



EL COLEGIO
DE SONORA

30

Movilidad y espacio público

Peatonalización en el centro urbano
y comercial de Hermosillo, Sonora

Daniel Franco Garza



EL COLEGIO
DE SONORA

Movilidad y espacio público

Peatonalización en el centro urbano
y comercial de Hermosillo, Sonora

30

Daniel Franco Garza

Catalogación en la fuente (CIP) DDB/COLSON

Franco Garza, Daniel.

Movilidad y espacio público : peatonalización en el centro urbano y comercial de Hermosillo, Sonora / Daniel Franco Garza. -- Hermosillo Sonora, México : El Colegio de Sonora, ©2020.
193 páginas : ilustraciones, mapas, fotografías ; 22 cm. -- (serie Cuadernos Cuarto Creciente ; 30)
Incluye referencias bibliográficas.
ISBN: 978-607-8576-74-6

Esta publicación tiene como referente la tesis de maestría “Movilidad y espacio público en el centro urbano comercial de Hermosillo, Sonora. Beneficios socioeconómicos de la peatonalización”, 2018, El Colegio de Sonora, que fue dirigida por la doctora Mónica Olmedo Muñoz.

1. Zonas peatonales – Sonora – Hermosillo 2. Zonas comerciales peatonales – Sonora – Hermosillo 3. Rehabilitación urbana – Aspectos económicos – Sonora — Hermosillo.

LCC: NA6218 .F73 2020

ISBN: 978-607-8576-78-4 (PDF)



El Colegio de Sonora
Doctor Juan Poom Medina
Rector

Doctor José Luis Moreno Vázquez
Director de Publicaciones no Periódicas

Licenciada Inés Guadalupe Martínez de Castro N.
Jefa del Departamento de Difusión Cultural

ISBN: 978-607-8576-74-6

Primera edición, D. R. © 2020
El Colegio de Sonora
Obregón 54, Centro, C.P. 83000
Hermosillo, Sonora, México
<http://www.colson.edu.mx>
publicaciones@colson.edu.mx

Esta publicación tiene como referente la tesis de maestría “Movilidad y espacio público en el centro urbano y comercial de Hermosillo, Sonora. Beneficios socioeconómicos de la peatonalización”, 2018, El Colegio de Sonora, que fue dirigida por la doctora Mónica Olmedo Muñoz.

Hecho en México / *Made in Mexico*

*Los espacios y los bienes públicos
contribuyen poderosamente a las cualidades
del bien común, y su apropiación requiere
de una acción política por parte de los
ciudadanos y del pueblo.*

David Harvey

ÍNDICE

Prólogo: la ciudad como forma de vida pública.....	6
1. Introducción	10
1.1 Movilidad, espacio público y peatón	14
2. La peatonalización y el centro de la ciudad	21
2.1 El centro urbano y la peatonalización como forma de revitalización.....	21
2.2 La zona peatonal y el centro de la ciudad.....	25
3. El proceso de cambio del centro de Hermosillo como contexto del primer cuadro.....	29
3.1 Localización de Hermosillo	29
3.2 Crecimiento urbano, poblacional y territorial de la ciudad a partir del núcleo fundacional	30
3.3. El centro urbano y comercial en la actualidad	32
4. Estudio del primer cuadro de Hermosillo	35
4.1 Análisis del sitio	35
4.1.1 <i>Ubicación y descripción</i>	35
4.1.2 <i>Contexto físico/ ambiental y entorno construido</i>	38
4.1.3 <i>Contexto socioeconómico: participación social en la vida comercial</i>	42
4.1.4. <i>Contexto sociocultural: percepción simbólica y cultural del espacio urbano en la zona</i>	45
4.2 Descripción de los problemas y análisis de movilidad	46
4.2.1 <i>Ocupación del automóvil y deterioro físico</i>	46
4.2.2 <i>El espacio de movilidad peatonal</i>	50
4.2.3 <i>Problemas de tráfico, peatonalidad y congestión vial</i>	55
4.3 Valoración de la situación actual	63

- 5. Experiencias de peatonalización en México y revisión de la propuesta del IMPLAN66
 - 5.1 Experiencias de peatonalización en México.....66
 - 5.1.1 *Calle Madero, Centro Histórico de Ciudad de México: fusión de tradición, historia y modernidad*.....66
 - 5.1.2 *Calle Morelos, centro de Monterrey, N.L.: un lugar para pasear*.....71
 - 5.1.3 *Zona Luz, centro histórico de Villahermosa, Tabasco: articulación de un conjunto en una zona peatonal*.....74
 - 5.1.4 *Centro histórico de Querétaro, Querétaro: recuperando un espacio accesible*78
 - 5.1.5 *Observaciones generales*.....82
 - 5.2 Revisión y evaluación/valoración de la propuesta de peatonalización del IMPLAN en el centro de Hermosillo .83
- 6. Recomendaciones y esquema de peatonalización.....92
 - 6.1 Consideraciones y recomendaciones de diseño de la zona peatonal.....92
 - 6.2 Esquema de peatonalización y revitalización socioeconómica de la zona.....93
- 7. Conclusiones.....104
- Referencias108

PRÓLOGO: LA CIUDAD COMO FORMA DE VIDA PÚBLICA

La discusión de la peatonalización de los procesos sociales de movilidad y de la conformación del espacio público adquiere cada vez más relevancia en los estudios urbanos y sociales, especialmente frente a las transformaciones que han experimentado las ciudades en la modernidad. El análisis que presenta Daniel Franco Garza en *Movilidad y espacio público. Peatonalización en el centro urbano y comercial de Hermosillo, Sonora* es uno de estos importantes trabajos de investigación sobre dicha problemática, ya que nos ayuda a entender cómo se organizan y transforman los espacios y sus relaciones.

La peatonalización y su concordancia con la formación del espacio público son centrales para entender los procesos sociales en la ciudad. La muy citada y conocida declaración de la exministra británica Margaret Thatcher, de que “no hay tal cosa como sociedad”, pues existen solamente individuos y sus familias (*Sunday Times*, 10 de julio de 1988), denota las líneas con las que se han trazado las ciudades actuales que habitamos. Contrariamente a dicha aseveración, encontramos todas las relaciones e interacciones sociales y públicas que persisten en discordancia con las ciudades de la individualidad y el automóvil y, a la par de esto, la necesidad persistente de las personas por habitar espacios de interacción y colectividad, en oposición a lo que el urbanista J. Borja (2001) califica como la agorafobia social contemporánea, es decir, el miedo a los espacios abiertos de encuentro con el otro. El acto de caminar está inserto en la importancia de considerar dimensiones sociales más amplias para entender los espacios de la ciudad, ya que comprender la manera como operan los procesos sociales y relacionales a través del espacio y los lugares es mucho más complejo que simplemente mostrar los detalles de su distribución espacial, su diseño, el impacto o el movimiento de los grupos poblacionales. No solamente se estudia el porqué o el cómo de un estudio en ciencias sociales, o el cuándo de un historiador, sino el *dónde*, pues como bien afirma Cloke (2005), “aquí, el ‘dónde’ importa” (p. 389), y como argumenta Augé (1993), si un lugar de la ciudad no ilustra “la identidad, lo relacional e histórico [...] definirá un no lugar... un mundo así prometido a la individualidad solitaria, a lo provisional y a lo efímero, al pasaje” (p. 84), lo que la exministra británica refería como la relación del individuo y “lo público”.

Dicha perspectiva coincidiría con la idea de que las ciudades surgen por motivos de defensa, guerra y contención, con fines económicos de comercio e intercambio, flujos financieros, como centros de la cultura urbana que se han modificado en los momentos preindustriales, industriales y posindustriales de la ciudad. *En contraste con esto, se puede enfatizar que, sobre todo, se trata de lugares y de su producción social y política constante*, y la acción y los usos peatonales son la expresión más inmediata, desde lo físico hasta lo cultural-simbólico y político-participativo, que se acerca a dicho contraste. ¿Cómo se produce el espacio de la ciudad? Quizás urbanistas, planeadores y políticos le den forma a las ciudades, pero no en absoluta libertad, pues también existen procesos sociopolíticos que le dan forma al paisaje urbano. A la par de ideas dominantes, las imágenes descritas de edificios iconográficos como evidencias de poder, los símbolos de la autoridad estatal o de los flujos financieros internacionales o la celebración de formas de producción y consumo se encuentran usos que contienden y disienten en el espacio, como lo peatonal.

Un aspecto recurrente de los estudios urbanos tradicionales es sobre la organización de las ciudades. El diseño de la ciudad moderna de la posguerra se ha conformado de manera muy ambivalente, y su afán por el orden genera todos sus contrarios como *el desorden, la falta de libertad, la desigualdad y el deterioro de lo público*. Contrario a dichas explicaciones y referencias de la ciudad y sus aspectos históricos y temporales, encontramos otras preguntas y otros enunciados, que otros urbanistas, literatos, sociólogos, etc., se han planteado a partir de las transformaciones sociales, culturales y políticas de las ciudades y el impacto que han tenido en la condición humana contemporánea, como son *el interés por el espacio urbano cotidiano y público como elemento importante de explicación de los procesos urbanos y sus habitantes*. Las discusiones sobre la dimensión de la peatonalización en las ciudades, lo peatonal, nos ha acercado a lo que sucede en las calles y a la liberalización que “ha intensificado su asalto a las cualidades de la vida cotidiana” y pública (Harvey, 2013, p. 8). Como menciona David Harvey: “Solo cuando se entienda que quienes construyen y mantienen la vida urbana cotidiana tienen el derecho primordial a lo que han producido, y que una de sus reivindicaciones es el derecho inalienable a adecuar la ciudad a sus deseos más íntimos” (p.8), entonces, lo peatonal y sus espacios públicos, de alguna manera reivindican la incorporación de las personas a los procesos de formación y transformación de las ciudades. Además, nos habla de lo que *no se trata y no debe ser*: procesos desvinculados de la vida de las personas y de la vida pública de todos los días, que son los usos sociales, las apropiaciones constantes, el significado simbólico, y las experiencias de la ciudad, la participación y la ciudadanía.

Otra dimensión de las ciudades es la relativa a los lugares donde permanecen las memorias, ya sean sitios o espacios caminables –quién se representa en dichos lugares y cuáles dan cuenta de trayectos de historias sociales y cuáles no–. Los lugares de encuentro y conflicto nos recuerdan que la ciudad es un lugar de constante tensión. Lefebvre menciona que los cambios de la vida cotidiana y los espacios públicos son reflejo de “la transformación cultural de la vida urbana que se ha dado desde el siglo pasado: cuando el capital se enmascara bajo el fetichismo de la mercancía, nichos de mercado y consumismo cultural urbano, desempeñan un papel nada inocente en la pacificación política” (en Harvey, 2013, p. 8). Y como lo describe Borja, “la ciudad es la gente en la calle” y la convivencia de diferentes tipos de personas (2001, p. 1). La ciudad es, entonces, un entramado de espacios de representación, usos y apropiaciones que se articula por medio de prácticas ciudadanas y usos cotidianos. En contraste con la preasignación de los usos, los lugares existen en un conjunto de adaptaciones y resistencias a estas representaciones del espacio de la ciudad; es decir, no hay que confundir la idea de que el espacio es contenedor de una actividad que lo define, como lo plantean el diseño y la planeación de la ciudad *transparente, legible y funcional*, sino con lo que el espacio contiene y representa. Como para Henry Lefebvre (2013), el espacio es socialmente producido, los espacios parecen abstractos o neutrales, pero siempre son parciales y políticos, por lo tanto, se relaciona con diversos derechos a transformar y construir la ciudad, y a disfrutar de la vida urbana: la cultura, la calle, la movilidad, la interacción entre personas, etc. Por ejemplo, caminar todos los días puede tener una función retórica, aquella que De Certeau (1988) llama de *movimientos no planeados*, en contraste con la ciudad construida para el automóvil.

El autor de este estudio, Daniel Franco Garza, nos recuerda la importancia del *yo peatonal*, para quien caminar es testimonio y narración, desde los usos y prácticas de la vida cotidiana hasta las movilizaciones ciudadanas, evidencias de que *el ser peatonal* –caminar y ser parte de los espacios de la ciudad–, es la única forma como se construye el espacio público. Nos explica que aunado a lo que hemos expuesto, la movilidad y el espacio se encuentran determinados por otros aspectos tanto físicos, políticos, de “infraestructura y medios de transporte, [...] pero también y de manera determinante, por los marcos normativos y las prácticas políticas, institucionales y culturales que definen [...] el ámbito de la gestión de la movilidad y sus efectos en la organización” del espacio y de la ciudad (Ibarra, Negrete y Graizbord, 2016, p. 145). Daniel Franco Garza lo analiza al acercarse a las regulaciones y sus efectos que, sobre todo de manera local, influyen en la zona de estudio del mercado municipal,

al que el autor designa con el nombre utilizado localmente en Hermosillo como el “corazón del centro”, un centro urbano y comercial que contrasta con los “nuevos corazones de nuestra civilización –en los que la mayoría [...] trabajamos y alrededor de los que vivimos– no tienen la apariencia de los antiguos centros” (Borja, 2003, p. 76). La zona de estudio es opuesta a los llamados “nuevos centros urbanos, que contienen las funciones económicas que siempre han contenido las ciudades, aunque debido a su forma [diseminada, segregada, periférica] como champiñones en el paisaje, separados por campos verdes y estacionamientos [...] pocos han podido reconocerla por lo que es” (Borja, 2001, pp. 3-4), puesto que la zona estudiada continúa manteniendo su resistencia a transformarse en uno de dichos nuevos centros, y nos lo recuerda el autor, tiene lo que otras zonas no: una serie de características como la memoria, la historia, el espacio público y la ciudadanía, los usos comerciales a escala humana, la integración cultural, la diversidad de usos, etc., quizás a pesar o por ausencia de planeación. Y seguido de esto, el autor nos presenta una serie de casos en México, también resultado de una serie de transformaciones mediante ciertos marcos de regulación y otras dinámicas con diversas consecuencias.

La zona principal de estudio, como muestra el documento, es un espacio que casi no ha sido analizado a pesar de ser un lugar esencial en la configuración del paisaje urbano de la ciudad de Hermosillo, quizá por su implícita centralidad y discordia; por su carácter de escenario de interacción social, económica, cultural e histórica; un interesante segmento urbano que se encuentra anclado en el territorio de la ciudad central y contiguo a la plaza principal.

La investigación de Daniel Franco Garza se enmarca en los estudios de la crítica a la modernidad contemporánea y su expresión en las ciudades, en donde se destaca “el debilitamiento del sentido de lo público, debido a la transformación del Estado como referente de la política, como de la sociedad secularizada, segmentada y replegada hacia el espacio privado, personal e íntimo” (Ramírez, 2013, p. 287). Para diversos autores, “lo público es el espacio donde aparecen relaciones impersonales, formas de expresión y de construcción de lo colectivo que definen el mundo común entre miembros diferentes de la sociedad” (Ramírez, 2013, p. 287), además de que regulan las relaciones con las instituciones de gobierno y el Estado, como, por ejemplo, el acceso a bienes y servicios. De esta manera, la ciudad es entendida “como escenario de relación, participación social y política, lo público muestra las diferentes formas de apropiación individual y colectiva de la ciudad, y en un sentido social urbano tiene como atributos potenciales: la democracia, la pluralidad, la polivalencia, la inclusión y el bienestar” (Ramírez, 2013, p. 288), la belleza, la vida cotidiana, que revelan las características de las formas de la vida pública de una sociedad determinada. Por lo tanto, cabe preguntarse si esta forma de construir la ciudad no es la evidencia de que la ciudad de estudio tiene una frágil sociedad civil, ya que se ordena a partir del objetivo de continuar con la degradación de lo público o, en el peor de los casos, a la negación, en vez de la promoción de encuentros diversos y socialmente inclusivos. Este valioso texto emplea también una metodología vanguardista de los estudios urbanos, la cual consiste en observar un lugar como espacio de relación, pues su autor “nos sitúa en la experiencia de la calle, [...] los usos sociales y los conflictos urbanos que se dirimen en el espacio público como espacio de la diferencia, donde aparecen disputas por el acceso a bienes públicos, por el control del espacio urbano y por la reivindicación de derechos” (Ramírez, 2013, p. 289). Finalmente, el espacio público tiene un carácter de integración en la diferencia, que se dificulta aún más en el contexto de la movilidad y sus disimilitudes, que se traducen en desigualdades, cada vez más complejas de las ciudades de la modernidad.

Mónica Olmedo Muñoz
Profesora-investigadora
El Colegio de Sonora-CONACYT

Referencias

- Augé, M. (1993). *Los “no lugares”: espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. (Traducido al español de *Non-lieux. Introduction á une anthropologie de la surmodernité*). Barcelona, España: Gedisa.
- Borja, J. (2001). Espacio público y ciudadanía. En J. Borja y Z. Muxí (eds.), *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. España: Diputación de Barcelona.
- Borja, J. (2003). La ciudad es la gente en la calle, en P. Ramírez Kuri, *Espacio público y reconstrucción ciudadana*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Cloke, P. (2005). *Human Geographies*. Londres: Hodder Arnold.
- De Certeau, M. (1988). *The practice of everyday life*. (Traducido al inglés de *L' Invention du quotidien*). Berkeley: University of California.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. (Traducido al español de *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*). Madrid: Akal.
- Ibarra, V., Negrete, M. E., y Graizbord, B. et al. (2016). Tres artistas de un mismo problema: movilidad diferencial en la Ciudad de México. En M. E. Negrete (coord.) *Urbanismo y política urbana*. México: El Colegio de México.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. (Traducido al español de *La production de l'espace*). Madrid: Capitan Swing.
- Ramírez Kuri, P. (2013). El resurgimiento de los espacios públicos en la Ciudad de México. Diferencias y conflictos por el derecho al lugar. En P. Ramírez Kuri (coord.), *Las disputas por la ciudad: espacio público y espacio social en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa* (pp. 287-314). México: Porrúa.

1. INTRODUCCIÓN

Los procesos de modernidad que, sobre todo a partir del siglo XX, han provocado más cambios que en cualquier otra etapa del ser humano en las formas de habitar y utilizar el espacio urbano, han colocado el auto como modelo prioritario en materia de movilidad. Factores como la tecnificación de la producción, el auge de empleo en la ciudad y, por consiguiente, el constante aumento de la migración de la población rural al medio urbano,¹ han provocado nuevos retos en materia de habitabilidad urbana y del derecho al espacio y la ciudad.

Indudablemente el mundo se ha vuelto urbano: en la actualidad, 54% de la población mundial vive en ciudades;² en América Latina lo hace 81% de la población,³ y en México, cerca de 80% de los habitantes son considerados ciudadanos.⁴ De esta manera, y de acuerdo con el estándar de modernidad, el crecimiento en las ciudades ha estado acompañado de un importante desarrollo de infraestructura vial, principalmente enfocada en hacer más eficiente el traslado por medio del vehículo a motor. Sin embargo, actualmente, en muchos casos, este modelo no contribuye sino a crear una mayor demanda de área transitable y provocar congestionamientos, ya que la tendencia a incrementar el uso vehicular ha sido constante,⁵ y ha tenido efectos negativos, tales como contaminación (visual, auditiva y ambiental) y usurpación y deterioro del espacio urbano.

En los últimos años, ciudades en México y América Latina han crecido aceleradamente y de forma dispersa,⁶ por medio de modelos centro-periferia,⁷ y con base en configuraciones espaciales donde la demanda de traslados es cada vez mayor, más frecuente y a mayores distancias. Esto ha generado espacios discontinuos, núcleos centrales bajamente densificados y zonas fragmentadas, muchas veces poco aptas y/o seguras para disfrutar, y con reducidas opciones para caminar. Lo anterior se traduce en problemas sociales, económicos y ambientales, como falta de acceso, descuido del espacio urbano, contaminación, deterioro del ámbito espacial, disminución (o en ciertas áreas aumento) del valor del suelo y ralentización comercial. Por tal motivo, el estudio del espacio de la movilidad urbana, tomando en cuenta las formas motorizadas y las que no lo son, se ha

¹ De acuerdo con el Banco Mundial, típicamente, una comunidad o asentamiento con una población de 2 000 habitantes o más se considera urbana. En México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) considera zonas urbanas a aquellas donde viven más de 2 500 personas.

² Al año 2015, de acuerdo con datos del Banco Mundial.

³ Al año 2015, de acuerdo con datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

⁴ Al año 2015, de acuerdo con datos de la CEPAL y del Banco Mundial.

⁵ Datos del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo muestran que, durante las dos últimas décadas, ha habido en México una tendencia alarmante de incrementar el uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados pasó de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010.

⁶ Horizontalmente y por medio de una amplia ocupación del suelo, pero con una baja densidad edificatoria y de población, donde prevalece el uso del transporte privado bajo la discontinuidad en usos de suelo. Ver Ducci (1989).

⁷ Concentrándose la mayor actividad en el núcleo central y a veces más desarrollado de la ciudad, con zonas periféricas cada vez a mayor distancia que presentan un menor desarrollo y rezago social. Ver Hamnett (2005) y Ducci (1989).

convertido en un tema central, debido a la importancia de conectar y articular de mejor manera los diferentes espacios que componen la ciudad.

