion-in-cities/good-practices/inclusion-through-access-to-public-space/>
- UN-HABITAT. (2013). *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*.
- UN-Habitat. (2018). *TEMAS HABITAT III 11-ESPACIO PÚBLICO*.
- Yang, M. (2016). Humanizar las ciudades a través de la cultura. *La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura*.
- Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for public spaces .

## Índice de figuras

<b>Figura 1:</b> Mapa de crecimiento histórico de la mancha urbana de Mexicali.....	14
<b>Figura 2:</b> Mapa de suelo actuales en el área urbana de Mexicali .....	16
<b>Figura 3:</b> Ubicación geográfica de la ciudad de Mexicali .....	22
<b>Figura 4:</b> Ubicación del corredor Justo Sierra y sus manzanas adyacentes con relación a la mancha urbana de Mexicali .....	23
<b>Figura 5:</b> Sección de calle del corredor Justo Sierra.....	24
<b>Figura 6:</b> Mapa de Sectores y Distritos propuestos como parte de la Estructura Urbana de Mexicali y su relación con la ubicación geográfica del corredor Justo Sierra.....	25
<b>Figura 7:</b> Mapa de usos de suelo en los predios adyacentes al corredor Justo Sierra .....	26
<b>Figura 8:</b> Vista área del monumento al Benito Juárez. Fotografía tomada de norte a sur en 1980.....	27
<b>Figura 9:</b> Mapa de tipología de corredores urbanos por dotación de uso de suelo en Mexicali .....	29
<b>Figura 11:</b> Modo de transporte de la población de Mexicali, B.C.....	33
<b>Figura 12:</b> ¿Qué hace un lugar sea exitoso?.....	47
<b>Figura 13:</b> La variedad espacial .....	51
<b>Figura 14:</b> Ilustración del borde.....	55
<b>Figura 15:</b> Actividades de permanencia en el espacio urbano .....	58
<b>Figura 16:</b> Alcance de los sistemas perceptuales en las personas.....	62
<b>Figura 17:</b> Diseño general de la investigación.....	72
<b>Figura 18:</b> Precisiones metodológicas consideradas .....	72
<b>Figura 19:</b> Camino metodológico propuesto .....	73
<b>Figura 20:</b> Diagrama de categorías (dimensiones) y códigos (subdimensiones).....	75
<b>Figura 21:</b> Mapa de muestreo espacial para construir un corpus de materiales .....	78
<b>Figura 22:</b> Ejemplo digitalizado de conteo de personas usuarias en las primeras visitas al campo de estudio.....	83
<b>Figura 23:</b> Ejemplo de registro fotográfico en las primeras visitas al campo de estudio .....	84
<b>Figura 24:</b> Fotografía contextual del corredor Justo Sierra .....	87

<b>Figura 25:</b> Resultados de la ponderación para la dimensión espacial.....	90
<b>Figura 26:</b> Resultados de la ponderación para la dimensión espacial.....	91
<b>Figura 27:</b> Características sociodemográficas de las personas entrevistadas.....	93
<b>Figura 28:</b> Sumatoria de los códigos sociales encontrados en las técnicas cualitativas.....	93
<b>Figura 29:</b> Subdimensión: sociabilidad .....	94
<b>Figura 30:</b> Subdimensión: inclusión .....	94
<b>Figura 31:</b> Subdimensión: permanencia .....	95
<b>Figura 32:</b> Resultados principales del abordaje de la dimensión perceptiva a manera de cartografía social..	96
<b>Figura 33:</b> Sumatoria de códigos obtenida mediante las técnicas cualitativas.....	97
<b>Figura 33:</b> Cruce de dimensiones en los resultados obtenidos mediante técnicas cualitativas.....	98
<b>Figura 34:</b> Atlas ecléctico: síntesis de los resultados obtenidos tras la aplicación de una metodología mixta .....	100
<b>Figura 35:</b> Colores del corredor asignados por las personas entrevistadas.....	105
<b>Figura 36:</b> Guiños de colores cálidos presentes en la escena urbana del área de estudio .....	107
<b>Figura 37:</b> Mapa de usos de suelo existentes y ejemplos de cambios de giros comerciales en el corredor Justo Sierra .....	115
<b>Figura 38:</b> Observables correspondientes a la variedad encontrados en las entrevistas entabladas con las personas informantes.....	116
<b>Figura 39:</b> Contrastes en las intervenciones espaciales por parte de la iniciativa privada.....	119
<b>Figura 40:</b> Espacios personalizados presentes en el corredor Justo Sierra .....	120
<b>Figura 41:</b> Usos de superficies ante la carencia de mobiliario urbano en el área de estudio por parte de las personas usuarias.....	124
<b>Figura 42:</b> Diversidad de perfiles de personas usuarias en el corredor Justo Sierra .....	128
<b>Figura 43:</b> Articulación de las dimensiones en el corredor por medio de la variedad .....	131
<b>Figura 44:</b> Permeabilidad en los frentes personalizados del corredor Justo Sierra .....	133
<b>Figura 45:</b> Espacios personalizados para las actividades sociales nocturnas.....	135

## Anexos

## Anexo A: Parámetros considerados para el análisis espacial

DIMENSIÓN ESPACIAL			
Subdimensión: accesibilidad			
Observables	Parámetros		
	<i>Ideal + 2</i>	<i>Parcial + 1</i>	<i>Insuficiente + 0</i>
<b>Espacios peatonales libres de obstáculos</b>	Los tramos peatonales resultan libres de elementos que interrumpen el desplazamiento de las personas participantes dentro del corredor. Estos elementos pueden ser estáticos como es el caso de los desniveles, escaleras, mobiliario urbano empotrado al suelo, entre otros y, móviles como vehículos mal parqueados, mobiliario urbano no empotrado, etc.	Es notable la presencia de tramos peatonales que se encuentran invadidos por elementos estáticos y móviles, propiciando que las personas participantes necesiten esquivar dichos obstáculos para desplazarse dentro del corredor.	Los tramos peatonales son obstruidos por elementos móviles y permanentes impidiendo por completo los desplazamientos de las personas participantes lo cual puede ser motivo de propiciar un accidente.
<b>Rampas peatonales</b>	La condición de las rampas en los cruces peatonales facilita su uso, con especial atención a las personas participantes con habilidades distintas y, su ubicación no resulta un peligro.	Es posible identificar cruces peatonales que no cuentan con rampas, así como, la condición y ubicación dichos elementos existentes dificulta su uso por parte de las personas participantes.	Existe un déficit considerable de dotación de rampas dentro del corredor, principalmente en los cruces peatonales. Poniendo en riesgo a las personas participantes.
<b>Referencias urbanas</b>	<i>Sí + 2</i>	<i>No + 0</i>	
	Es posible identificar la presencia de elementos verticales en el corredor que ayudan a localizarlo dentro de la ciudad, facilitando la llegada de las personas.	No existen elementos verticales en el corredor que ayuden a localizarlo dentro de la ciudad, dificultando la llegada de las personas.	
<b>Alternativas para personas con deficiencia visual/auditiva</b>	<i>Sí + 2</i>	<i>No + 0</i>	
	Se cuentan con alternativas que permiten el uso adecuado del corredor por parte de personas con habilidades distintas.	El corredor no cuenta con alternativas que permitan su uso adecuado por parte de personas con habilidades distintas.	
Subdimensión: comodidad			
	<i>Ideal + 2</i>	<i>Parcial + 1</i>	<i>Insuficiente + 0</i>
<b>Mobiliario urbano</b>	El corredor cuenta con una dotación de mobiliario urbano para el uso de las personas participantes. La condición y diseño de estos elementos permite su uso y no obstruyen el flujo peatonal.	El mobiliario urbano presente en el corredor se encuentra deteriorado y con un diseño no adecuado para facilitar su uso.	No es notable la presencia de mobiliario urbano dentro del corredor.
<b>Mobiliario urbano</b>	El corredor cuenta con una dotación de mobiliario urbano para el uso de las personas participantes. La condición y diseño de estos elementos permite su uso y no obstruyen el flujo peatonal.	El mobiliario urbano presente en el corredor se encuentra deteriorado y con un diseño no adecuado para facilitar su uso.	No es notable la presencia de mobiliario urbano dentro del corredor.
<b>Bordes</b>	Los tramos peatonales presentes en el corredor son acompañados de vegetación que proyecta sombra para las personas participantes protegiéndolas de las condiciones climáticas.	Es notable la presencia de tramos peatonales que se encuentran sin el acompañamiento de vegetación que proyecte sombra para las personas participantes.	Los tramos peatonales se encuentran sin el acompañamiento de vegetación que proyecte sombra para las personas participantes dentro del corredor.
Subdimensión: transitabilidad			
	<i>Ideal + 2</i>	<i>Parcial + 1</i>	<i>Insuficiente + 0</i>
<b>Infraestructura peatonal</b>	La condición de la infraestructura peatonal, con especial atención a las banquetas existentes, se encuentra de manera óptima para facilitar el desplazamiento continuo de las personas participantes dentro del corredor.	La condición de la infraestructura peatonal, con especial atención a las banquetas existentes, cuentan con agrietamientos y levantamientos que dificultan en desplazamiento continuo de las personas participantes dentro del corredor.	La condición de la infraestructura peatonal, con especial atención a las banquetas existentes presentan un estado de deterioro, lo cual impide el desplazamiento continuo y representa un peligro para el uso de las personas participantes dentro del corredor.
Subdimensión: variedad			
	<i>Ideal + 2</i>	<i>Insuficiente + 0</i>	
<b>Usos de suelo</b>	Es posible identificar una pluralidad mayor a dos usos de suelo en los predios adyacentes al corredor que se hace presente en la mezcla de tipologías en los edificios emplazados alrededor del corredor, así mismo, hay edificios con horarios de apertura en horario matutino y vespertino.	El corredor no presenta una pluralidad mayor a dos usos de suelos en los predios adyacentes al corredor, no hay una mezcla de tipologías arquitectónicas y la apertura de los horarios de los edificios adyacentes se realizan en un solo turno del día.	