Ante esta necesidad de mejorar los sistemas de traslado y la calidad espacial en los núcleos de población, los encargados del planeamiento han venido estudiando nuevos conceptos y alternativas para acceder a los *bienes comunes*⁸ que le permitan al habitante urbano tener una vida digna. Siendo que la infraestructura de transporte en la mayoría de las ciudades de México y Latinoamérica las ha convertido en todo, menos en caminables, gran parte de la situación negativa para el peatón recae en los centros urbanos, cascos históricos y piezas fundamentales de las urbes mexicanas (y latinoamericanas) que, en muchos casos, representan los orígenes de su fundación, y que se han convertido en concurridos núcleos de comercio, servicios y espacios públicos, indispensables y reclamados por gran parte de la población.

El centro urbano mexicano, al actuar como espacio de confluencia y diversidad, en razón de sus características propias (sociales, históricas y culturales), ha tomado en el tiempo y al día de hoy un papel simbólico y representativo en la ciudad. De esta manera, ha visto surgir una serie de conflictos que han imposibilitado un mayor aprovechamiento y disfrute, y han requerido del estudio por parte de autoridades y organizaciones civiles, las cuales, de la mano de urbanistas y profesionales afines (arquitectos, ingenieros, sociólogos, etc.), buscan solucionar los problemas de movilidad, deterioro espacial y falta de espacio público de calidad (principales aspectos de este trabajo de investigación), en especial para el peatón.

El centro urbano y comercial de Hermosillo (con un área de cerca de 800 000 m²), capital del estado de Sonora, presenta características varias que lo hacen partícipe del asunto en cuestión. Con naturaleza histórica intrínsecamente peatonal (configurado a principios del siglo XIX), sus áreas y espacios no fueron diseñados para la afluencia, el sistema de transporte y la demanda de traslados de su etapa actual. Ha sido testigo de la evolución, alteraciones y cambios en las funciones sociales y urbanas a través del tiempo y del conflicto espacial (entre el móvil a motor y el espacio del peatón) que esto representa. Se ha convertido en el sitio por excelencia de aforo social y comercial tradicional, configurándose como uno de los principales espacios de confluencia y referencia económica de la capital sonoreense.

Sobre esto, Méndez (2007) argumenta que el viejo casco urbano de la ciudad presenta prácticas urbanas contradictorias, como la introducción de ejes viales que propician usos de suelo incompatibles, con el consecuente deterioro de la traza original. Así, y debido a su compleja dinámica y operación actual como uno de los principales nodos urbanos y económicos de la ciudad, actualmente, se observan en el centro de Hermosillo problemas de tráfico y congestión vial, invasión del espacio público y deterioradas condiciones para caminar, además de tangibles rastros de contaminación y condiciones físicas que dificultan su habitar diario, con vías de circulación que distan de ser idóneas bajo cualquier sistema de movimiento. El conjunto de estos factores demerita visiblemente la calidad del espacio público para la población.

Lo anterior y un primer acercamiento al centro de la ciudad, por medio de un ejercicio preliminar de observación, nos llevan a dos propósitos: 1) definir el objeto de estudio, es decir, el espacio urbano de circulación en cuanto a sus características, condiciones y calidad en el centro urbano y comercial de Hermosillo, así como las condiciones y construcción de su espacio público, y 2) reflexionar, mediante el análisis de la teoría relacionada y la revisión de algunas experiencias de peatonalización en otras ciudades de México, sobre los beneficios sociales y económicos que conllevaría un posible proceso con estas características en el centro de la capital de Sonora.

⁸ Término acuñado por Harvey (2013), quien menciona que los espacios y los bienes públicos contribuyen poderosamente a las cualidades del bien común.

El propósito de este trabajo es propiciar una discusión sobre los temas anteriormente descritos, llevar a cabo un análisis que sirva como marco de referencia para actuales o futuros proyectos de revitalización y mejoramiento o creación de espacios habitables, con un diseño centrado en el peatón, tanto en el centro urbano de Hermosillo como en otras zonas concurridas de la ciudad, o de otras ciudades con características similares. Además, el de proponer un esquema general de peatonalización en el centro urbano y comercial de Hermosillo, sin conformar este un proyecto urbano/arquitectónico o diseño exhaustivo de peatonalización.

La investigación se justifica por la importancia social y económica que, en este caso, representa el centro urbano y comercial de Hermosillo en la estructura de la ciudad y para la población que a él acude y da vida. Esto, aunado a la observación de sus condiciones actuales, hace necesario un análisis de este tipo y una propuesta de recuperación que, en este trabajo, se plantea por medio del rescate del espacio público, para crear mejores condiciones sociales, un mejor desarrollo urbano y una mejor calidad de vida en el centro de la ciudad, a través de sus espacios de circulación.

El presente trabajo de investigación permite comprender las condiciones espaciales del centro urbano y comercial de Hermosillo, y con mayor especificidad de la zona que abarca el “corazón del centro” (zona del mercado municipal y el edificio El Parián). Además, permite comprender la relación entre los sistemas de traslado y el medio urbano-espacial, las condiciones y la importancia del espacio para el peatón en la vida y funcionamiento del centro, y los beneficios de los procesos de renovación y revitalización por medio de la creación de un desarrollo centrado en el peatón en dicha área de la ciudad.

Este trabajo presenta una aportación en los estudios urbanos que le dan importancia al análisis central del lugar, territorio, espacio público, así como a los aspectos sociales en la construcción del espacio. Lo anterior se pone en evidencia de manera concreta en la observación y el análisis del polígono de estudio, su evaluación y las recomendaciones de diseño para un esquema de peatonalización. Por lo tanto, nos preguntamos: ¿de qué manera contribuiría un proceso de redistribución espacial a beneficiar las condiciones del centro urbano y comercial de Hermosillo, de manera que establezca una relación armónica entre los sistemas de movimiento y la calidad del espacio? Para su resolución, esta problemática se subdivide en los siguientes cuestionamientos: a) ¿cuál es la relación entre los sistemas de movilidad o traslado que confluyen en el centro urbano y comercial de Hermosillo, la calidad del espacio urbano de circulación y las condiciones del espacio público?; b) ¿de qué manera contribuiría un proceso de peatonalización o semipeatonalización en la mejoración, conservación, recuperación y/o creación de espacio público de calidad en el centro de la ciudad?, y c) ¿cuáles serían los beneficios sociales, económicos, culturales y ambientales de un proceso de peatonalización o semipeatonalización?

Para dar respuesta a estas interrogantes, se trabajó con base en diversas técnicas de investigación y trabajo de campo, por medio de métodos primordialmente cualitativos y algunos cuantitativos. Después de un primer acercamiento al área de estudio, se llevó a cabo una primera consulta bibliográfica para conocer el estado del arte del tema en cuestión, y se elaboró un marco teórico que fundamentara el estudio, con la finalidad de realizar un segundo ejercicio de observación del área, y documentar por escrito y fotográficamente las condiciones de movilidad (motorizada y no motorizada), del espacio urbano de circulación (vehicular y peatonal), y del espacio público en general, en la totalidad de la zona del centro. Sobre este último, se observaron y documentaron las distintas actividades sociales y comerciales, así como los principales espacios de confluencia.

A partir de lo anterior se procedió a seleccionar la zona específica de estudio. La selección se apoyó, además, en un análisis del proceso de cambio del centro como contexto del primer cuadro de Hermosillo (incluyendo la dinámica de crecimiento poblacional y territorial, a partir del núcleo fundacional de la ciudad,

actual centro urbano y comercial) y de las condiciones económicas, sociales y demográficas, por medio de métodos cualitativos y cuantitativos. Se determinó así la zona más significativa, la de mayor concentración de comercios, vías de circulación de rutas de transporte público, número de viviendas habitadas y ubicación de edificios patrimonio, entre otros. Esto marcó el criterio de delimitación del polígono del área en particular, con base en la ubicación de la zona de mayor actividad e importancia focal, y mayor concentración de conflictos.

Una vez delimitada la zona de estudio e información preliminar, se llevó a cabo un estudio visual del área a fondo, por medio de un tercer ejercicio de observación empírica y análisis, con el objetivo de detectar y documentar de manera más concreta los conflictos del espacio público y la problemática (de la cual se tenía, por experiencia propia, una idea a priori), así como los espacios de importancia significativa y las áreas de oportunidad. Dicha tarea contribuyó para la posterior elaboración de un esquema de peatonalización, en el cual se trabajó sobre una metodología interdisciplinaria, reflejada en el capítulo correspondiente. La etapa que se describe se apoyó en el análisis de una serie de entrevistas, realizadas a representantes de instituciones civiles y gubernamentales, en relación con la incidencia directa en los asuntos del centro de Hermosillo, actores clave en el proceso de cambio urbano; a académicos con experiencia en temas relacionados con el sitio en cuestión; y por consultas breves, a través de redes sociales, a grupos académicos y sociales sobre su opinión acerca de algunos aspectos concernientes a la zona de estudio. Lo anterior permitió enriquecer cualitativamente el estudio, obtener otros datos numéricos y contar con opiniones externas, al contrastarlas con los juicios preliminares producto del análisis.

En una tercera fase, con el fin de conocer opciones para una posible aplicación al caso de Hermosillo, se revisaron algunas experiencias de peatonalización en centros urbanos de otras ciudades del país (identificando y analizando los espacios públicos y espacios comunes habitables, y realizando algunos croquis sencillos), dos con un clima similar al de Hermosillo, y dos con climas diferentes, entre ellas, dos de tamaño y población similar. Para esto, en un primer momento, se consultaron las referencias impresas y electrónicas disponibles sobre el proyecto y el proceso de estas obras, que resultaron en áreas peatonales que actualmente se encuentran en funcionamiento. Posteriormente, se viajó a estas ciudades para visitar dichas zonas peatonales, con el fin de observar y documentar cualitativamente su espacio físico, funcionamiento, usos y condiciones. En esta etapa, asimismo, se revisó y analizó cualitativamente el proyecto de revitalización y peatonalización del centro de la ciudad, llevado a cabo por el Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo (IMPLAN-Hermosillo), con la intención de rescatar, o bien de mejorar, ciertos aspectos del proyecto para la propuesta personal.

El cuaderno está dividido en siete capítulos. A manera de antesala, en el primero se describe de forma reflexiva la relación entre la movilidad urbana, el espacio público de la ciudad y el peatón, lo cual le permitirá al lector adentrarse en el tema para su mejor comprensión. El segundo corresponde a las teorías y conceptos, sus interacciones, su relevancia y las discusiones principales que incumben al tema de investigación. Como anotamos líneas arriba, se discute y reflexiona sobre las ideas descritas a partir de la consulta bibliográfica de los textos, documentos y publicaciones seleccionadas de diversos autores que estudian los campos de la movilidad y su espacio urbano, el espacio público y el espacio de circulación, así como el papel y posición del peatón en el sistema actual de traslados. De igual manera, se trata el tema de la peatonalización como forma de renovación, rehabilitación, transformación y/o revitalización de la vía pública, así como la inserción de zonas peatonales en el ámbito del centro urbano. Las ideas expuestas en este capítulo permiten comprender de qué manera han abordado el tema algunos estudiosos del medio urbano, las reflexiones al respecto y la opinión del autor.

El tercero corresponde al estudio de los procesos de cambio que forman parte del contexto del llamado primer cuadro de Hermosillo. Se presenta la ubicación de la ciudad en el territorio nacional, las condiciones y el proceso de crecimiento demográfico y territorial, y los procesos de transformación del espacio urbano, para comprender su evolución a partir del actual centro y cómo se fue dando su expansión. Se exponen, asimismo, el proceso de evolución y los cambios del actual centro urbano y comercial. Para esto, se revisó la información contenida en fuentes bibliográficas de carácter histórico y se consultaron datos geográficos y estadísticos (censos) de la región. Lo anterior ayuda a ubicarse en el tiempo y en el espacio, y permite entender las condiciones, procesos y eventos que han llevado a la situación actual del lugar. Este capítulo permite también introducirnos en la problemática actual del centro de Hermosillo, y establece la relación entre los problemas que presenta actualmente y el crecimiento demográfico y territorial de la capital del estado.

En el cuarto, con el apoyo de los gráficos, se presenta un análisis y la selección de la zona de estudio, desde su ubicación en la ciudad de Hermosillo, por medio de mapas satelitales cibergráficos e información documentada en campo hasta el abordaje de diferentes contextos, como son el físico, socioeconómico, sociocultural y ambiental. Se describe también la problemática y se analizan de manera cualitativa las vialidades que componen la zona, pasando por aspectos como la ocupación del automóvil y el deterioro espacial, el espacio de la movilidad peatonal y los problemas de tráfico, peatonalidad y congestión vial. Como se anota líneas arriba, este apartado se fundamenta en la consulta bibliográfica, el estudio de información cibergráfica de instancias locales, así como trabajo de campo, que incluye observación empírica y participante en el sitio, documentación escrita y fotográfica, y entrevistas semiestructuradas a personas encargadas y/o involucradas en la vida, funcionamiento y proyectos de mejoramiento del centro urbano de la ciudad. Esto sirvió de examen para emitir un juicio de valoración de la situación actual.

En el quinto, se hace una revisión, por medio de fotografías tomadas en sitio, de las características físicas y los resultados perceptibles en el ámbito urbano (social, económico y ambiental) de ejercicios de peatonalización llevados a cabo en algunas ciudades de México, a las cuales se acudió para observar cualitativamente y documentar escrita y fotográficamente al respecto. Esto sirvió como referencia para reflexionar sobre la transformación física del espacio y los beneficios de este tipo de proyectos para la población y la ciudad, y conocer las opciones que se podrían aplicar en el centro de Hermosillo. También aquí se realiza la revisión de la propuesta de peatonalización del centro de la ciudad por parte del IMPLAN-Hermosillo, tomando en cuenta las opiniones de los ciudadanos consultados y emitiendo un juicio personal al respecto, basado en la observación de las prácticas y dinámicas del espacio público, la calidad de la movilidad y el interés y efecto de las acciones de recuperación del espacio urbano por medio de la peatonalización.

En el sexto, se trabaja sobre una serie de consideraciones y recomendaciones de diseño de peatonalización y zonas peatonales, producto de la información obtenida durante la investigación, las cuales se reflejan en un esquema para el centro de la ciudad, para, finalmente, dar paso a las conclusiones del trabajo.

1.1 Movilidad, espacio público y peatón

Los procesos de urbanización, de la mano del crecimiento y dispersión de las ciudades mexicanas, en particular, y latinoamericanas, en general, han estado basados en pobres políticas de planeación urbana y/o, en muchos casos, en la falta de planeación de su estructura y vialidades. Esto se ha traducido en problemas sociales y económicos de distinta índole que frenan el desarrollo y limitan el acceso y el derecho a la ciudad a ciertos sectores de la población. Lo anterior se debe, en parte, a la falta de un adecuado y equilibrado sistema

de movilidad y de traslados (que le da prioridad al automóvil); pero, sobre todo, a la falta de espacios públicos aptos para el desarrollo y desenvolvimiento de la sociedad, en especial para los sectores más desfavorecidos de la población, o para las personas que eligen o tienen que usar su propia fuerza motriz para desplazarse, debido a que no tienen acceso a un vehículo a motor. Esta percepción del andar, entre otros aspectos, deriva de un problema cultural y de clase; como bien apunta Montezuma (2009), de “una visión tercermundista donde el de a pie o el que va en bicicleta representarían seres inferiores comparados al automovilista, quien sería un ser superior y prioritario” (p. 299).

Ahora bien, de acuerdo con Graizbord (2011), es difícil pensar que el proceso de urbanización pueda detenerse, y ante la falta de planeación (muchas veces en condiciones de precariedad que después intenta regularizarse), o consideraciones necesarias para un sano crecimiento y desarrollo de las ciudades, la temática en cuestión ha llevado a los estudiosos sobre asuntos urbanos a buscar soluciones a los problemas que, como bola de nieve, han ido creciendo con la “modernización” de las urbes y el acelerado crecimiento del uso del vehículo privado,⁹ y la construcción de infraestructura necesaria para el mismo. Al respecto, Herce (2012), mediante un enfoque del espacio para el movimiento en territorios en proceso de transformación, argumenta que la ampliación indiscriminada de redes de infraestructura se traduce en más dispersión de la ciudad, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de movilidad insostenible. Más aún, Speck (2012), en su estudio sobre la caminabilidad de las ciudades, agrega que los mismos departamentos encargados del transporte urbano construyen nuevos caminos para aliviar el tráfico provocado por la misma expansión que ellos generan. Por tal motivo, caminar en las ciudades mexicanas se considera actualmente una tarea difícil, debido al reto que representan las condiciones peatonales, meteorológicas y las grandes distancias que hay que recorrer. Entre otras dificultades, se encuentran las situaciones de diseño vial que presenta el espacio público urbano para este fin, en donde trasladarse a pie significa, muchas veces, un proceso inseguro y agotador, además de poco atractivo, ya que la ciudad no aporta los elementos necesarios para mejorarlo, como lo ha sido y lo es en países más desarrollados económica, social y culturalmente.

El asunto se complica con la falta de sistemas de transporte público adecuados para quienes lo requieren, y para los que recorrer las distancias necesarias para realizar sus actividades, a pie o en vehículos no motorizados, sería difícil y poco factible. Castro (2014), en su estudio sobre movilidad urbana sustentable, indica que el fenómeno de la movilidad urbana está dado en función de la distribución espacial de las actividades que se realizan dentro de la ciudad y su relación con el sistema de transporte. Él mismo utiliza la teoría del *nuevo urbanismo*¹⁰ para señalar que el desarrollo tecnológico de los medios de transporte ha cambiado profundamente la forma de vida de las personas en lo referente a velocidad y elección individual, así como los esquemas de organización de las ciudades, lo que ha dado como resultado la necesidad de transportarse a los múltiples lugares de la ciudad y nuevas formas de movimiento. Por otro lado, Jacobs (1992), quien teoriza de manera crítica la arrogancia que ha caracterizado gran parte de la planeación urbana de este siglo, comenta que el buen transporte y comunicación, además de estar entre las cosas más difíciles de conseguir, son necesidades básicas, ya que una de las características de las ciudades es la “multiplicidad de elección” que le ofrece al habitante, la cual es imposible

⁹ Datos del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP [por sus siglas en inglés], 2012) muestran que el modelo de movilidad que ha acompañado al proceso de crecimiento urbano es insostenible, ya que durante las últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento de los vehículos registrados de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010 ha ido de la mano de los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) que se han triplicado, al pasar de 106 millones en 1990 a 339 millones en 2010, a una tasa de crecimiento de 5.3% anual.

¹⁰ Movimiento en reacción a la expansión de las ciudades, con el precepto de reformular el espacio urbano, bajo la idea de hacer ciudades más limpias, caminables y habitables posibles (Arkiplus, 2020).

de aprovechar, si no se tiene la posibilidad de trasladarse. Esto, debido, mayormente, a la falta de espacio público adecuado y su deterioro, y a que las consideraciones políticas y partidas presupuestales destinan recursos e ideas limitadas bajo programas de “modernización vial” que, en la mayoría de los casos, consisten en la reparación del ya inadecuado existente sistema de calles y avenidas, con poca o nula atención al espacio peatonal.¹¹

Al tomar en cuenta diversos actores y factores¹² que conforman la vida y la estructura de la ciudad, así como las características físicas e históricas que han dado lugar al espacio urbano, en el que actualmente viven y conviven miles de habitantes, el problema se torna de una dimensión más amplia. Al respecto, Speck (2012) explica que existe una completa desconexión entre la conciencia de lo que necesita hacerse y las acciones de los responsables de la forma física de nuestras ciudades. En este sentido, la movilidad urbana implica un estudio integral de los diversos modos de desplazamiento y las características de los servicios e infraestructura que ofrece la ciudad, y las características, de igual manera, de la población que forma parte de ella. Chávez (2012), bajo una perspectiva teórica de la peatonalización de las ciudades como eje rector de la movilidad urbana sustentable, se refiere a la misma movilidad urbana como la forma en que nos movemos en la ciudad, apuntando que lo que se traslada son personas o mercancías,¹³ no automóviles, autobuses o ferrocarriles, por lo que un sistema de movilidad urbana debe de buscar la mayor eficiencia, reducir tiempos de traslado y costos, así como ampliar el confort. Indudablemente, debemos preguntarnos si la eficiencia es una cualidad del sistema de movilidad que prevalece en las ciudades hoy en día, o bien, si los espacios en los que se desarrolla lo son, ya que es de todos conocido que los tiempos de traslado son cada vez mayores, más largos y con un costo mayor.

Al respecto, el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo de México (ITDP, por sus siglas en inglés), en su publicación “Transformando la movilidad urbana en México: hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil” (2012), indica que, actualmente, en el caso de las ciudades mexicanas, transportarse puede considerarse ineficiente, debido al excesivo uso del automóvil, a tal grado que sus efectos negativos están revirtiendo los beneficios económicos y sociales de habitar en una ciudad, y afectan la calidad de vida de la población. Lo anterior se deriva del hecho de que “las ciudades que forman el sistema urbano nacional (SUN) en México, no cuentan con un marco general que gestione en favor de la sostenibilidad urbana” (Graizbord, 2011, p. 27), lo cual no permite ofrecer una adecuada calidad del entorno que permita alcanzar un mínimo nivel de vida y bienestar para todos sus habitantes. Asimismo, la mala calidad de la infraestructura y el desbalance que provoca entre los diversos sistemas de traslado, han ocasionado un acceso cuestionable, así como desigualdades en el derecho al espacio urbano, los cuales, de acuerdo con Harvey (2012), quien analiza el aspecto del derecho a la ciudad, son derechos colectivos que van más allá de la vida urbana, para derivar en la noción de lo que Henry Lefebvre (2013) llama “la producción del espacio”. Esta producción del espacio se ha basado, en los últimos años, en la construcción de una infraestructura de movilidad pública deshumanizada, que poco o nada aporta al bienestar de la población y su derecho a la ciudad, cuando menos, no para el conjunto de la población.

¹¹ Andrés Chávez Rodríguez, en su artículo titulado “La peatonalización de las ciudades como eje rector de la movilidad urbana sustentable” (2012), establece que el peatón está relegado al último puesto en las consideraciones de los gobiernos, y, basado en documentos del ITDP, menciona que el porcentaje promedio de inversión de los fondos federales para Transporte y Accesibilidad Urbana, en infraestructura peatonal, es de 3.3%, en tanto que la inversión destinada para el uso del automóvil asciende a 77.4 por ciento.

¹² Población, instituciones gubernamentales, civiles, comerciantes y grupos de acción que determinan y están determinados por factores económicos, geográficos, sociales y culturales, entre otros.

¹³ Por su parte, Silsbe y Prasetyoadi (2011) apuntan que, conforme van creciendo las ciudades y aumenta su participación en el comercio mundial, el movimiento eficiente de personas y mercancías se vuelve crítico para su bienestar económico.

En consecuencia, se ha generado, sobre todo en los sectores más complicados de las ciudades, un perceptible deterioro físico-espacial y un ejercicio desigual en el sistema de movilidad y el derecho al espacio público urbano, lo que ha provocado un sentimiento de malestar social. El ITDP (2013) apunta que, si bien la movilidad [urbana] es una necesidad, es también un derecho que, si no se ejerce adecuadamente, puede vulnerar el de otros. Resultado del ejercicio del derecho que privilegia el movimiento automotor, Montezuma (2009) comenta que “los actores de la movilidad no motorizada, peatones, ciclistas y discapacitados, son [...] a quienes más se les vulneran sus derechos en la movilidad urbana y espacio público” (p. 293), sobre todo, si gran parte del espacio urbano privilegia el uso del vehículo automotor.

Invariablemente, la movilidad se desarrolla en el espacio urbano de la ciudad, en áreas destinadas al uso común y de acceso libre para la mayoría de la población, sobre todo en el destinado para la circulación de todo tipo (espacio de circulación), por lo que las zonas que lo definen deben cumplir con las cualidades necesarias para su correcto funcionamiento, sea cual fuere el sistema de transporte o forma de traslado en él desarrollado. De acuerdo con Borja et al. (2003), la síntesis de lugares y flujos se realiza en el espacio público, lugar de la cohesión social y de los intercambios. Además, califica el espacio público como un hecho material productor de sentido que define la calidad de vida de la gente y de la ciudadanía de sus habitantes. No obstante, para que este hecho material desemboque en la práctica, habrá de tomarse en cuenta, invariablemente, el aspecto humano. Harvey (2012) menciona que las cualidades humanas surgen de nuestras prácticas en sus diversos espacios, los cuales componen la vida social de la ciudad, y en torno a los cuales se desarrolla.

El espacio público se compone por entornos de convivencia social, eficaces y eficientes para las actividades y necesidades de la población. En efecto, una de las prácticas, derechos y necesidades del espacio público es la de la movilidad, no solo para quien se transporta en automóvil, sino también para el peatón o ciclista. Sin embargo, los medios de transporte a motor invaden este espacio, alejando usos y funciones urbanas, y obligan al peatón a ocupar un ámbito más reducido (Real Automóvil Club de Cataluña [RACC], 2008, p. 6). Las calles y sus banquetas, espacios públicos principales de una ciudad, constituyen sus órganos más vitales (Jacobs, 1992), e, indudablemente, si sus condiciones no favorecen la calidad del espacio, derivarán en un deterioro físico-espacial y serán menos aptas para el proceso de movilidad que, en su momento, desembocará en la progresión de su deterioro. Bajo este aspecto, el espacio público viene a ser lo contrario al espacio del automóvil, ya que el primero es el lugar social, el de los derechos; mientras en el segundo solo tiene(n) derecho a circular quien(es) viaja(n) en él, o bien, a ocupar un determinado espacio “público” (estacionado), mientras no se esté en él.

La organización de la ciudad (su extensión, su forma, su estructura) impacta a la expresión espacial de la movilidad, y “es la adaptación y gestión del espacio público urbano una de las [...] herramientas sobre las que descansa un planteamiento más sostenible de la movilidad urbana” (Herce, 2012, p. 21). De acuerdo con lo anterior, la organización espacial (una que genere un equilibrio y/o balance entre los diferentes sistemas de movilidad) y la correcta y equitativa distribución del espacio público urbano, son la clave para proveer y dotar de cualidades óptimas al espacio de la movilidad. Lograr lo anterior sería un ideal que vendría a complicarse, pues, actualmente, como afirman Galán y Pinto (2007), la invasión del automóvil supera en muchos casos, en algunas ciudades del mundo, 60% del espacio urbano disponible. Lo anterior es alarmante, sobre todo en Latinoamérica, donde aproximadamente el promedio de acceso a un vehículo automotor no supera 25% de la población en los países mejor posicionados económicamente (de acuerdo con datos de la página web nationmaster.com: Motor vehicles: Countries Compared). Este patrón de distribución ha generado diversos efectos negativos, ya que ha sido incapaz de resolver los crecientes problemas de congestión en las principales urbes (Cortés, López y Rangel, 2011). En este sentido, podemos observar cómo, a medida que se intensifica la dotación de infraestructura vehicular en una ciudad, se intensifica de igual manera la utilización del transporte motorizado y, en consecuencia,

el tráfico, con lo que se comprueba que ampliar el espacio para el automóvil no se traduce en una mejor movilidad, sino en un mayor desequilibrio urbano (y un espacio deshumanizado, propenso al deterioro espacial), con lo que se acrecienta la injusticia en la utilización del espacio público de circulación, sobre todo para el peatón. Para apoyar este argumento, nos referimos a Montgomery (2013), quien, bajo un enfoque del diseño urbano para una “ciudad feliz”, señala que diseñar una vía para un solo modo de movimiento da lugar a que esa vía se llene de gente utilizando esa modalidad, en el caso que nos ocupa, el movimiento en automóvil; además de que, a mayor número de carriles, mayor tráfico vehicular (Speck, 2012).

La apropiación del espacio genera un balance en los derechos colectivos a la ciudad y sus espacios, los cuales, al ser lugares de movimiento, son también lugares de cambios continuos y de evolución, de tal manera que el sentido espacial (y el del espacio público) de la ciudad se modifica con el paso del tiempo, en función de los cambios sociales, tecnológicos y culturales.¹⁴ Las ciudades son [y se convierten en] lugares móviles y para la movilidad (Sheller y Urry, 2006), a través de sus calles, banquetas y avenidas (espacios públicos básicos por excelencia), producto del desarrollo de la actividad cotidiana, de los usos del espacio, los movimientos y traslados del habitante urbano.

En consecuencia, la movilidad y el espacio público urbano vienen a representar un papel fundamental y un derecho en la sociedad. Los ciudadanos, sin importar sus medios y/o formas de traslado, han de tener acceso al aprovechamiento óptimo de la infraestructura urbana y a la vida en la ciudad, al formar parte y ser partícipes de ella, siendo capaces de moverse propiamente y transportarse libre y eficientemente (Cuéllar, 2015), en torno a espacios de calidad que les permitan acceder a los diferentes bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna (ITDP, 2013). Smith y Low (2006), en textos de políticas del espacio público, se refieren al mismo como el rango de ubicaciones sociales ofrecidas por la calle, el parque y los barrios locales, y mencionan que incluye geografías de movimiento diario muy reconocibles, el cual se diferencia del espacio privado en términos de reglas de acceso.

Con lo anterior, reafirmamos la importancia de la relación que existe entre la movilidad y el espacio público, representado por sus calles, avenidas y banquetas, espacios públicos que definen y determinan las áreas de circulación y, por lo tanto, la articulación y conexión de la estructura de la ciudad.

Con base en lo anterior, y tomando palabras de Ecologistas en Acción,¹⁵ la accesibilidad¹⁶ viene a ser el objetivo que, a través de los medios de transporte, persigue la movilidad [urbana] de acuerdo con su modelo de sostenibilidad (Ecologistas en Acción, 2007). A esto agregaríamos los modos de desplazamiento, apuntando específicamente al peatonal como base de toda movilidad urbana sustentable (Chávez, 2012), por lo que el objetivo de la movilidad urbana tiene que cumplirse de manera integral y tomando en cuenta todos los sectores de la población. El objetivo antes mencionado se ve truncado al prevalecer el modo de transporte motorizado en las vías de circulación, siendo que gran parte de la población se moviliza diariamente a pie o bajo otros sistemas

¹⁴ Smith y Low (2006) argumentan que lo que cuenta como espacio público hoy en día, se constituye por un rango de cambios sociales y transformaciones, debido a factores políticos y económicos, producto del neoliberalismo del siglo XX.

¹⁵ Confederación de más de 300 grupos ecologistas distribuidos por pueblos y ciudades de España. Forma parte del llamado “ecologismo social”, que entiende que los problemas medioambientales tienen su origen en un modelo de producción y consumo cada vez más globalizado, del que derivan también otros problemas sociales, y que hay que transformar si se quiere evitar la crisis ecológica. Véase <https://www.ecologistasenaccion.org>.

¹⁶ Consideramos la accesibilidad como la facilidad con la que cualquier persona, independientemente de su forma de traslado o condición física, pueda utilizar las vías de comunicación para arribar al lugar deseado. Lynch (2010) explica que la relación típica entre todas las sendas del conjunto implica una parrilla que tenga cierta coherencia, sea de dirección y de espaciado interno para ser eficaz.

y/o formas de movilidad no motorizada, quienes no cuentan con espacios útiles ni infraestructura adecuada para el desarrollo de su actividad cotidiana que les permita alcanzar este objetivo. En última instancia, “lo que está en juego es la satisfacción de las necesidades de conexión” (Herce, 2012, p. 16) y el ejercicio del derecho a la conexión obliga a poner el acento en el tipo de infraestructuras que se ofrecen, en sus características o efectos, y en la gestión del espacio público urbano.

Kenyon (2006), quien estudia la relación de la movilidad urbana y la exclusión, menciona que la falta de una accesibilidad adecuada es clave y resultado de la exclusión social, por ser un fuerte determinante de la habilidad de individuos y comunidades de participar, económica, política y socialmente en la ciudad. De esta manera, la accesibilidad será también un componente fundamental de la integración social en la movilidad urbana, al permitir la participación de todos los ciudadanos que así lo requieran en la vida de la ciudad y en el derecho a la misma, y enriquecer su construcción (física y social) con sus acciones y decisiones orientadas al sano disfrute y a su preservación.

Ahora bien, si la infraestructura vial en muchos casos no genera los espacios óptimos para la circulación del vehículo automotor,¹⁷ la infraestructura peatonal se encuentra en condiciones que presentan aún más dificultad, por lo que se ve afectada, ya que “se tiende a canalizar los recursos públicos hacia el mantenimiento y expansión de las vialidades” (Silsbe y Prasetyoadi, 2011, p. 70). Además, Montezuma (2009), bajo la perspectiva del derecho a la movilidad urbana y al espacio público, apunta que la infraestructura peatonal, cuando existe, es insuficiente y por lo general se encuentra en mal estado o, lo que es peor, invadida por el comercio ambulante y automóviles, entre otros. Este tipo de casos podemos observarlos fácilmente, sobre todo, en las zonas centrales de las ciudades, en donde incluso los mismos comercios establecidos entorpecen el paso al peatón con mercancías que exponen a la venta al exterior de sus locales; o bien, presentan banquetas y vías peatonales deterioradas o en mal estado y de dimensiones reducidas, poco o nada aptas para la circulación, a falta de una correcta articulación y continuidad. Los desplazamientos a pie que, de acuerdo con Herce (2012), suponen la mayor parte de los que se hacen en la ciudad¹⁸ refuerzan la importancia de esta forma de movilidad.

La ciudad, su infraestructura y sus espacios urbanos son sistemas vivos, además de lugares que determinan los modos de intercambio¹⁹ y conexión de la sociedad actual. Respecto a lo anterior, Montgomery (2013) nos dice que la vida de la ciudad se trata tanto de moverse a través de sus paisajes como de estar en ellos, y señala que no solo la ciudad moldea el modo en que nos movemos, sino que nuestros movimientos moldean la ciudad.

Por otro lado, la ciudad (su distribución, espacios, estructura y conexión) también moldea nuestras actitudes (positivas o negativas) hacia la misma y hacia las formas de movilidad y los bienes públicos de uso común, ya que vialidades y espacios públicos adecuados, que propicien el derecho a la movilidad y permitan el acceso al conjunto de la población, vendrán a configurar una ciudad incluyente y a diversificar los modos de desplazamiento bajo un modelo de sustentabilidad y libre elección, así como actitudes de cuidado, conservación y respeto a la misma y a los conciudadanos.

Con todo lo anterior, podemos deducir que el espacio urbano, y la infraestructura de circulación que en él se desarrolla, es capaz de generar, ya sea un balance o equilibrio o un desequilibrio físico y social en materia de

¹⁷ Harvey (2012) menciona que las calles congestionadas por el tráfico hacen de ese espacio público particular casi inútil hasta para los conductores, espacio que no constituye lo que él califica como un “bien común”.

¹⁸ Interpretamos esta afirmación en el sentido de que, aparte de los desplazamientos puramente peatonales de inicio a fin, en los desplazamientos a vehículo automotor, una vez arribando al destino deseado, el conductor se convierte invariablemente en un peatón más para llegar realmente al lugar específico al que desea llegar.

¹⁹ Jacobs (1992) establece que la base económica de las ciudades es el intercambio.

movilidad y de espacios públicos adecuados para el desarrollo de las ciudades, y permitir o restringir el acceso a los bienes comunes, derechos del habitante urbano para una vida digna. Pero el crecimiento de las ciudades actuales en México, en particular, y Latinoamérica, en general, bajo modelos urbanos de centro-periferia, en los que prevalece el desarrollo orientado al transporte automotor y la construcción de infraestructura vehicular como modelo de modernización y desarrollo, ha provocado el deterioro espacial de ciertas zonas. Esto, debido a que ha dejado de lado modelos de movilidad y espacio público más justos y equilibrados, accesibles e incluyentes para una gama más amplia de la población, como son el ciclista y, sobre todo, el peatón, que generen ambientes urbanos sostenibles y más adecuados en beneficio de la ciudad y su ciudadanía. De acuerdo con lo anteriormente expuesto, y a las perspectivas teóricas abordadas, es tiempo de buscar nuevos modelos de movilidad, que estén realmente al servicio de la población y de la conservación de la ciudad, modelos que generen una distribución más equitativa en los derechos urbanos y sobre todo del peatón. Por esto, un debate al respecto podría arrojar luz sobre nuevas, innovadoras y creativas ideas sobre el espacio urbano, el derecho y la calidad de la movilidad, y los espacios públicos de circulación que se conforman para este fin. Después de todo, las ciudades se están convirtiendo en el ambiente de vida y trabajo predominante de la humanidad y, por esta razón, la habitabilidad o la calidad de vida en la ciudad se ha vuelto un tema crucial” (ETH Zürich, 2017).

2. LA PEATONALIZACIÓN Y EL CENTRO DE LA CIUDAD

También es un derecho de ciudadanía el de la movilidad, ya que supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática.

Jordi Borja

2.1 El centro urbano y la peatonalización como forma de revitalización

Indudablemente, la estructura de las ciudades, sus espacios, las vías de comunicación y las formas de traslado han cambiado, debido a nuevas necesidades y deseos, así como a una multitud de factores que le han dado forma tanto a la ciudad como a su diario habitar. Lo anterior ha moldeado nuestras formas de vida, hábitos y costumbres, desde la hora de despertar hasta la de llegada al destino deseado, o la forma de vivir y convivir en la ciudad. Sin embargo, la naturaleza humana y la inherente necesidad de movimiento, así como la forma más básica de hacerlo –la peatonal– siguen siendo una constante. En la historia del mundo, el peatón creó la ciudad, por lo que la movilidad motorizada viene a ser una actividad relativamente reciente (Espinosa, 2013), la cual ha venido en aumento, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo pasado. Siendo así, muchos de los espacios o áreas de la ciudad, como centros urbanos y/o cascos históricos y/o tradicionales, no estaban preparados para el incremento de esta forma de movimiento.

El significado del centro está dado de acuerdo con su naturaleza histórica, social y tradición cultural, de ahí la importancia del mismo y la centralidad que representa. Elementos determinantes para potenciar sus cualidades son el acceso y la inclusión, o la integración universal (sin importar condiciones económicas, físicas o sociales de la población) que forman parte de las características que lo definen (o alguna vez lo hicieron), y de la imagen social y el sentido simbólico para la población. Siendo que estas zonas constituyen parte del sentido tradicional y, por lo tanto, del sentido histórico urbano, el peatón desempeña una función primordial para la vida y las actividades básicas del movimiento, el intercambio y la sociabilidad. La importancia de la movilidad es crítica: por necesidad, todo cambio entre un medio y otro es peatonal. Sin embargo, esa importancia parece no verse reflejada por la forma en que los medios mecánicos han invadido una porción importante del espacio público (Borthagaray, 2013).

Debido a lo anterior y a los factores que han derivado de la “modernización”, como el aumento de la infraestructura vial, cambios de usos de suelo y concentración comercial, en los centros urbanos, el movimiento peatonal se ha visto mermado y presenta dificultades, deviniendo en una constante pelea contra el vehículo automotor, sistema que ha provocado, entre otras cosas, deterioro, contaminación e invasión del espacio público peatonal. Por tal motivo, los procesos creativos y las nuevas ideas de rehabilitación, conservación y revitalización de centros urbanos han volteado a ver la forma más básica de movilidad, con base en la cual se configuraron principalmente estos espacios y la cercanía de las partes de los mismos: la peatonal y, por ende, la restitución de la peatonalización.

De acuerdo con las prácticas de regeneración urbana, un proceso de peatonalización se realiza mediante la adaptación y/o adecuación de una vía o conjunto de vías vehiculares para convertirlas en un andador o zona de circulación total o primordialmente peatonal. Esto con el propósito de brindarle al peatón un lugar central en el diseño del espacio público (Chávez, 2012). Una variante de esta práctica es la “semipeatonalización”, que consiste en adecuar una vía del ancho principalmente vehicular, o bien su área de estacionamiento, para ampliar el espacio del peatón, que da lugar a la convivencia más equitativa de ambas formas de traslado (Espinosa, 2013). Este tipo de ejercicios se realizan con la intención de equilibrar, recuperar o generar un espacio público adecuado y de calidad para el disfrute común y una mejor movilidad, y para balancear el dominio del automóvil con el del peatón (Espinosa, 2013). Esta creación o recuperación del espacio supone, de acuerdo con Herce (2012), la intervención de la administración pública para garantizar una oferta de espacio público adaptado a cada forma de movilidad, la cual se manifiesta de diversas maneras y tiene requerimientos diferenciados, en cuanto a la organización del espacio público urbano y la oferta precisa de espacios e infraestructuras adaptadas a cada una de estas formas.

La peatonalización, ejercicio urbano con fines sociales y de acceso al bien común, proceso relativamente sencillo y económico en su ejecución, exige un estudio adecuado, además de un esfuerzo ciudadano de todos los miembros de la colectividad, en pro de lograr un frente común que ponga en valor los beneficios a corto, medio y largo plazos. Lo anterior es positivo como inicio de cualquier idea de revitalización, innovación y recuperación del espacio, ya que muchas ciudades y sus centros urbanos, de acuerdo con Speck (2012), se han convertido en zonas no caminables. Este autor argumenta que la posibilidad para caminar es medio y fin, al igual que una medida e indicador de la vitalidad de una ciudad.

Sin embargo, y a pesar de la imperante importancia y la necesidad de espacios habitables e inclusivos para el recorrido diario, es difícil encontrar lugares de encuentro y áreas realmente aptas para caminar en la ciudad de Hermosillo contemporánea. Esta situación se presenta con mayor frecuencia en los centros urbanos, donde la acumulación excesiva de comercios, vehículos y peatones genera un conflicto espacial, y donde los espacios públicos de creación tradicional y representación histórica, como ya se anotó líneas arriba, no fueron planeados para las actividades que actualmente se desarrollan, y se han convertido, sin ser aptos para ello, en zonas de circulación principalmente vehicular. Al respecto, Herce (2012) apunta que “la inexistencia de espacios adaptados a los requerimientos de las formas más normales y eficaces de desplazamiento en distancias cortas (caminar, ir en bicicleta, etc.) no sólo supone una marginación de ese tipo de movilidad [...] sino que a menudo conlleva la imposibilidad de desplazamiento para amplias capas de la población” (p. 22).