Anexo B: Muestra de ejercicios aplicados para el abordaje de la dimensión

Instrucciones: observar detalladamente las fotografías y seleccionar aquellos elementos en ellas que transmitan las palabras que se muestran debajo de las figuras; una vez seleccionados dichos elementos, dibujar dentro de las fotografías las figuras que correspondan a la palabra provocada (preferentemente, dibujar dos o más figuras dentro de cada fotografía). Cuando haya finalizado lo anterior, favor de contestar el ejercicio en la parte superior derecha de la hoja.



Seguridad

Agradable

Peligro/desagradable

Ejercicio final:

¿Cómo percibes la Justo Sierra?

Su respuesta: Lugares muy transitado por personas y autos

Para ti, ¿de qué color es la Justo Sierra?

Su respuesta: Café



**Instrucciones:** observar detalladamente las fotografías y seleccionar aquellos elementos en ellas que transmitan las palabras que se muestran debajo de las figuras; una vez seleccionados dichos elementos, dibujar dentro de las fotografías las figuras que correspondan a la palabra provocada (preferentemente, dibujar dos o más figuras dentro de cada fotografía). Cuando haya finalizado lo anterior, favor de contestar el ejercicio en la parte superior derecha de la hoja.



Seguridad



Agradable



Peligro/desgradabile

**Ejercicio final:**

¿Cómo percibes la Justo Sierra?

Su respuesta: *Peligrosa por el tráfico*

Para ti, ¿de qué color es la Justo Sierra?

Su respuesta: *Amarillo por el mariscal*