De acuerdo con García y Serón (2016), bajo el concepto de ciudad amable enfocado a centros históricos, el centro de la ciudad contemporánea, en razón de su propia historia, cuenta con variadas limitaciones que provocan conflictos entre los modos de desplazamiento; por lo tanto, mencionan que es necesario ordenar los diversos intereses para optimizar el uso de las vías públicas y hacer eficientes los espacios en los cuales

interactúan las relaciones ciudadanas. A la par, hacen referencia y teorizan sobre el modo peatonal como modelo alternativo de movilidad, enfatizando la escala humana como patrón de la solución. Lo anterior es reiterado por Herce al precisar que un modelo de movilidad urbana alternativa descansa sobre tres pilares:

- Caminar o transportarse en bicicleta en desplazamientos de corta dirección (caso aplicable en centros urbanos).
- Utilizar el transporte público en desplazamientos más largos (caso aplicable para llegar al centro desde distintos puntos de la ciudad).
- Utilizar el automóvil en los casos estrictamente necesarios y en recorridos muy largos.

Estas tres tareas, menciona, requieren de la preparación del espacio público y apoyan el proyecto de peatonalización y la creación y/o recuperación del espacio del peatón. El modelo anterior entra en conflicto con el que se vive el día de hoy, ya que el uso del vehículo se ha generalizado tanto, que es difícil suponer que algún día pasará a segundo término. No obstante, y reconociendo el valor del centro en la ciudad, los esfuerzos por mejorar las condiciones de las zonas de creación tradicional se han centrado en la recuperación de sus espacios públicos y la optimización de sus sistemas de traslado e infraestructura vial, con la intención de devolverle (principalmente) al peatón un lugar adecuado para sus desplazamientos –pues parece que en los últimos años se le ha excluido en favor del auto–, además de reactivar la economía y revitalizar o renovar aspectos de imagen, tradición y cultura. Lo anterior se refleja actualmente en esfuerzos de regeneración urbana, mediante la peatonalización en diversas ciudades de Latinoamérica, como Bogotá y Medellín, en Colombia; Buenos Aires, en Argentina; Curitiba, en Brasil; y Guadalajara, Monterrey, Ciudad de México y Querétaro, entre otras, en la República mexicana.

La problemática urbana y las situaciones de intervención urbana traen consigo la oportunidad de nuevos retos en materia de planeación y diseño, cuyas necesidades a resolver pueden abordarse por medio de soluciones creativas. Pero solo cuando se entienda que quienes construyen y mantienen la vida urbana tienen un derecho primordial a lo que se ha producido, y que una de sus reivindicaciones es el derecho inalienable a adecuar la ciudad a sus deseos más íntimos, llegaremos a una política de lo urbano que tenga sentido (Harvey, 2013). Por esto, es preciso comprender que el peatón, más que el medio motorizado, es quien ha construido, producido y dado significado a ciertos espacios de la ciudad.

La peatonalización, entonces, corresponde a una solución creativa y directa al dilema del centro en la ciudad mexicana, de traza tradicional (muchos de ellos, con herencia española), que fue una vez núcleo fundacional, bajo modelos y hábitos de vida distintos al actual, y que sufre el estrago de la vida moderna y la inserción de vehículos a motor y de transporte público deficiente, que poco o nada aporta a la salud y a la imagen del patrimonio cultural. Decimos que es creativa, ya que el modelo implica un problema de diseño relativamente básico (previo estudio de los factores físicos, sociales y económicos del lugar), y una ejecución e inversión de obra comparablemente bajas respecto a otro tipo de infraestructura vial. Bajo estas condiciones, y mediante un diseño atractivo y funcional, la peatonalización traerá consigo un gran potencial que derive en la mejoría de las condiciones socioeconómicas y culturales de un determinado lugar o espacio urbano.

Bajo este esquema, simples adecuaciones pueden dar nueva vida al espacio urbano y brindarle al peatón una oportunidad, y hacer la vida del centro más atractiva para un rango más amplio de la población (Speck, 2012). Como adecuación, la peatonalización constituye un sistema práctico para enfrentar un problema en donde

alguien tiene que ceder, y no es difícil determinar quién, dada la naturaleza peatonal del centro de la ciudad que ha sido invadido por el auto. En este sentido, lo que la peatonalización busca es retornar a un ámbito más tranquilo, en el que los desplazamientos a pie o en bicicleta tengan prioridad, con el fin de facilitar la comunicación social y un uso más humano de la vía pública (RACC, 2008); brindar el bien social; mejorar la competitividad económica de ciertas áreas, y dar paso a la sustentabilidad ambiental. Por otro lado, busca reforzar la diversidad, característica principal de un espacio público abierto y democrático, y generar nuevos usos de interés social y comercial, mediante la revitalización y adecuación del área.

Si bien la calle sirve para muchos otros propósitos además del vehicular, y la banqueta –la parte peatonal de la calle– sirve a muchos otros propósitos que el de caminar (Jacobs, 1992), el espacio de circulación genera usos más allá del traslado y la conectividad, ya que es un espacio público transformado con frecuencia por la acción social (Harvey, 2013). Tomando esto en consideración, en el centro urbano, el vehículo ha devenido en la definición de espacios vacuos, que presentan dificultades para la apropiación y la convivencia, y ha provocado problemas de contaminación y ralentización económica (aunque muchos comerciantes no lo consideren así). En consecuencia, surgen cada vez más impulsos hacia una renovación en la que la peatonalización ofrezca ciertas ventajas contra el sistema motorizado, como facilidad e, incluso, mayor rapidez y economía en los traslados, además de tejer la comunicación social en el espacio y generar efectos beneficiosos para la salud individual (Sanz, 2002).

El centro urbano, con su carácter histórico y su disposición vial, se coloca como elemento fundamental en la trama urbana de la ciudad, promoviendo el sentido social, la identidad y pertenencia de la comunidad. Su importancia radica en las actividades económicas, sociales y culturales que en él se presentan, al configurar espacios simbólicos y distintivos de cada población (Espejo, 2012). Así, las estrategias integrales de revitalización de los centros urbanos sitúan el papel del peatón (y de la movilidad no motorizada) en primer término de la ecuación, para mejorar el sistema de conexión y acceso que constituye un derecho de la población para una vida digna. De acuerdo con Espinosa (2013), quien teoriza sobre la relación entre el diseño urbano, el peatón y las distancias caminables, “si algún día los hombres urbanos quisieran optar por una ciudad más dignificada, la calle sería lo primero en la lista por reivindicar” (p. 72), y los criterios que deben fundamentar la toma de decisiones en el proceso de diseño o la adecuación, según Morillón (2013), deberán estar basados en valores humanos que tiendan a crear espacios en equilibrio y en armonía con su imagen urbana.

Si la ciudad cambia, la sociedad cambia. No obstante, es la misma sociedad quien dirige y promueve los cambios en el ámbito urbano, de acuerdo con sus deseos, modos de vida y necesidades, que van surgiendo como consecuencia del continuo proceso de evolución. De esta manera se hace necesaria la adecuación del espacio, ya que la reconfiguración de la geometría urbana ha traído consigo grandes cambios en el estilo de vida. Harvey (2013) sostiene que la libertad para hacer y rehacer nos a nosotros mismos y a nuestras ciudades es uno de los más preciosos, pero más descuidados de nuestros derechos humanos.

Bajo esta concepción, y la situación actual de nuestros centros urbanos, nos encontramos ante un escenario crucial. El reto implica un proceso creativo de diseño y planeación, con ideas que brinden nuevas posibilidades a la vida urbana y al centro de la ciudad, para retornar al ambiente social y de tradición que alguna vez significó, en pos de conservar sus valores intrínsecos y el carácter cultural (o multicultural), así como el carácter peatonal y de espacio público al servicio de todos, y generar nuevas propuestas para mantener vigente la vida e importancia de estos espacios representativos y añorados de la urbe. La peatonalización se diseña, además, como elemento de dinamización económica, ya que el tráfico vehicular, sobre todo en algunas calles de espacios reducidos, como las del centro de la ciudad, le impide al peatón tener una mejor accesibilidad. De acuerdo con lo

anteriormente expuesto, es posible afirmar que, por medio de la peatonalización, se establece una relación de cercanía y proximidad en un ambiente más seguro y accesible entre el peatón y el comercio, mediante un espacio público más sostenible y adecuado a la necesidad común del traslado y conexión.

2.2 La zona peatonal y el centro de la ciudad

Logra el poder de caminar y mucho del resto seguirá.

Jeff Speck

Una zona peatonal consiste en un área urbana compuesta de un conjunto de vías con circulación primordialmente peatonal o de otros sistemas de traslado no motorizados (RACC, 2008), con las siguientes características principales:

- Son vías que privilegian el movimiento humano en su forma más tradicional, por medio del andar, y que sirven a usos diversos más allá de la circulación.
- Pueden ser resultado de un trabajo de peatonalización o semipeatonalización de una vía vehicular o conjunto de ellas, o bien de nueva creación.
- Por lo general, si no es que la totalidad, se configuran en espacios abiertos, uniendo uno o más elementos de interés de una determinada zona de la ciudad (como plazas, monumentos o edificios representativos).
- Se diferencian de las plazas y parques por estar dedicadas esencialmente a la circulación (a pesar de no ser su único uso) e integradas al entorno construido.

De acuerdo con la RACC, las zonas peatonales “empiezan a aparecer en algunas ciudades europeas en la segunda mitad del siglo XX, en donde la presión del tráfico ya se hacía notar, principalmente en las vías de los núcleos antiguos sin capacidad funcional para asumir la demanda del motor” (RACC, 2008). Por otro lado, a mediados de los noventa, comienzan a desarrollarse estrategias integrales de revitalización de las ciudades históricas, en las que la peatonalización actuaba como pieza clave para una movilidad sostenible (Espejo, 2012).

La creación de la zona peatonal, además de aliviar el exceso del auto y promover la movilidad tradicional, ha convertido el centro de algunas ciudades en un espacio público de calidad, habitable y promotor del bienestar social, al recuperar o crear nuevos espacios de uso común, y reactivar, en algunos casos, la economía del lugar. Debido a esto, algunas asociaciones de vecinos y comerciantes han optado por tomar iniciativas en algunas zonas aptas de cascos antiguos, con el fin de potenciar sus cualidades mediante la peatonalización y la creación de centros urbanos de carácter peatonal, con una o varias zonas peatonales o semipeatonales.

La zona peatonal viene a ser la extensión de la banqueta, elemento a quien Jacobs (1992) atribuye una vida social al ser pública y al acercar personas. En este sentido, la función de la banqueta va más allá de caminar. La banqueta en el centro urbano es un espacio público de circulación que, además, funciona como espacio de comercio y socialización –parte del carácter tradicional del mismo–. Podría argumentarse que algunas banquetas de los núcleos centrales apenas cumplen con la funcionalidad básica de caminar, y escasamente podrán promover otro uso, sobre todo, el de la convivencia; sin embargo, algunas banquetas configuran todo un sistema o conjunto

social al que la gente reconoce y da lugar, por lo que una zona peatonal, al cumplir a cabalidad con la función de movilidad, se configura también como espacio de encuentro y creación de lazos sociales, comerciales, culturales y de comunicación.

Por otro lado, la banqueta se considera y, por ende, la zona peatonal (banqueta extendida), como antesala y extensión del espacio interior; junto con explanadas, plazoletas, áreas verdes, etc., propicia e invita al peatón a acceder al local comercial o edificio, o bien, a algún punto de encuentro o lugar del centro de la ciudad. En última instancia, la banqueta es el espacio del peatón, pero pierde el sentido si su configuración no cumple con lo mínimo indispensable para permitir conexión. En este sentido, la zona peatonal configura una especie de atrio que sirve a cuanto establecimiento se encuentra en sus extremos, y este espacio invita al peatón y lo acerca; es, además, un espacio que da vida y permite la inserción de otro tipo de actividades, pues se convierte, en algunos casos, en parte del ambiente y atractivo de la ciudad, de acuerdo con las diversas actividades (lúdicas, de entretenimiento, comerciales y/o socioculturales, como festivos) que pueden realizarse en ellas.

De acuerdo con Harvey (2013), el ambiente y atractivo de una ciudad es producto de los ciudadanos; por su parte, Speck (2012) menciona que el principal atractivo de las mejores ciudades es su caminabilidad. De acuerdo con lo anterior, la actividad ciudadana en áreas en donde se pueda circular a pie será proclive a generar una mejor ciudad. Sin embargo, sabemos que el medio automotor es el modelo último y a seguir de la modernidad, necesidad (inducida, producto de una deficiente planeación y expansión desmedida) y deseo de la población (por estatus social), sin dejar de ser tal vez un medio práctico, a pesar de comprobarse cada vez más que lo deja de ser en ciertas áreas urbanas. Existe una insistencia de los planeadores urbanos en priorizar la infraestructura para el desplazamiento por medios motorizados, a pesar del deseo y la voz de una parte de la población que exige libertad de movimiento y acceso a lugares aptos, libres, seguros y habitables para convivir y caminar, o andar en bicicleta. La cuestión, según Montgomery (2012), recae en la intersección de la psicología y el diseño, ya que estamos inmersos en ciertos sistemas y geometrías urbanas que nos demuestran que no somos tan libres como creemos. Por lo tanto, la población, orillada a un sistema urbano basado en el auto, lo utiliza cada vez más, y cada vez más hay menos lugares para caminar. Como respuesta ante este tipo de exigencias, la zona peatonal adquiere un sentido más amplio y se transforma en un área social y ambientalmente privilegiada, por medio de espacios públicos tranquilos, en los que la ciudad recupera su sentido y contribuye al bienestar (RACC, 2008).

Borja et al. (2003) comentan, en lo que llaman la “producción del espacio”, que algunas estrategias para desarrollar la producción de espacios públicos se basan en la regeneración, reconversión y producción *ex novo*. En su obra sobre espacio público, ciudad y ciudadanía, mencionan algunos tipos de actuaciones para la recuperación de los centros históricos degradados, mediante la apertura de calles y plazas, conversión de espacios en zonas peatonales y mejora de las calles existentes, todo ello aunado a la arborización e instalación de mobiliario urbano que generen verdaderos espacios de uso colectivo que proporcionen calidad de ciudad. Ahora bien, existen vías en centros urbanos (si bien algunas más que otras) de carácter meramente peatonal, que han sido invadidas por los automovilistas, con lo que han creado conflictos para ambas formas de movilidad. Al no haber más espacio para ampliar la vialidad y permitir una “mejor circulación”, la solución se torna práctica y sencilla, ya que el usuario principal ha definido el espacio como zona de circulación peatonal. De esta manera, solo resta la conversión física para un área con esta cualidad.

Borthagaray (2012), bajo un enfoque metódico del movimiento, establece que la calle contribuye a una de las razones de ser ciudad, por medio de la oportunidad de interacción de las personas. Sanz (2002), abogando por una estrategia para la movilidad peatonal, menciona que los desplazamientos peatonales son el

hilo que teje las relaciones vecinales y la comunicación social en el espacio público, elementos imprescindibles de lo urbano, del carácter democrático y participativo del sistema social y político. Entendiendo esto, se puede afirmar que un centro peatonal, precisamente, tiene la intención de generar y colaborar con la creación de las cualidades anteriormente descritas, y fomentar la diversidad, la inclusión y la participación democrática del espacio colectivo.

Tomando en cuenta la importancia de caminar y del peatón como elemento fundamental, compositivo y de carácter e identidad de un centro urbano, abordaremos las ideas de Speck (2012) y su “teoría general del caminar”, destacando que, para favorecer el andar, se deben satisfacer esencialmente cuatro condiciones y ninguna sola es suficiente: debe ser útil, seguro, cómodo e interesante. Primeramente, y siendo el carácter del centro urbano peatonal, la utilidad de sus vías es fundamental, ya que permiten la conexión y el acceso a funciones primordiales como la socialización y el intercambio de bienes y servicios. Un centro sin vías funcionales, sobre todo para el peatón, estará destinado, si no al fracaso, a un constante conflicto y caos entre los diferentes modos de desplazamiento, por lo que resultará en perjuicio de quien busca aprovechar la oferta de espacio público, social, cultural y comercial. Por lo tanto, el espacio para caminar deberá ser cómodo, y permitir mejores y más eficientes desplazamientos. Por otro lado, la seguridad, algo difícil de conseguir hoy en día en las vías de circulación vehicular, sobre todo ante la falta de cultura vial tanto de automovilistas como de peatones, se verá favorecida en la zona peatonal por medio de un transitar seguro, con áreas libres y abiertas para el peatón. Además, potenciará la observación y destacará el patrimonio edificado del centro de la ciudad, generando sitios de interés histórico y cultural (incitando también al turismo). De acuerdo con estos cuatro preceptos, se determina que una zona peatonal en un centro urbano brinda amplias posibilidades con potencial, tanto social como económico y cultural.

Por último, y con fundamento en algunas ideas de Borja y Muxí (2003) –quienes mencionan que los centros urbanos son los lugares polisémicos por excelencia, atractivos para el exterior, integradores para el interior, además de ser multifuncionales y simbólicos, y proporcionar más sentido a la vida urbana–, apuntamos que el problema actual más grave de los centros urbanos es su franco deterioro, y son pocas las acciones o con poco sentido las que se están llevando a cabo para su solución. A pesar de esto, algunas ciudades han encontrado que la forma más eficiente es la que ofrece la peatonalización y la creación de una zona peatonal (o varias) para la recuperación del espacio y la movilidad de calidad. Un centro urbano con estas características hará más atractivo el exterior y hará las veces de antesala al interior, al integrar ambos espacios en continuidad. Por otro lado, difícilmente existirá una zona más simbólica de la ciudad que su centro urbano, histórico y comercial; por lo tanto, para que el mismo proporcione más sentido a la vida urbana, sin duda deberá reforzar su carácter fundamental: el peatonal, mediante zonas aptas para este fin.

En resumen, podemos mencionar que la mala planeación urbana, la cual ha generado problemas de acceso y movilidad, dificulta cada vez más caminar en la ciudad. El traslado constituye una necesidad básica entre la población, por lo que la movilidad urbana implica un estudio integral entre los distintos modos de desplazamiento, entre los cuales, a los actores “no motorizados” son a quienes más se les vulneran sus derechos. El espacio público determina las cualidades de la ciudad, y las calles y banquetas representan sus órganos más vitales; su función va más allá del movimiento, ya que son espacios de intercambio social. El medio automotor, que, como ya se comentó, actualmente ocupa la mayor parte del espacio público urbano, genera problemas de accesibilidad (objetivo de la movilidad), lo cual se traduce en exclusión social. De esta problemática, el área o el espacio del centro urbano, en la ciudad mexicana, es el mayor receptor, ya que su configuración original no estaba planeada para las actividades contemporáneas, lo que ha traído como consecuencia el deterioro, contaminación y afectaciones a su naturaleza peatonal. Una solución a este tipo de dilemas la constituye la peatonalización, que,

entre otras cosas, se realiza con la intención de recuperar o generar un espacio público adecuado, así como un equilibrio entre los sistemas de movilidad. La peatonalización, además, busca el retorno a un ámbito más tranquilo, en el que se refuerce la diversidad, se generen nuevos usos sociales (o se refuercen los existentes), y dinamicen su economía y función comercial. Como resultado, la zona peatonal vendrá a generar un espacio público de calidad, con funciones diversas (sociales, económicas y culturales), además del traslado no motorizado. La zona peatonal funcionará, además, como antesala y extensión del espacio interior, al permitir e invitar el acceso al peatón, y constituirse como un área social y ambientalmente privilegiada.

3. EL PROCESO DE CAMBIO DEL CENTRO DE HERMOSILLO COMO CONTEXTO DEL PRIMER CUADRO

El presente capítulo aborda las condiciones y los procesos de crecimiento demográfico y territorial de Hermosillo, entendiendo su evolución a partir del actual centro urbano, para comprender de qué manera ha afectado el núcleo fundacional o primer cuadro de la ciudad e introducirnos a su problemática.

Figura 3.1 Ubicación de Hermosillo (sin escala)



Fuente: googlemaps.com (2017).

3.1 Localización de Hermosillo

Hermosillo se localiza en el estado de Sonora, México, del cual es su ciudad capital. Se le nombra “la capital del noroeste” por su ubicación en el territorio nacional, y destaca por su cercanía y relación con diversas ciudades del

estado vecino de los Estados Unidos de Norteamérica: Arizona. La ciudad de Hermosillo funge como cabecera del municipio con el mismo nombre, que toca parte de la línea costera de la región, y su centro urbano se ubica aproximadamente a 100 km de esta (figura 3.1).

3.2 Crecimiento urbano, poblacional y territorial de la ciudad a partir del núcleo fundacional

Desde sus orígenes en el siglo XIX, el núcleo fundacional o primer cuadro de la ciudad,²⁰ hoy centro urbano y comercial, ha mantenido su configuración espacial y su traza y tejido urbanos prácticamente intactos (figura 3.2), al tiempo que el crecimiento poblacional, sobre todo a mediados de los años noventa –cuando la localidad ya rebasaba el medio millón de habitantes–, y el consecuente aumento de la demanda de productos y servicios –entre ellos, el de movilidad–, provocó un incremento en la actividad y en las funciones urbanas que, asimismo, han cambiado.

Figura 3.2 Plano de la ciudad de Hermosillo en 1895. Núcleo fundacional, actualmente centro urbano y comercial o primer cuadro de la ciudad



Fuente: Gutiérrez Corrales (2016, p. 75).

²⁰ “La zona del centro de población constituye el núcleo central e histórico de la ciudad, también definido como el primer cuadro de la ciudad donde la mezcla de usos comerciales y de servicios son la principal característica, concentrando actividades comerciales de cobertura del centro de población” (IMPLAN, 2007, p. 134, citado en Monteverde, 2015, p. 78).

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), a inicios del siglo XX, la ahora cabecera municipal apenas contaba con poco más de 10 000 habitantes, distribuidos en lo que ahora se considera como el casco antiguo. En 1950, la ciudad de Hermosillo crece y aumenta su población a 43 519 habitantes. En un lapso de 10 años, en 1960, este número casi se duplica. Para el año 2000 el censo mostraba que la capital ya rebasaba los 500 000 habitantes y, de acuerdo con los datos censales más recientes (al 2010), la zona urbana de Hermosillo cuenta ya con 715 061 pobladores. A continuación se muestra la tabla de crecimiento poblacional de la cabecera municipal ([tabla 3.1](#)).

Por otro lado, el crecimiento territorial se ha dado de forma exponencial a partir del núcleo fundacional: en el año de 1900, Hermosillo cubría una superficie de 212.11 hectáreas, correspondiente gran parte a lo que actualmente ocupa el centro de la ciudad. Para el 2014, la ciudad ya cubría una superficie de 31 736.75 hectáreas, según datos del Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016 ([figura 3.3](#)), y la urbanización sigue en crecimiento.

Tabla 3.1 Evolución de la población de la zona urbana de Hermosillo

Año	Hombres	Mujeres	Total
1900	5 110	5 503	10 613
1910	7 158	7 420	14 578
1921	6 950	7 795	14 745
1930	10 716	9 243	19 959
1940	8 730	9 871	18 601
1950	20 560	22 959	43 519
1960	47 330	48 648	95 978
1970	***	***	176 596
1980	***	***	297 175
1990	201 385	205 032	406 417
2000	269 701	276 227	545 928
2005	317 846	323 945	641 791
2010*	355 799	359 262	715 061

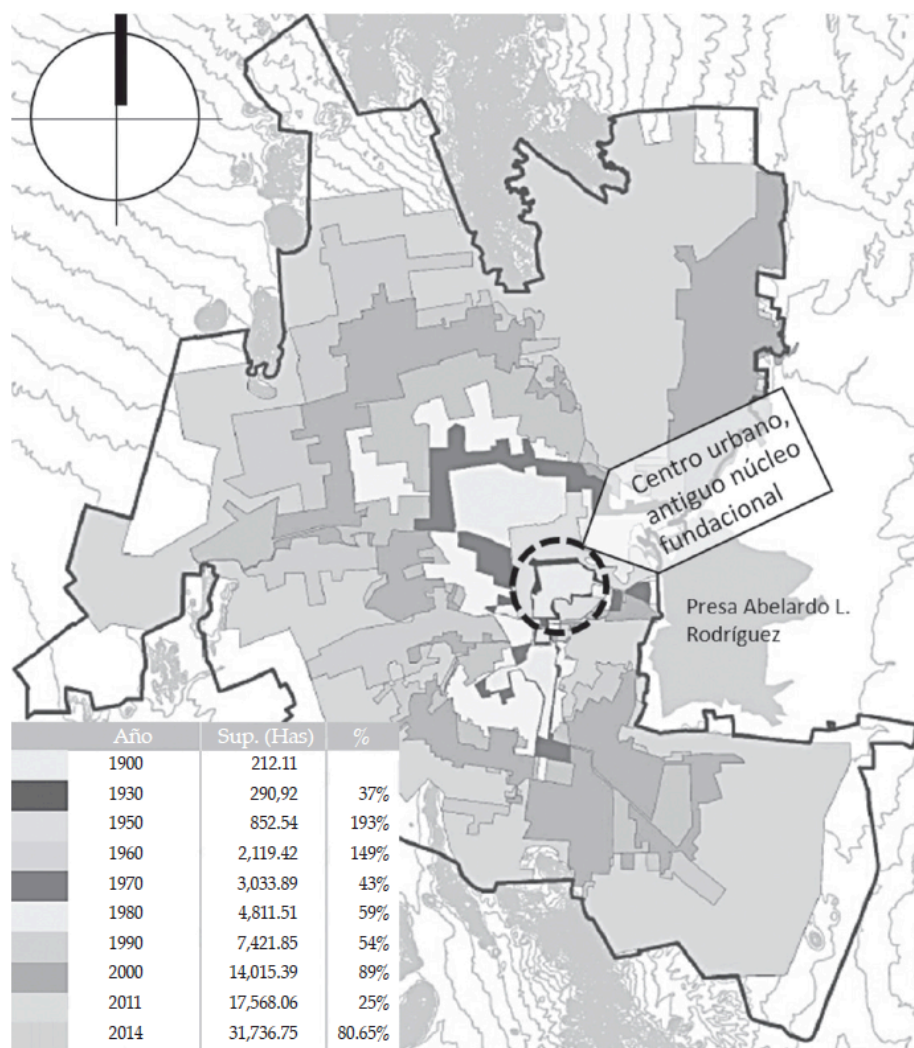
*A la fecha, el censo del año 2010 es el último realizado, y no se están tomando en cuenta los conteos intercensales.

*** En estos años no se encontró información distinguida por sexo.

Fuente: INEGI, información histórica censal (2017).

Es de hacer notar que gran parte de la presión del crecimiento descrito recae sobre el centro urbano que, como se mencionó anteriormente, mantiene la misma configuración espacial desde su fundación; sin embargo, representa el núcleo de servicios por excelencia de la ciudad.

Figura 3.3 Crecimiento territorial de la zona urbana de Hermosillo



Fuente: IMPLAN, en Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016.

3.3. El centro urbano y comercial en la actualidad

En etapas iniciales, el actual centro urbano de Hermosillo presentaba usos de suelo mixtos, prevaleciendo mayoritariamente el habitacional, cuyas viviendas, en su mayoría, han sido remodeladas y/o adecuadas o bien, demolidas, para dar paso a establecimientos y espacios de venta, y a un uso de suelo y función primordialmente comercial. Esto ha contribuido a que esta zona presente una de las densidades habitacionales más bajas de la urbe.²¹

²¹ De acuerdo con datos del INEGI (1990), el AGEB 3352, correspondiente principalmente a la actual área comercial del centro urbano, contaba con 451 pobladores. Para el censo del 2010, esta misma redujo su número a 210 habitantes, distribuidos en 73 viviendas habitadas (Inventario nacional de viviendas, 2015). La AGEB 3352 cuenta con un área de 249 000 m², por lo que la densidad es de un habitante por cada 1 185 m², un número extremadamente bajo.

Por otro lado, para 1990, el espacio que compone el área comercial principal del centro urbano de Hermosillo (Área Geoestadística Básica [AGEB] núm. 3352) contaba con ya menos de 500 pobladores, en una superficie de 249 000 m² (un habitante por 498 m²), y, de acuerdo con datos del INEGI (2010), en la cabecera municipal existía un registro de vehículos de motor de 74 816 unidades. Se observa una relación entre el aumento de vehículos en la ciudad y la disminución de población en esta zona (AGEB 3352), ya que, para el 2010, el número de autos en la ciudad creció a 296 593 unidades (69.8% de las viviendas contaba con auto, tasa de motorización de 2.3 habitantes por unidad) y la población disminuyó en el área mencionada a 210 (INEGI, 2010). Actualmente, el centro cuenta con 1 100 comercios establecidos que definen su función comercial, de los cuales, una gran parte utiliza vehículos de carga para surtir sus tiendas (Sánchez, 2016), y como consecuencia, la densidad habitacional ha disminuido cada vez más.

Sin ignorar otros y diferentes factores que han influido en el proceso de expulsión de habitantes del centro de la ciudad, se interpretan los datos anteriores en el sentido de que ahora el centro recibe más movimiento de vehículo a motor, lo cual ha interferido con usos y prácticas de habitar, y los pobladores han optado por buscar una mejor opción. Producto de esto, algunas zonas del centro de Hermosillo se encuentran visiblemente descuidadas, debido a que no hay una población que habite y cuide permanentemente la zona, así como al desgaste y los residuos producto de la intensa y diaria actividad y concentración comercial. Además, el constante aumento de la población de la ciudad y, por consiguiente, de su afluencia a la zona del centro, ha aumentado la demanda de espacios útiles de traslado, así como de áreas que permitan el disfrute y un uso óptimo para todos los sectores de la población que allí acude.

Con base en lo anterior, pueden observarse rastros de contaminación ambiental, visual y auditiva, así como deterioro, tanto del patrimonio edificado como del espacio y la vía pública de circulación, que dista de ser idónea bajo cualquier sistema de movilidad. Es notorio que el espacio público ha sido invadido por el vehículo automotor, vendedores ambulantes y productos de los comercios que exponen su mercancía en el exterior, que ocupan las banquetas indebidamente y sin control, y dificultan y hasta imposibilitan la circulación peatonal.

De acuerdo con la consulta documental y la experiencia personal, a finales de la década pasada se inició una serie de obras para mejorar el aspecto del centro urbano y comercial, consistente en trabajos de remodelación que incluyeron, entre otros, la subterranización de líneas públicas e instalaciones, y ampliación y remodelación de banquetas (renovación de materiales, colores y texturas de concreto estampado) en algunas vialidades. También se adaptaron volúmenes y formas de muro falso (con materiales como Durock, Permabase o Panelrey) para uniformar el color y el aspecto de las fachadas de los comercios en algunas vialidades principales, como Mariano Matamoros y Aquiles Serdán. Al respecto, Monteverde (2015) menciona en su análisis sobre la implementación del Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Hermosillo, periodo 2007-2014: “Lo que se proyectó como solución integral, se implementó en intervenciones físicas. Esto provocó un alcance parcial de la política urbana, a pesar de reconocerse y aceptarse la complejidad de la problemática urbana” (p. 131).

Si bien el centro aún conserva rastros de su carácter tradicional, se observa que ha pasado de ser aquel punto de reunión social, con espacios donde se podía circular a pie o en bicicleta, a ser un área casi exclusivamente comercial. Las condiciones dificultan su habitabilidad, afectando incluso la actual actividad comercial por problemas de falta de acceso a medios no motorizados que restringen (o pueden llegar a hacerlo) a los potenciales clientes de los comercios que integran la zona. En consecuencia, el conjunto de dinámicas que interactúan en centro de la ciudad ha provocado problemas de movilidad, lo que ha dado como resultado el detrimento de su calidad espacial.

En los centros urbanos actuales, “el papel primordial del medio de transporte motorizado ha relegado al peatón al último plano en las consideraciones viales, obligándolo a ocupar un ámbito más reducido” (RACC, 2008, p. 6). En este sentido, “el conflicto se origina por la coexistencia en un espacio limitado, de los peatones y los vehículos”, un “conflicto espacial entre dos modos de entender los desplazamientos” (García y Serón, 2016, p. 83).

La población del centro y su identidad comercial que “lo encumbraba como lugar vertebrado para la socialización” (Monteverde, 2015, p. 85), le daba mantenimiento y permitía su conservación (del trazado de sus calles, de su sentido espacial y del patrimonio histórico), se ha desplazado a nuevos núcleos habitacionales con ambientes más tranquilos y saludables, lo que ha dado lugar a la acumulación comercial, establecida e informal que, pasada cierta hora de la tarde (aproximadamente después de las 7:00 p.m.) deja a su cierre un escenario vacío, con restos de contaminación y suciedad, producto del movimiento, la actividad y el bullicio de sus visitantes; al no tener pobladores o establecimientos que funcionen de noche, queda un espacio urbano con poca vitalidad, propenso al deterioro e, incluso, a la inseguridad.

Finalmente, sobre los datos anteriormente presentados, podemos concluir que la configuración original que aún mantiene el centro urbano de Hermosillo ha sido afectada a través del tiempo, debido a factores como la acumulación comercial, la hoy baja densidad habitacional y el incremento en las funciones urbanas, que también han cambiado, lo que ha generado un espacio poco habitable y poco apto para caminar, condiciones que han sido a la fecha abordadas mediante intervenciones y soluciones parciales y no mediante un plan integral de revitalización. El estudio previo permite entender los procesos de evolución y cómo es que este espacio urbano ha desembocado en lo que es actualmente. Esto permite un mejor entendimiento y sensibilización ante un espacio que ha cambiado, clave para cualquier propuesta de mejoramiento, solución o conservación de un espacio de uso común.

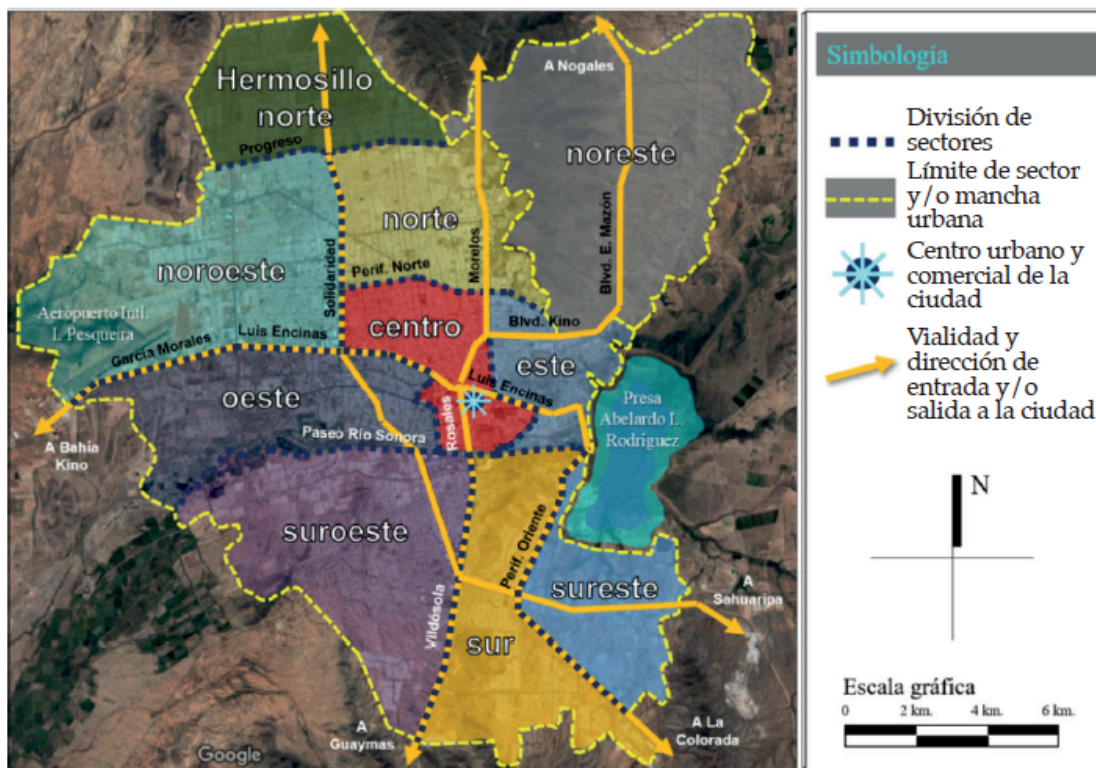
4. ESTUDIO DEL PRIMER CUADRO DE HERMOSILLO

4.1 Análisis del sitio

4.1.1 Ubicación y descripción

La zona de estudio se ubica en el centro urbano o primer cuadro de la ciudad, emplazado en el sector centro de Hermosillo ([figura 4.1](#)), en el que se presentan usos de suelo mixtos: comercial, habitacional, de equipamiento y de servicios, entre otros.

Figura 4.1 Distribución de sectores en la ciudad de Hermosillo

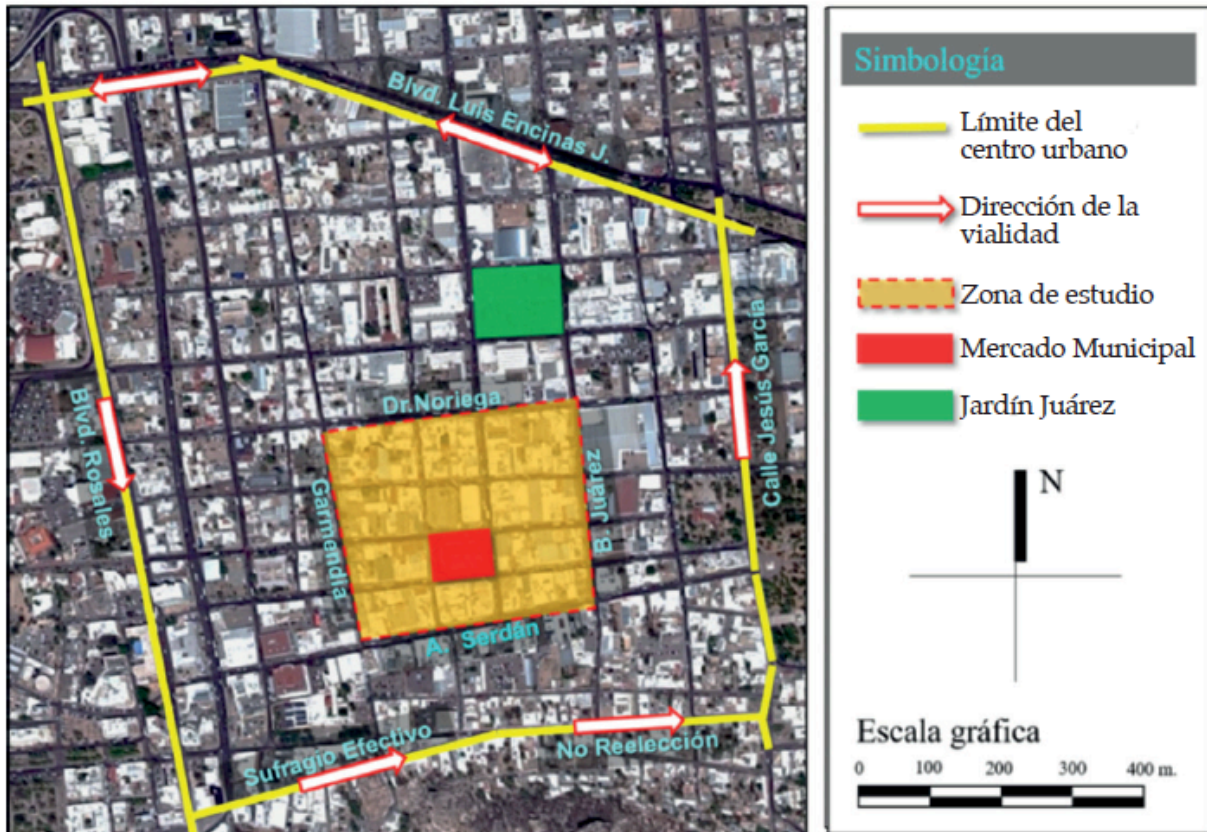


Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017) e información del IMPLAN Hermosillo.

El primer cuadro, delimitado al norte por el distrito Centro Norte, al sur por el Cerro de la Campana (distrito Madero), al poniente por el Centro Cívico y al oriente por el parque Madero, constituye una de las zonas

más concurridas de la capital del estado y abarca la parte histórica y comercial entre el bulevar Luis Encinas Johnson al norte, la avenida Sufragio Efectivo, No Reección al sur, calle Jesús García al este y bulevar Rosales al oeste (IMPLAN, 2006). Es un área sensiblemente plana, con pendiente orientada principalmente al río Sonora (sur); cuenta con un perímetro aproximado de 3 600 m y una superficie de casi 800 000 m², incluyendo cuadras y vialidades,²² de las cuales, 30% corresponden a vías públicas de circulación (figura 4.2).

Figura 4.2 Centro urbano o primer cuadro de Hermosillo



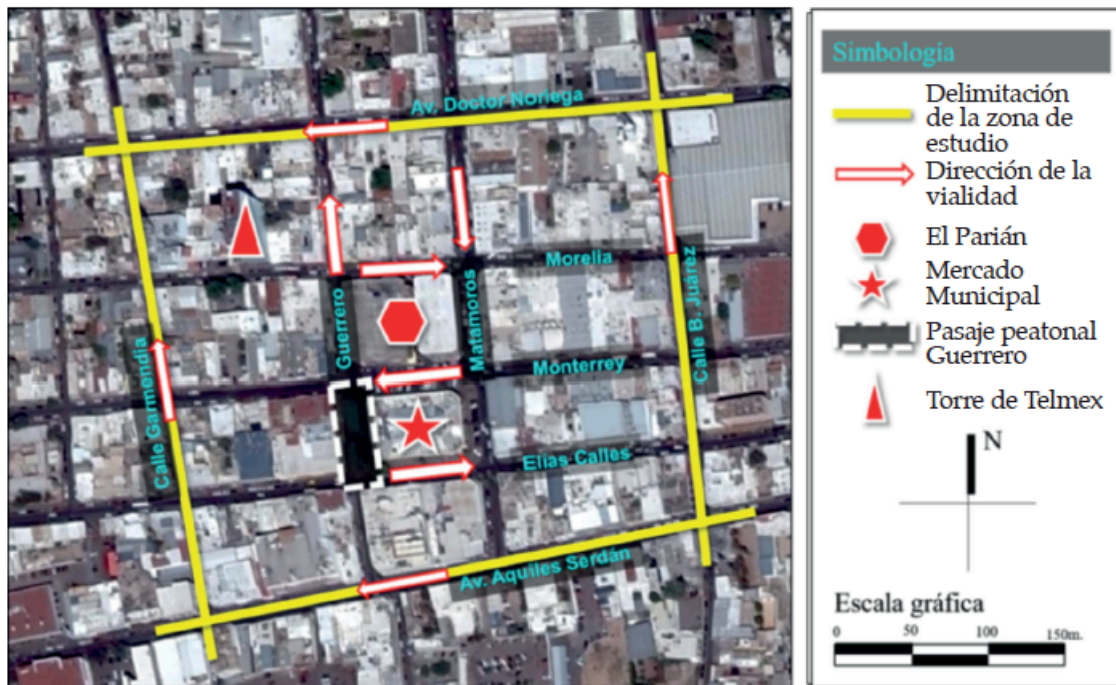
Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017) e información del IMPLAN Hermosillo.

El lugar de estudio, que abarca la zona llamada comúnmente el corazón del centro,²³ se compone por las 12 cuadras que circundan el mercado municipal y el edificio “El Parián”, comprendidas entre las avenidas Dr. Noriega (al norte), y Aquiles Serdán (al sur), y las calles Benito Juárez (al este) y Garmendia (al oeste). Lo atraviesa de norte a sur la calle Mariano Matamoros, una de las vías más amplias e importantes de la zona, que aloja un significativo número de comercios de distintos giros y sirve como arteria de distribución principal (figura 4.3).

²² De acuerdo con el polígono trazado en el mapa digital del Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUe).

²³ Se consideran la zona del “corazón del centro” las cuadras aledañas al mercado municipal.

Figura 4.3 Zona de estudio en el centro urbano de Hermosillo



Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017).

Figura 4.4 Vista aérea de la zona de estudio



Fotografía del autor, tomada desde el Cerro de la Campana (2017).

La elección de este espacio va de acuerdo con la información que se detallará en un apartado posterior, la cual muestra que el polígono correspondiente al área de mayor concentración comercial constituye la zona de mayor demanda de movilidad. Además, alberga uno de los hitos más sobresalientes a nivel local: el mercado municipal, sitio de centralidad e importancia histórica, que marca visiblemente el punto de mayor tránsito peatonal. Por último, se observó que este es el espacio que abarca la zona más visitada y, por lo tanto, más cotizada del centro, y la más deteriorada física y ambientalmente, razón de un estudio para una posible renovación ([figura 4.4](#)).

4.1.2 Contexto físico/ambiental y entorno construido

La zona de estudio cuenta con un perímetro aproximado de 1 300 m y una superficie de casi 106 000 m², incluyendo cuadras y vialidades.²⁴ El paisaje es meramente urbano, en un entorno histórico y comercial, donde lo edificado predomina sobre lo natural. La imagen urbana²⁵ es inconstante y exhibe falta de uniformidad. Por su altura y/o importancia, destacan tres construcciones identificables: el mercado municipal, el edificio “El Parián” y la torre de Telmex ([figura 4.5](#)).

Figura 4.5 Mercado municipal núm.1 “José María Pino Suárez” (izquierda), torre Telmex (centro, atrás) y edificio “El Parián” (centro, abajo).



Fotografía del autor (2017).

²⁴ De acuerdo con el polígono trazado en el mapa digital del DENU.

²⁵ De acuerdo con Kevin Lynch (2010), la imagen urbana es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales, únicas y con cierto contenido, necesarias para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente. Estos contenidos, referidos a las formas físicas, se clasifican dentro de cinco tipos de elementos: sendas (conductos que sigue el observador), bordes (elementos lineales, límites entre dos fases), barrios (secciones de la ciudad que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica), nodos (puntos estratégicos de confluencia o concentraciones importantes de un determinado uso o carácter físico) y mojones o hitos (otro tipo de referencia, exteriores para el observador que no penetra en ellos).

Como se verá en el apartado relativo al contexto sociocultural, el mercado municipal núm. 1 “José María Pino Suárez”, construido a principios del siglo veinte, representa un punto central e histórico en la ciudad. El Parián, complejo conformado por un estacionamiento público multinivel y, en su parte baja, por un área comercial, destaca por su masividad. Por último, al norponiente del área, la torre de Telmex, edificio de instalación de telecomunicaciones con fines meramente utilitarios, se distingue por su altura y verticalidad.

Cabe destacar que El Parián y el mercado municipal constituyen dos de los principales hitos en la zona de estudio y en el primer cuadro. Por otro lado, destaca esta área del centro con un valor inmobiliario significativamente alto en su sector, que va desde 1 800.00 hasta 3 000 pesos moneda nacional el metro cuadrado de suelo (Colegio de Valuadores Profesionales del Estado de Sonora , 2017).

De acuerdo con la ambientación bioclimática, es notoria la falta de arborización: a excepción de algunas palmeras,²⁶ no existe un diseño de arriates o franjas de área verde en las sendas de conexión, las cuales están dedicadas casi exclusivamente al flujo vehicular con estacionamientos en cordón, salvo en algunas que circundan el mercado, en batería.

Las banquetas son, en general, de dimensiones reducidas, tomando en cuenta el tráfico peatonal al que alojan; tan sólo de 3.00 a 3.30 m en las vías principales, y 1.66 a 2.06 m en las vías secundarias. Las más amplias están en la calle Matamoros y el mercado municipal ([figura 4.6](#)).

Figura 4.6 Banqueta sur del mercado municipal



Fotografía del autor (2017).

Existe una sola vía enteramente peatonal, resultado de la obra de peatonalización de una porción de la calle Guerrero, adyacente al mercado, la cual se realizó a inicios de los años noventa,²⁷ y fue proyectada por el arquitecto López Brambila. El pasaje peatonal de la calle Guerrero ([figura 4.7](#)) constituye el único espacio público

²⁶ Tipo de vegetación que no pertenece al lugar y que, creemos, no produce beneficio alguno, salvo el visual.

²⁷ De acuerdo con información proporcionada por la arquitecta Martha Robles Baldenegro, Centro Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) de Sonora.

en la zona de estudio para fines de esparcimiento y socialización, tanto para la población local como foránea (que lo usan como punto de referencia y encuentro), y tiene algunos elementos de vegetación y/o áreas verdes, a pesar de encontrarse descuidada.

Figura 4.7 Pasaje peatonal de la calle Guerrero



Fotografía del autor (2017). Fachada sur y vista hacia el norte, al costado oeste del mercado municipal, sobre la Av. Plutarco Elías Calles.

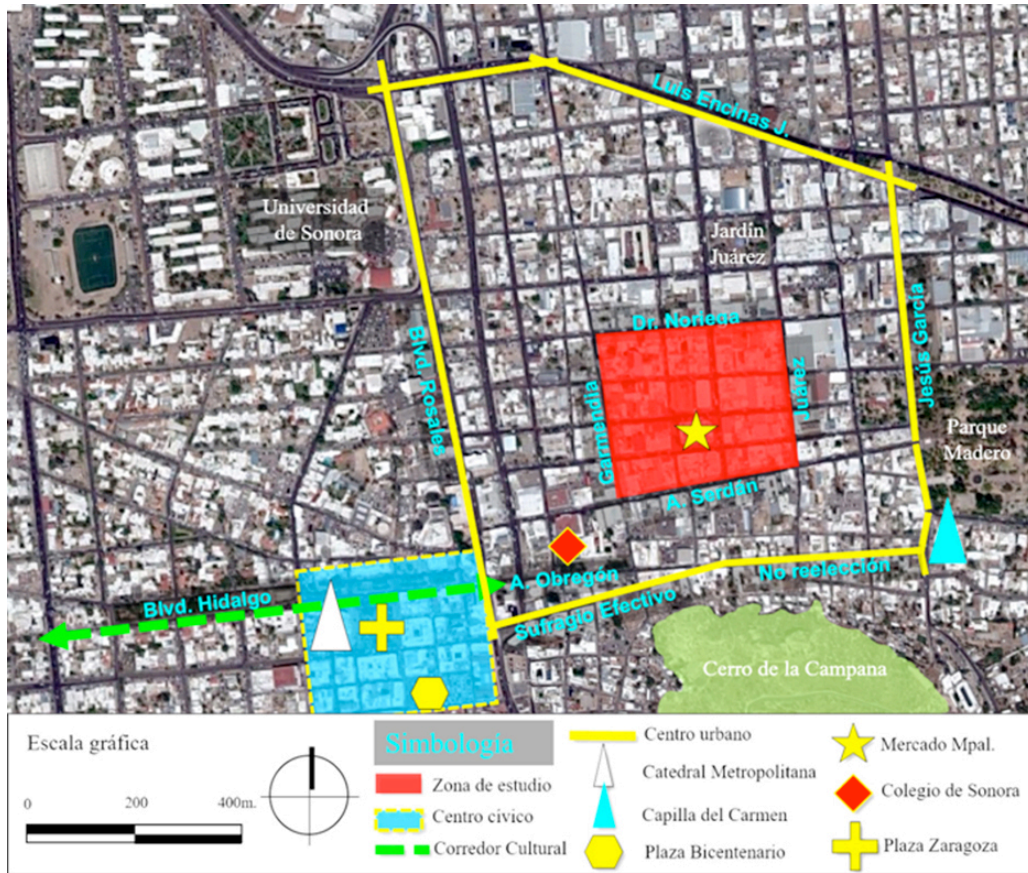
El área de estudio y el centro urbano, junto al Centro cívico o “tradicional”,²⁸ conformados por edificios patrimonio, de administración urbana, poderes políticos y el Corredor Cultural, denominado así por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) Centro Sonora, representan la zona histórica de la ciudad.²⁹ Delimitados físicamente por el bulevar Rosales con dirección norte-sur, guardan relación directa por su cercanía y conexión mediante el bulevar Miguel Hidalgo, en continuación con la calle General Álvaro Obregón, y después avenida Sufragio Efectivo, No Reección ([figura 4.8](#)).

Hacia el sur de la zona destaca el Cerro de la Campana como punto focal y como el más notorio elemento natural, el cual es un hito por su relevancia, altura y posición en la ciudad. El mismo funciona, de igual manera, como remate visual ([figura 4.9](#)).

²⁸ El llamado “Centro Tradicional” o Centro Cívico, es la zona compuesta principalmente por los espacios de Catedral, Plaza Zaragoza, Palacio Municipal, Palacio de Gobierno y Plaza Bicentenario, entre otros.

²⁹ De acuerdo con el Boletín Oficial núm. 25, secc. V del estado de Sonora (2008).

Figura 4.8 Área de estudio en el centro urbano y relación con el Centro Cívico o “tradicional”



Fuente: elaboración propia a partir de imagen de googlemaps.com (2017).

Como punto relevante a la intensidad de las actividades en la zona, podemos señalar el impacto de las temperaturas durante los meses de calor. Considerablemente altas, llegan a alcanzar los 48 °C o más en días extremos. El mes más caluroso es junio (tabla 4.1), con temperaturas máximas medias cercanas a los 40°: pero la falta de arborización,³⁰ aunada a la aglomeración vehicular (y a las emisiones producidas por la misma) y peatonal, produce sensaciones térmicas aún superiores, a falta de corrientes de aire fresco y ventilación, sobre todo en las vías más estrechas.

Es por esto que, de igual manera, el asoleamiento es intenso la mayor parte del año. En este sentido, podemos observar que los inmuebles, las fachadas sur y poniente y las banquetas que las preceden son las que mayor radiación reciben durante la mayor parte del día, por lo que vemos en algunas cuadras la proyección de sombra por volados en algunas casas comerciales.

³⁰ De acuerdo con datos del Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016, el AGEB 3352, a la que pertenece el sitio de estudio, está entre las de menor porcentaje de área verde en la ciudad, en el rango de 0-1.31 por ciento.

Figura 4.9 Cerro de la Campana, al sur de la calle Mariano Matamoros



Fotografía del autor (2017).

Tabla 4.1 Parámetros climáticos promedio de Hermosillo

Mes	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Anual
Máxima absoluta °C	35.0	38.0	41.5	44.0	46.0	49.5	48.5	45.6	45.5	43.5	44.3	36.0	49.5
Máxima media °C	24.2	25.8	28.7	32.3	36.3	39.8	39.3	38.3	37.5	33.9	28.6	24.0	32.4
Temp. Media °C	17.2	18.5	20.9	24.1	27.9	31.8	32.5	31.9	31.0	26.9	21.3	17.1	25.1
Mínima media °C	10.2	11.3	13.1	15.9	19.4	23.8	25.8	25.6	24.6	19.8	14.0	10.2	17.8
Mínima absoluta °C	-3.0	-0.6	3.0	6.0	6.0	8.5	17.0	13.0	14.6	2.8	1.4	-4.0	-4.0

Fuente: Servicio Meteorológico Nacional (2017).

4.1.3 Contexto socioeconómico: participación social en la vida comercial

Como se mencionó en el apartado 3.3, la densidad del AGEB 3352 es de un habitante por cada 1 185 m², un número extremadamente bajo. Actualmente, la zona cuenta con 42 habitantes distribuidos en 18 viviendas (INEGI, 2015). Sobre este aspecto, a través de las redes sociales, se realizó una breve consulta a un grupo de académicos del Departamento de Arquitectura y Diseño de la Universidad de Sonora (institución contigua al

centro de la ciudad), y se les pidió que expresaran el o los motivos del porqué residirían o no en algún sitio del centro. La respuesta fue que nadie viviría ahí; sin embargo, consideraron interesante la opción de ubicarse en áreas aledañas, que les permitan llegar con rapidez a la institución y poder visitar ocasionalmente la zona o realizar alguna compra dentro del primer cuadro de la ciudad. Los motivos principales para esta respuesta se basan en la percepción de inseguridad provocada, en parte, porque casi no está habitada, además de la antigüedad de las pocas construcciones que aún funcionan como viviendas, y la falta de estacionamiento y limpieza del lugar. La arquitecta Arlette Chávez (2017), docente de la Escuela de Arquitectura de la Unison, mencionó lo siguiente: “No me gustaría vivir en un lugar donde no me siento en confianza de sentarme en la banqueta por la tarde”. Con lo anterior vemos que, por el momento, el centro de la ciudad no se considera una buena opción para vivir, debido a la falta de habitantes, aunada a falta de opciones, pasado el horario comercial.

Actualmente, el sitio constituye el nodo de mayor aglomeración comercial en el sector y en la ciudad: de acuerdo con el DENUE, 2017, de los 1 100 comercios de todo el centro urbano (800 000 m²), el área de estudio cuenta con 473 comercios establecidos en un área de 106 000 m² (figura 4.10), además de una cantidad importante de puestos ambulantes.

Figura 4.10 Unidades económicas en el corazón del centro de Hermosillo



Fuente: elaboración propia con base en información y mapa digital del INEGI/DENUE (2017).

Dentro de este ámbito, es notoria la dinámica producida por el comercio al exterior, el ambulante y el vendedor informal en sus banquetas, pues, sobre todo en los puestos de comida, la gente se detiene a consumir, descansar y platicar (mayormente a partir de las 11:00 horas hasta prácticamente el final de la actividad del día), lo

que le agrega plusvalía al comercio establecido a su alrededor. Lo anterior muestra que la función de una banqueta, en algunos casos, va más allá de caminar.³¹

Se observa de manera general que los visitantes que acuden regularmente al centro de Hermosillo pertenecen a las clases baja, media baja y, en menor medida, a la clase media, población por excelencia que, a pesar de las condiciones espaciales, conserva una predilección por la zona y acude con el objetivo principal de comprar algún producto (65.98%),³² a laborar (14.75%), y con fines recreativos (8.20%).³³ De acuerdo con cifras manejadas por el Patronato Pro-Obras del Centro Cívico y Comercial de Hermosillo, entre 10 000 y 12 000 personas acuden diariamente al centro de la ciudad (Robles, 2017), las cuales repuntan en fechas especiales (40 000). La Unión de Comerciantes registra las horas de mayor afluencia y actividad comercial entre las 11:00 y las 17:00 horas (López, 2017). Por otro lado, se observa que desde horas tempranas (aproximadamente desde las 4:00 horas) inician en el mercado las actividades comerciales y sociales para la población más tradicional y huéspedes ocasionales, a quienes se les observa tomando café o desayunando, y platicando en su interior o en las afueras del mismo.

Se les preguntó también a los académicos de la Unison, antes mencionados, porqué visitan o no el centro de la ciudad, ya sea de paseo o de compras y expresaron que ocasionalmente acuden a tiendas específicas o a comprar productos que no se encuentran en algún otro establecimiento de la ciudad, como artículos de mercería, o que no ofrecen las franquicias comerciales, como utensilios, té o artesanías. Otros acuden solamente a los pocos centros nocturnos de la zona sur (como “El Club Obregón” o “La Verbena”, entre otros). Respecto al espacio físico, la arquitecta Beatriz Clemente (2017), docente de la Escuela de Arquitectura de la Unison, expresó que es difícil caminar por las banquetas, al grado de que hay que predisponerse psicológicamente para hacerlo, y el arquitecto José Manuel Ochoa (2017), docente de la misma escuela, comentó que visita el centro por motivos de trabajo o personales, y aprovecha para comer o tomarse un café.

Lo anterior denota y/o resalta la importancia que tienen algunos establecimientos como parte de la identidad cultural y actividades comerciales y económicas, muchos de los cuales se encuentran ubicados dentro o alrededor del mercado municipal. Para valorar la importancia social y comercial de este inmueble, se realizó una breve entrevista al antropólogo Luis Andrés Franco Garza, especialista en el tema, quien sostuvo que el mercado municipal “es el único lugar en todo Hermosillo que queda para que los vendedores de otras áreas o de otras regiones traigan sus productos de recolección [...], por lo tanto, queda como único bastión de reproducción de la cultura alimentaria regional” (comunicación personal, 11 de octubre de 2017). De acuerdo con sus testimonios, ocasionalmente se instalan por temporadas los campesinos para vender su producto excedente, lo que resalta la importancia del mercado para la economía de las familias rurales.

A esto se suman, de igual manera, los visitantes que acuden de la costa y de las zonas rurales del municipio, así como la Central de Autobuses Mixtos de Hermosillo que se encuentra en el centro para este fin. Esto promueve que el primer cuadro, sobre todo el área de estudio, sea la zona por la cual se adentran los foráneos en la ciudad, y formen parte igualmente de la actividad social y económica de la misma.

³¹ Ver Jacobs (1992) para abundar al respecto.

³² El entonces presidente del Patronato Pro-Obras del Centro Cívico y Comercial de Hermosillo, Rafael Romero Barrón, detalló que un cliente visita en promedio ocho comercios para comparar artículos y ofertas, y realiza de tres a cuatro compras. Fuente: www.televisahermosillo.tv (nota del 3 mayo de 2016).

³³ De acuerdo con el Diagnóstico del Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del centro de Hermosillo (2007).

4.1.4. Contexto sociocultural: percepción simbólica y cultural del espacio urbano en la zona

No podemos concebir un centro urbano y su entorno físico fuera del ámbito de la cultura y las dinámicas sociales que, a lo largo del tiempo, han desempeñado un papel básico en definir, dar carácter e identidad al espacio que podemos observar y vivir en la actualidad, representados de manera intangible, pero tangible a la vez por el patrimonio edificado.

Figura 4.11 Mercado municipal núm. 1 “José María Pino Suárez”



Fotografía del autor (2017).

El centro de Hermosillo representa, por medio de su entorno físico y social, un espacio de historia y tradición; la mayoría de los inmuebles y sitios considerados como patrimonio histórico de la ciudad se concentran en él. Hasta la fecha existen aun de pie, completa o parcialmente, 60 sitios e inmuebles catalogados por el INAH como patrimonio histórico en el primer cuadro de la ciudad (INAH Centro Sonora, 2017). El mercado municipal ([figura 4.11](#)), de nueva cuenta, figura aquí como punto neurálgico de convivencia y socialización entre el sector más tradicional, y como elemento simbólico y de marcada e identificable centralidad.

El mercado representa un papel fundamental para la población hermosillense; es el edificio icónico del sector, imagen y ejemplo de la arquitectura porfirista ecléctica del siglo XX, y sujeto de restauración entre los años 1979 y 1982. Sin mayor trascendencia económica y/o comercial en la actualidad,³⁴ su peso descansa en su

³⁴ El licenciado en gastronomía y antropólogo Luis A. Franco menciona que las compras del mercado son “efímeras”, y que nadie realmente acude a surtir su despensa, sino a comprar algún producto específico, ya sea de paso, o bien, al encontrarse ahí cuando acuden a comer (L. A. Franco Garza, comunicación personal, 11 de octubre de 2017).

diseño y en algunos negocios de marcada tradición, conservando aún elementos físicos, sociales y tradicionales que forman parte del folclor, la cultura y la identidad local y regional³⁵ ([figura 4.12](#)).

Figura 4.12 Interior del mercado municipal



Fotografía del autor (2017).

En este sentido, cabe mencionar que la función de este espacio va más allá de la venta de abarrotes, como de alimentos preparados, y su importancia social gira en torno a la alimentación y la convivencia, por medio de las cuales se recrea y se reproduce la identidad sonorenses en un espacio público. “En el desarrollo de las ciudades a través de la historia, el centro parroquial y el centro de comercio han sido los principales lugares en donde converge la sociabilidad” (L. A. Franco Garza, comunicación personal, 11 de octubre de 2017).

Por otro lado, actualmente, aunque existen subcentros urbanos u otras zonas comerciales que cubren completamente las necesidades de determinadas zonas de la urbe, la población reconoce el centro por su historia y tradición como parte de su identidad, además de su oferta comercial y lo accesible de sus precios. Al pasar de los años, gran parte del imaginario sociocultural del centro urbano se mantiene, mediante un espacio urbano emblemático que forma parte del patrimonio histórico.

4.2 Descripción de los problemas y análisis de movilidad

4.2.1 Ocupación del automóvil y deterioro físico

Por su naturaleza, y al ser un punto neurálgico en la estructura urbana, el centro de Hermosillo concentra cada una de las formas de movilidad (a pie, en bicicleta, transporte público, vehículo privado, etc.). No obstante, sin establecer una adecuada relación entre ellas, el espacio dominante corresponde al medio automotor ([figura 4.13](#)).

³⁵ Ver Franco (2013) para ampliar al respecto.

Figura 4.13 Vista hacia el oeste de la Av. Plutarco Elías Calles



Fotografía del autor (2017). Se muestra una gran superficie en su arroyo vehicular en relación con su espacio peatonal.

Figura 4.14 Av. Plutarco Elías calles, vista hacia el este



Fotografía del autor (2017). Ocupación de la vía pública por vehículos y autobuses urbanos, causando congestión vial (cruces peatonales y espacios de circulación inadecuados).

De acuerdo con el análisis correspondiente, de los casi 800 000 m² que abarca el primer cuadro, 30% (alrededor de 240 000 m²) corresponde a vías de circulación; sin embargo, de este número, se puede observar que casi la totalidad está dedicado al arroyo vehicular, donde el auto particular y el transporte público causan conflicto y congestión vial, especialmente en el área en cuestión, privando de un mejor espacio para otras formas de circulación y/o de traslado, como lo son la peatonal u otros medios no motorizados, sin mencionar a la gente que sufre por alguna discapacidad (figuras [4.14](#) y [4.15](#)).

Figura 4.15 Cruce de la calle Matamoros y Av. Monterrey



Fotografía del autor (2017). Se observa una rampa para discapacitados encharcada.

Existe una nula señalización o áreas para la circulación de personas en sillas de ruedas (salvo rampas a banquetas, frecuentemente en mal estado), al igual que inexistencia de carriles para bicicletas, y solo se cuenta con unos pocos puntos de estacionamiento para las mismas, principalmente alrededor del mercado. En el primer cuadro, solo en áreas destinadas específicamente al esparcimiento (como el Jardín Juárez, Plaza Leona Vicario, Plaza Hidalgo, y el espacio peatonalizado de la Calle Guerrero) se cuenta con bancas y áreas de descanso para los peatones, no así en el resto del espacio destinado a circulación peatonal.

Como se anotó en apartados anteriores, el centro de Hermosillo, por su condición e historia, cuenta con ciertas limitaciones de espacio y circulación, que se han ido adaptando a nuevas formas de movimiento, en este caso, el medio automotor, el cual resulta poco práctico para circular en la zona.

El aforo vehicular llega en fechas especiales a los 6 000 automóviles por día en el centro de la ciudad. Tomando en cuenta las características del espacio, el número muestra una situación de hacinamiento, invasión y congestión de fuerte magnitud. Además, el deterioro del espacio vial (y del espacio en general), producido por el uso excesivo y el movimiento del medio automotor, aunado a deficiencias en diseño y construcción, provoca que las áreas para circular disten de ser idóneas para cualquier otra forma de movilidad, además de que afecta la imagen y condiciones ambientales, mermando la calidad espacial (figuras [4.16](#) y [4.17](#)).

Figura 4.16 Baches y encharcamientos en el centro de Hermosillo



Fotografía del autor (2017).

Figura 4.17 Deterioro físico de la zona de estudio



Fotografías del autor (2017). Se observa el daño en las vialidades causado por el medio motorizado y la mala calidad de la construcción.

Por otro lado, la invasión del espacio público por amplias superficies de estacionamiento sobre el arroyo vehicular (en cordón) y alrededor del mercado (en batería)³⁶ limitan cada vez más el espacio peatonal ([figura 4.18](#)), como se verá en el siguiente apartado.

Figura 4.18 Calle Guerrero hacia el norte



Fotografía del autor (2017). Ocupación automovilística del espacio público durante varias horas.

4.2.2 *El espacio de movilidad peatonal*

La zona de estudio muestra la falta de un sistema vinculado de espacios públicos y de fluidez para caminar; no obstante, se observa que se niega a perder su naturaleza peatonal, a pesar de que es evidente el privilegio espacial del que goza el vehículo a motor. Pese al intenso tráfico peatonal, las áreas de circulación para este fin son insuficientes y, en algunos casos, en lugar de ampliarse, se han reducido a espacios angostos y banquetas –muchas de ellas en mal estado– que, además, se ven invadidas por vendedores ambulantes o comercios establecidos que entorpecen el paso al exponer sus mercancías sobre las banquetas ([figura 4.19](#)).

Al respecto, el presidente de la Unión de Comerciantes comentó que se ha tratado el tema con los dueños de los negocios, quienes han hecho caso omiso a la petición de respetar el espacio de venta, sin invadir las banquetas (R. López Peralta, comunicación personal, 20 de julio de 2017). Ahora bien, sin dejar de puntualizar que el comercio al exterior y el ambulante constituyen un claro problema para el espacio de circulación, este aspecto representa y forma parte de la identidad del centro urbano de la ciudad mexicana y su área tradicional, aceptada y fomentada por la misma población, por lo que, más que tratar de eliminarla, se precisa de una ordenación y/o regulación.

³⁶ El espacio de circulación vehicular se ve afectado, incluso, por la misma ocupación de grandes superficies de estacionamiento sobre el arroyo vehicular, a lo largo de una o ambas aceras de las calles que articulan este espacio, y que se considera “insuficiente” por los comerciantes de la zona. Al respecto, Monteverde (2015) menciona que la falta de estacionamiento, lo cual es un obstáculo para elevar las ventas, de acuerdo con la Unión de Comerciantes, es un problema endógeno, causado por los mismos dueños y empleados de los establecimientos.

Figura 4.19 Espacios de circulación peatonal invadidos por el comercio y puestos ambulantes



Fotografías del autor (2017).

Aunado a lo anterior, las vías sobre las que transita el transporte público y las estaciones o “paradas” de camión presentan banquetas angostas y sin ningún tipo de protección para el peatón, ni diseño o mobiliario para paradores urbanos, por lo que son poco adecuadas para la función de espera y abordaje, mucho menos para caminar ([figura 4.20](#)).

La titular del IMPLAN Hermosillo mencionó que el único espacio meramente peatonal, el pasaje peatonal Guerrero, cerrado totalmente al tráfico vehicular, ha resultado y conforma un espacio más para estar que para circular, a falta de articulación y continuidad con otras vías en el área (G. Peñúñuri, comunicación personal, 15 de abril de 2017). Además, el entorpecimiento del tránsito peatonal se presenta en ocasiones por algunos puestos ambulantes o pequeñas islas de servicios establecidos sin un buen control ([figura 4.21](#)).

Figura 4.20 Parada de autobús en el oeste de la Av. Plutarco Elías Calles, ante una banqueta angosta



Fotografía del autor (2017).

Figura 4.21 Interior del pasaje peatonal Guerrero (vista hacia el norte)

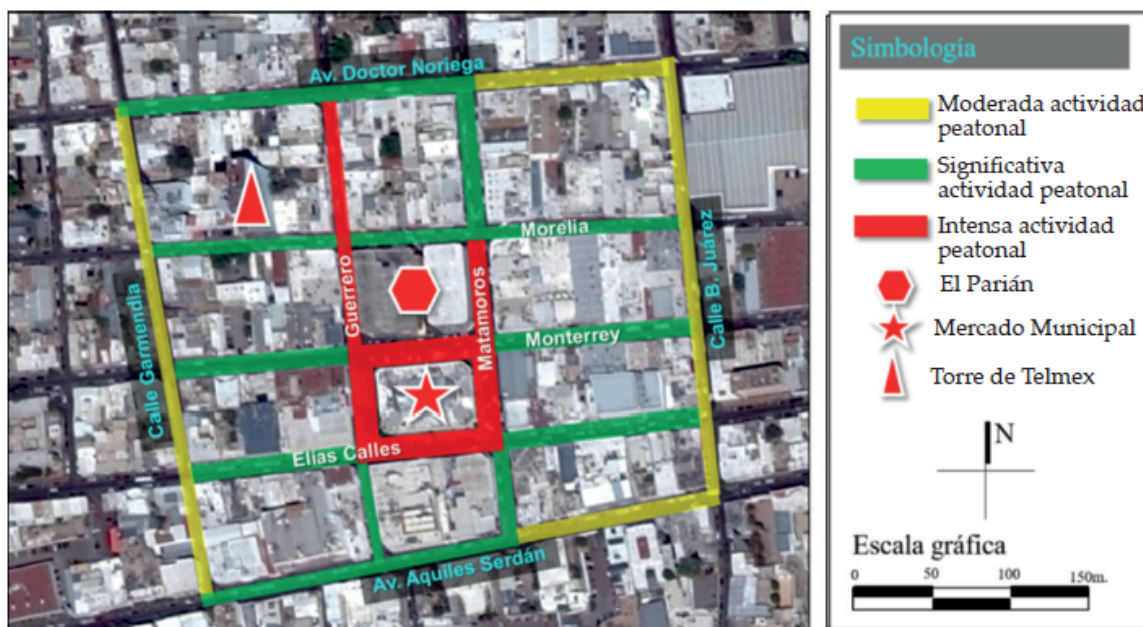


Fotografía del autor (2017).

El pasaje peatonal Guerrero cuenta con varios aspectos positivos, ya que tiene una dinámica interesante, debido a que, por lo general, la gente lo toma como un lugar de esparcimiento y permanece en él durante varias horas. Este sitio se ha visto como una extensión del mercado municipal y es conocido popularmente como la “Placita Guerrero” o “La Plaza de los Viejitos”, por los adultos mayores que lo visitan. Como es evidente, la plaza constituye un área de desahogo en esta zona del centro, para la gente que busca descansar en un espacio cubierto de la radiación solar, punto de encuentro de los visitantes locales y foráneos, además de tener diversas prácticas sociales como la plática, el juego de mesa y convivencia, y algunas presentaciones lúdicas.

Para comprender mejor la dinámica peatonal en el área, se ilustra a continuación un esquema que muestra las vías detectadas, mediante ejercicio de observación, con moderada, significativa o intensa actividad peatonal en la zona de estudio. La actividad peatonal es visiblemente constante, sobre todo en las horas pico o de mayor concurrencia, comprendidas entre las 11:00 y las 17:00 horas. Resaltan algunas con mayor intensidad ([figura 4.22](#)).

Figura 4.22 Vías con mayor actividad peatonal



Fuente: elaboración propia con base en mapa de googlemaps.com (2017).

Se observó que el movimiento aumenta a partir del oeste de la calle Matamoros hacia la zona de mayor afluencia: la del mercado y del edificio El Parián, por la que además, como ya se ha visto, circula actualmente gran cantidad de tráfico vehicular, incluido el transporte público. Por último, se observa que algunos cruces peatonales presentan puntos de inseguridad, sobre todo en las vías más amplias, cuando el automóvil gira en dirección a otra vialidad, donde no existe una adecuada señalización y, si bien los autos y autobuses no circulan a gran velocidad, representan un peligro, ya que los automovilistas, por lo general, no le ceden el paso al peatón ([figura 4.23](#)).

Figura 4.23 Cruce peatonal conflictivo en la esquina de la calle Mariano Matamoros y Av. Monterrey



Fotografías del autor (2017).

En resumen, a pesar de que el movimiento peatonal es parte fundamental para la vida y actividad diaria del centro de la ciudad, difícilmente se observan en la zona espacios adecuados para circular.³⁷ La falta de atención de los urbanistas y encargados de la toma de decisiones ha dado como resultado que las áreas peatonales se vean severamente dañadas y/o minimizadas, producto del privilegio al espacio vehicular y a la demanda comercial. Esto ha dado como resultado que los usuarios elijan o tengan que caminar sobre el arroyo vehicular ([figura 4.24](#)), exponiendo su integridad y seguridad física, a falta de espacios más amplios, dignos y aptos para transitar.

³⁷ R. López Peralta (comunicación personal, 20 de julio de 2017) menciona que “el peatón es el que genera el comercio en el centro” y “se siente en un espacio incómodo para su libre caminar”. Al respecto, M. Robles Casanova (comunicación personal, 22 de julio de 2017), director general del Patronato Pro-Obras, considera definitivamente importante el espacio peatonal, ya que, comenta, al llegar al centro en automóvil o autobús, hay que caminar una cuadra o dos, pues sería muy raro encontrar estacionamiento enfrente del negocio que se visita, por lo que las banquetas tienen que estar “limpias y adecuadas para el tránsito de las personas”.

Figura 4.24 Espacios inadecuados de circulación



Fotografía del autor (2017). Persona caminando sobre el arroyo vehicular de la calle Guerrero, debido a que el ancho de la banqueta resulta insuficiente.

Es importante señalar que no se ha considerado como eje normativo la integración universal (considerando al universo de usuarios, incluyendo personas con alguna discapacidad) en el diseño de las sendas peatonales, ya que la incursión y desplazamientos de la población con características de discapacidad física y visual no se promueve como un derecho a la inclusión al espacio y a la vida urbana.

Lo anterior nos habla del despojo del espacio para el peatón; sin embargo, es claro el privilegio al espacio vehicular. Es necesario ordenar y recuperar la naturaleza peatonal de la zona, de manera física e integral en las sendas, que procuren un equilibrio en la circulación y deriven en beneficio de las condiciones espaciales del centro de la ciudad.

4.2.3 Problemas de tráfico, peatonalidad y congestión vial

Se realizó un ejercicio de análisis de las vías que articulan la zona, consideradas críticas en el presente trabajo de investigación, observando sus características, flujos y espacios de circulación y traslado, y detectando las condiciones de movilidad, peatonalidad, tráfico y congestión vial, con la intención de obtener la información necesaria para emitir un juicio de valoración. El estudio realizado nos muestra que 84% de las rutas del transporte público³⁸ circula por cinco de las nueve calles del área de estudio, mismas que cuentan con altos flujos de tránsito vehicular, lo que agrava aún más la situación ([figura 4.25](#)).

El Patronato Pro-Obras menciona que “las calles por donde hay más tránsito de camiones son las que se deterioran más” (Robles, 2017). De acuerdo con su director general, el señor Robles Casanova, la problemática por la presencia del autobús es claramente visible en el espacio vial. Por un lado, las condiciones físicas y

³⁸ La página web de transporte urbano <http://unc.sonora.gob.mx> nos muestra que, en Hermosillo, 16 de las 19 rutas de transporte público atraviesan diariamente en su recorrido por el centro urbano de la ciudad, mientras que las tres restantes circulan cerca del mismo.

mecánicas de las unidades provocan altos niveles de contaminación tanto visual, como auditiva y ambiental; por el otro, el diseño vial y los espacios de maniobra se ven forzados y limitados por factores de tiempo (históricos) y adecuación de rutas en la zona, aunados a una conducción poco cortés de las unidades de transporte que perjudica la circulación. Sin embargo, el autobús se considera un “mal necesario”, ya que aproximadamente 80% de los visitantes llega por este medio.³⁹ Como puede observarse, el transporte público es un factor fundamental para la vida del centro, al permitir el acceso a clientes y visitantes.

Figura 4.25 Vialidades por las que circula el transporte urbano



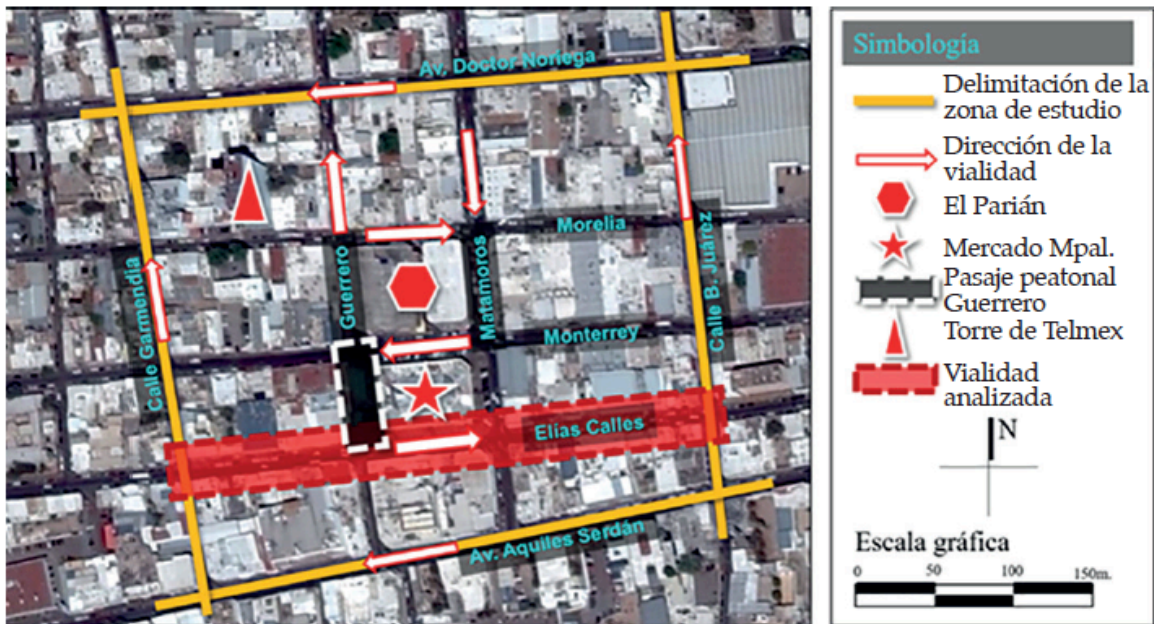
Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017) e información de www.une.sonora.gob.mx

De lo anterior, y mediante la observación, pudo constatarse que la Av. Plutarco Elías Calles (figura 4.26) es la vía con mayores problemas de tráfico y congestión vial. A pesar de tener cierta amplitud (15.46 m, en promedio), es aquí donde el transporte público convive en mayor medida con el tránsito vehicular privado (figura 4.27).

Sobre esta misma avenida se observó también un importante flujo y movimiento de peatones, entre las calles Garmendia y Guerrero, sobre todo en el lado sur, donde se encuentran situados los paraderos de autobús y en donde se observa que la banqueta es insuficiente para cumplir su función a plenitud. Más hacia el este, entre las calles Guerrero y Matamoros, la banqueta del mismo lado presenta una situación similar: durante el día se encuentran algunos puestos sobre el ancho peatonal que reducen y limitan el flujo de circulación (figura 4.28).

³⁹ De acuerdo con estudios realizados por el Patronato Pro-Obras y la Unión de Comerciantes del Centro en el 2016.

Figura 4.26 Av. Plutarco Elías Calles en la zona de estudio



Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017).

Figura 4.27 Av. Plutarco Elías Calles



Fotografía del autor (2017). Esta avenida recibe una gran cantidad de rutas de transporte público y tránsito vehicular y peatonal.

Figura 4.28 Banqueta sur de la Av. Plutarco Elías Calles, entre Guerrero y Matamoros



Fotografía del autor (2017). Puede observarse invadida por los puestos que dificultan el flujo de circulación.

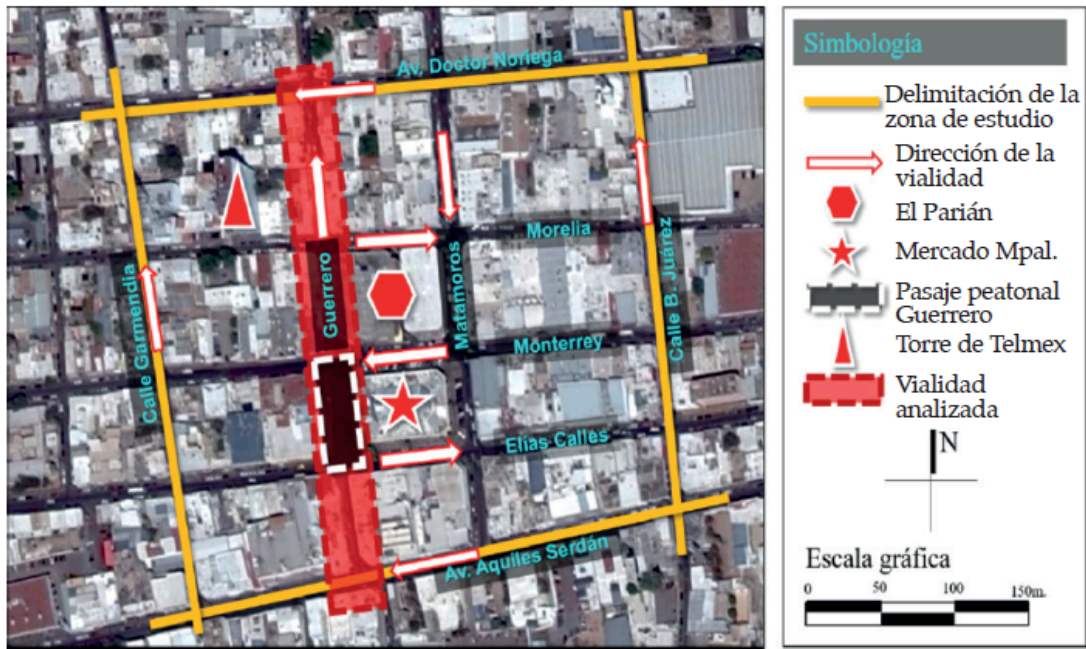
De igual manera, se observa un importante movimiento peatonal para cruzar desde y hacia el mercado y al pasaje peatonal Guerrero, donde la gente camina entre los carros para poder pasar (figura 4.29).

Figura 4.29 Personas cruzando entre los autos desde el mercado y el pasaje peatonal Guerrero, sobre la Av. Plutarco Elías Calles



Fotografía del autor (2017).

Figura 4.30 La calle Guerrero en la zona de estudio



Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017).

Se observa en la zona otra vía de importancia crítica: la calle Guerrero (figura 4.30), con un importante flujo peatonal y concentración comercial. Su costado oeste, entre la Av. Monterrey y la calle Morelia, está ocupado por un sitio de taxis, y la acera de enfrente, por puestos ambulantes situados sobre el arroyo vehicular (figura 4.31).

Figura 4.31 Sitio de taxis y puestos ambulantes en el norte de la calle Guerrero



Fotografía del autor (2017).

Al fondo de la imagen, la vía reduce importantemente su anchura (de 12.49 a 10.75 m), a partir de la Av. Morelia hacia el norte, provocando un embudo vehicular y un espacio de hacinamiento comercial, con banquetas considerablemente angostas para el volumen de peatones que transita sobre ellas. El tramo descrito, eminentemente peatonal, presenta notorios problemas para el movimiento. Las banquetas (de 2.55-2.58 m) son claramente insuficientes y, a pesar de ser la vía más estrecha en la zona, son ocupadas, en gran medida, por comercio al exterior, vendedores ambulantes, automóviles y áreas de estacionamiento vehicular ([figura 4.32](#)).

Figura 4.32 Calle Guerrero, vía eminentemente peatonal y de alta concentración comercial

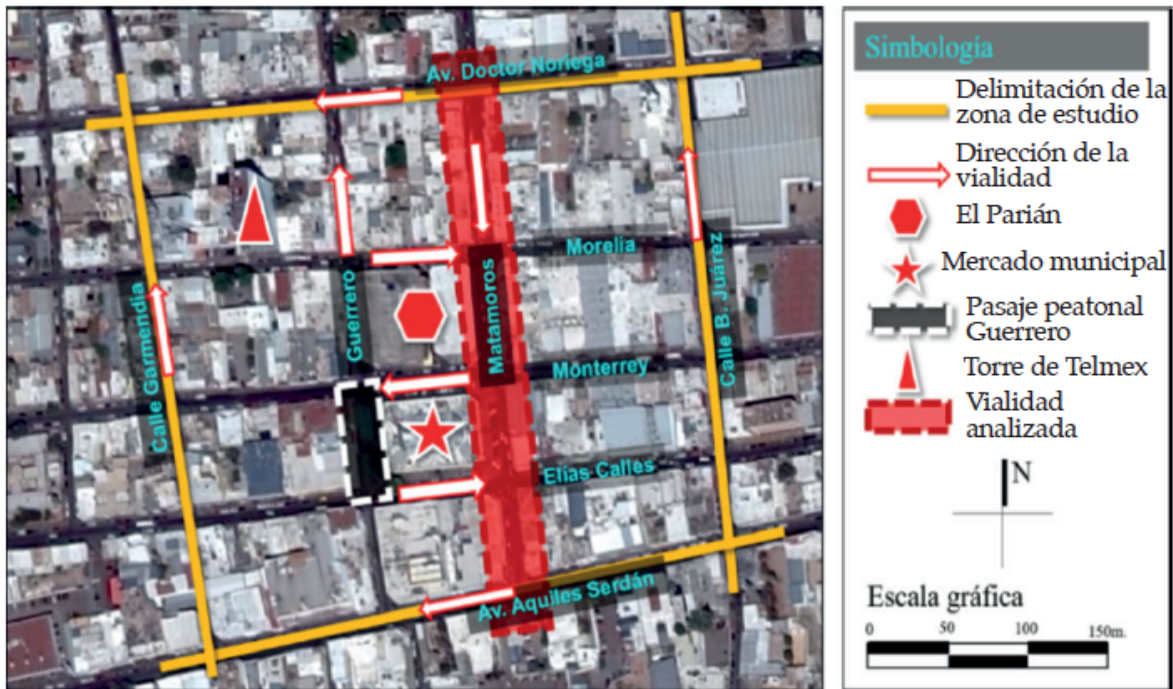


Fotografía del autor (2017).

La calle Mariano Matamoros ([figuras 4.33 y 4.34](#)), con sentido de norte a sur, es la vialidad más amplia en el sitio (17.91 m, en promedio), y tal vez la de mayor importancia, ya que es la que mejor permite y posibilita el acceso al centro en esta dirección, con una intensa circulación vehicular: por ella circulan 12 rutas de autobuses (Gobierno del Estado de Sonora, 2017), y es la vía que distribuye el tráfico (motorizado y peatonal) hacia otras zonas desde la zona de estudio.

A pesar de su amplitud, durante algunas horas del día, se pueden observar problemas de congestión vial, sin ser (observablemente) significativos a grados de gran magnitud. Existe una intensa actividad comercial, producto de los negocios situados a lo largo de ella, en especial en el tramo del edificio El Parián y el mercado municipal. Sin embargo, aun siendo la vía con banquetas más amplias (de 3.00-3.30 m), el intenso tráfico peatonal, aunado al comercio ambulante, hacen que, sobre todo las del lado oeste, parezcan y/o sean insuficientes para caminar ([figura 4.35](#)).

Figura 4.33 Calle Mariano Matamoras en la zona de estudio



Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017).

Figura 4.34 Calle Mariano Matamoras, vista de norte a sur



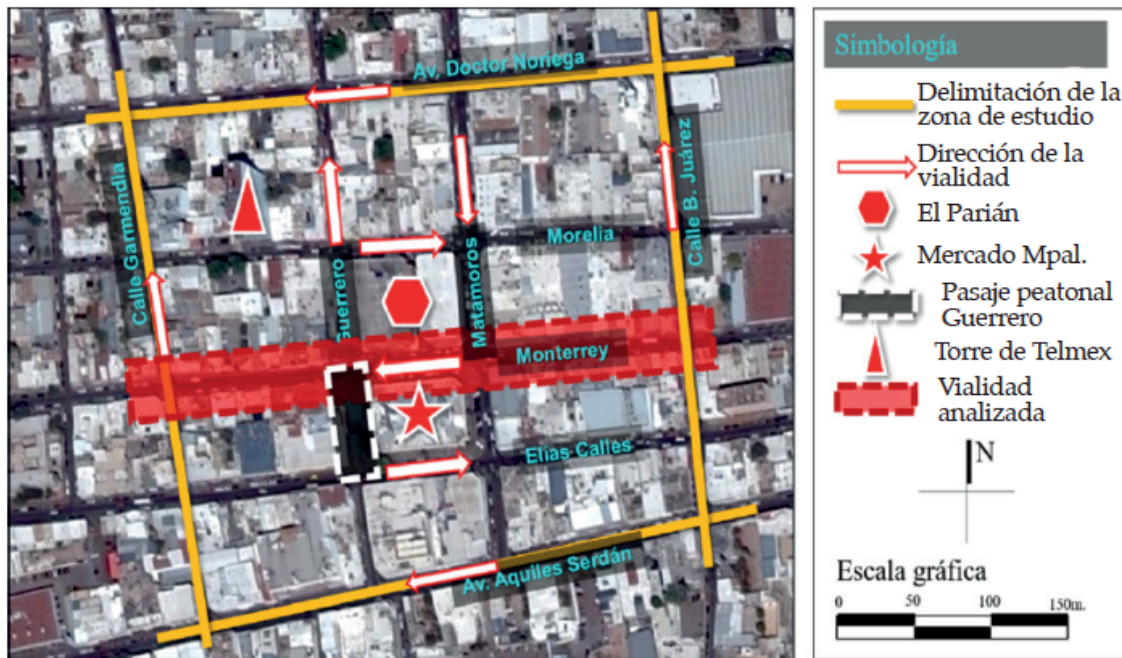
Fotografía del autor (2017).

Figura 4.35 Comercio ambulante



Fotografía del autor (2017). Banqueta oeste de la calle Matamoros, a un costado del edificio El Parián.

Figura 4.36 Av. Monterrey en la zona de estudio



Fuente: elaboración propia en base a con base en imagen de googlemaps.com (2017).

Por último, en cuanto a vialidades críticas detectadas, la avenida Monterrey ([figura 4.36](#)) exhibe en el área un claro grado de importancia, a partir de la calle Matamoros hacia el oeste, en el tramo que va de El Parián al mercado municipal (con 13.44 m). Debido a que se ubica entre estas dos edificaciones, sus extremos norte y sur son de los espacios más cotizados para estacionamiento, presentando obstáculos para el cruce peatonal, y contando a la vez con flujo de circulación de rutas de transporte urbano ([figura 4.37](#)).

Figura 4.37 Av. Monterrey, entre El Parián y el mercado municipal



Fotografía del autor (2017).

En este tramo, a pesar de su amplitud, más que para el tráfico a motor el problema se presenta para el transeúnte. Aun cuando podría cuestionarse la falta de cultura vial por parte del transeúnte, que en muchas ocasiones atraviesa la calle por cualquier parte, ignorando los cruces propiamente debidos y/o señalados, se considera que el centro urbano de Hermosillo, y de la ciudad mexicana en general, es un espacio de naturaleza peatonal que, en la actualidad, ha sido invadido por el medio automotor; esto ha venido a crear un conflicto entre ambas partes, por lo que se precisa de un ajuste para establecer la prioridad.

Para finalizar el apartado, sobre el resto de las vías que articulan el espacio que ocupa nuestra zona de estudio (Morelia, Garmendia, Dr. Noriega, Juárez y Serdán), a juicio personal, puede decirse que no presentan problemas significativos, salvo lo insuficiente del ancho de sus banquetas en los tramos de mayor concentración peatonal, además del deterioro en general.

4.3 Valoración de la situación actual

De acuerdo con el estudio, se determina la zona un nodo emblemático y central de la ciudad, con características históricas y de tradición cultural, que presenta una falta de equidad en el uso y distribución del espacio urbano y el de circulación,⁴⁰ el cual es ineficiente y poco adecuado, no solo para el peatón, sino para el acceso y traslado

⁴⁰ Para ampliar sobre la inequitativa distribución del espacio urbano, véase Cortés et al. (2011).

mediante cualquier forma de movilidad.⁴¹ Lo anterior, en su momento, provoca un sentimiento de molestia y malestar en las áreas y espacios de uso común, y priva al área de un desarrollo social y económico más favorable, condición que llega a opacar en cierta forma la imagen y el sentido que la zona representa.

Esta situación genera problemas de integración en las personas de cualquier estrato socioeconómico y/o con cualidades físicas diferentes, así como una disminución del valor de la zona en el mercado inmobiliario, pues pierde terreno ante los modernos desarrollos comerciales (Herrera, 2014) que, si bien no ofrecen espacios de folclor y tradición cultural, brindan comodidades para la población que busca consumir y convivir en un entorno seguro y controlado, con áreas más libres de circulación, acceso y un mejor esparcimiento. El mercado municipal se presenta como edificio emblemático en la zona. Sin embargo, se encuentra devaluado y con potencial desperdiciado; está sumergido en un caos urbano conformado por un sistema poco sano de ocupación del espacio público que lo rodea, entre estacionamientos, calle dañadas y en mal estado (incluso con presencia de basura), excesiva circulación del transporte a motor (entre el auto particular y el transporte público), que no deja lugar para el peatón y evita resaltar su imagen patrimonial.

Por otro lado, a pesar de que el auto en esta zona circula relativamente a baja velocidad, se observa poca consideración para quien lo hace a pie. Si bien los accidentes de tránsito no son significativos,⁴² el espacio para el peatón es el más afectado, ya que es poco respetado y la situación se intensifica debido al poco cuidado, mantenimiento y ordenación de los elementos urbanos, así como la falta de infraestructuras más eficientes, que tomen en cuenta a la amplia gama de la población.

Siendo el área más visitada y de alta concentración comercial, las condiciones y espacios poco eficientes privan a esta zona de un mayor potencial económico, social, de espacio público e, incluso, turístico, de acuerdo con las condiciones descritas y al análisis llevado a cabo. Por otro lado, existe una notoria falta de mantenimiento en los inmuebles (muchos de ellos catalogados como históricos), así como de la infraestructura en general, la cual se encuentra en su mayoría en condiciones estéticas, físicas e higiénicas poco favorables.

Son perceptibles la poca o casi nula vegetación, así como la contaminación visual, auditiva y ambiental. Aunado a esto, las altas temperaturas, que se presentan durante la mayor parte del año, aumentan debido a la falta de áreas verdes que refresquen las corrientes de aire y a la emisión del transporte a motor que calienta el ambiente. Sin embargo, se considera que el calor no es un factor importante para el funcionamiento del centro, o negativo para un planteamiento de peatonalización, ya que la gente que acude a la zona regularmente está acostumbrada al efecto del sol (y el centro mantiene su promedio diario de visitantes sin importar la situación meteorológica); no obstante, esta situación puede mejorarse, al crear mejores condiciones para aliviar o amortiguar la sensación.

Además, debido a la imagen de descuido y la alta concentración del medio motorizado que presenta la zona, se pierde o se obvia el valor patrimonial que, por medio de su entorno construido, podría generar un sentido de apropiación y pertenencia, y le niega la oportunidad, incluso, de convertirse en un lugar turístico tanto para los residentes de la ciudad como para los visitantes.

A pesar de lo anterior, es claro que existe un área de oportunidad en el valor que representa la zona de estudio, la cual precisa de una intervención y de la recuperación del espacio peatonal, y del espacio público en general para un uso y mantenimiento más favorable, que potencie sus características y lo eleve a un mejor

⁴¹ Para abundar sobre el tema de la movilidad ineficiente en México, véase ITDP (2012).

⁴² El director general del Patronato Pro-Obras menciona que, si acaso, se reporta un accidente por mes, debido a que las características del centro no permiten la circulación a gran velocidad (M. Robles Casanova, comunicación personal, 22 de julio de 2017).

nivel, en pro del equilibrio y una distribución más justa y adecuada de la infraestructura vial. De manera incluyente, equitativa y eficiente, mediante la recuperación y renovación de este emblemático espacio, se podrían generar las condiciones propicias para su función principal: el acceso a la vida, el comercio y la sociabilidad, en un lugar digno (ITPD, 2013) y atractivo, que funcione mejor y represente la cultura de la ciudad y su población.

5. EXPERIENCIAS DE PEATONALIZACIÓN EN MÉXICO Y REVISIÓN DE LA PROPUESTA DEL IMPLAN

En este capítulo se hace una revisión de las características físicas y de los resultados perceptibles en experiencias de peatonalización en algunas ciudades de la República mexicana, con el fin de establecer referencias de reflexión sobre la transformación física del espacio y los beneficios de este tipo de proyectos para la población y la ciudad para una posible aplicación en el caso local. Se realiza también una revisión de la propuesta de peatonalización del centro de Hermosillo por parte del IMPLAN Hermosillo, tomando en cuenta opiniones de ciudadanos consultados y con el fin de emitir un juicio personal al respecto.

5.1 Experiencias de peatonalización en México

En este apartado se exponen brevemente algunos casos de peatonalización en ciudades mexicanas, obras realizadas a partir de proyectos integrales de revitalización y mejoramiento de centros urbanos, históricos y comerciales. El criterio de selección se basó en la consulta documental sobre varios casos que se encuentran a pleno funcionamiento.⁴³

Con el fin de establecer parámetros comparativos, se eligieron dos ciudades con climas similares al de Hermosillo y dos diferentes, para comprobar si la alta temperatura es factor en cuanto a una propuesta de peatonalización y su puesta en práctica. Asimismo, se eligieron dos ciudades con tamaño y población similares a la de Hermosillo, y dos más grandes, con el fin de establecer si este tipo de propuestas funcionan en ambos casos. La revisión fue mayoritariamente de carácter cualitativa, tomando en cuenta la percepción del autor. La línea de observación se basó en los siguientes aspectos: 1) características de su espacio físico, 2) afluencia de población, 3) tipo de actividades que se desarrollan además de la actividad comercial, y 4) resultados perceptibles en la mejoría del ámbito social, comercial y ambiental.

5.1.1 Calle Madero, Centro Histórico de Ciudad de México: fusión de tradición, historia y modernidad

La peatonalización de la calle anteriormente llamada Plateros, referente histórico en Ciudad de México, hoy conocida como Francisco I. Madero, forma parte del trabajo de rehabilitación y mejoramiento del centro de la capital en los últimos años, a partir de la necesidad de adaptar el espacio para un mejor funcionamiento y aprovechamiento de sus cualidades. Fue una de las intervenciones propuestas por el Consejo Consultivo para el

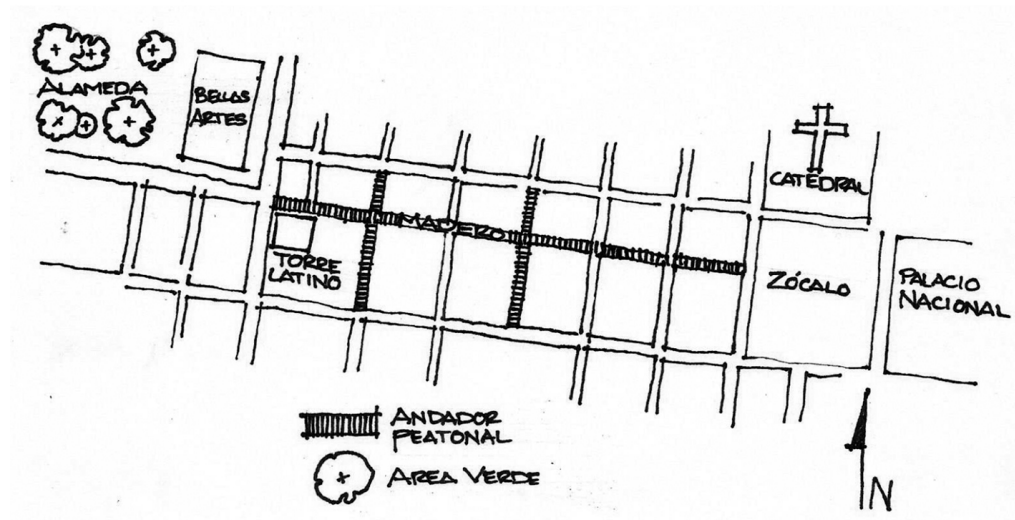
⁴³ Cabe mencionar que solo se encontró bibliografía sobre uno de ellos, el del andador Madero de Ciudad de México. De los otros casos presentados, únicamente se obtuvo información cibergráfica en notas periodísticas.

Rescate del Centro Histórico, con la idea de gestionar una transformación integral mediante la participación gubernamental, de la iniciativa privada y la sociedad en su conjunto (Ortega, 2015).

La transformación de casi un kilómetro de longitud de esta vía, realizada en el 2010 por la Autoridad de Espacio Público, fue considerada como un “proyecto detonador”⁴⁴ por encontrarse en la zona con mayor actividad económica y de oferta de bienes y servicios. Además, en esta calle se encuentran bienes inmuebles emblemáticos o con cierto valor histórico, lo cual le daba un mayor potencial económico.⁴⁵ “Uno de los principales móviles para llevar a cabo esta intervención fue privilegiar el acceso peatonal al primer cuadro del Centro Histórico, así como impulsar la actividad turística y favorecer el intercambio social” (Ortega, 2015, p. 4).

La obra de peatonalización aumentó la plusvalía de este espacio⁴⁶ y generó un incremento en las ventas que se calculan en 30% (Herrera, 2014). A la fecha, se han instalado algunas franquicias y cadenas comerciales nacionales e internacionales que forman parte del atractivo comercial del lugar. Si bien los comercios se han visto beneficiados por el aumento del número de transeúntes, en el ámbito social, éstos se han favorecido por el aumento en áreas de esparcimiento, paseo y oferta cultural. En este espacio, creado o recuperado por medio de la peatonalización, es visible la relación del visitante y/o consumidor de una mejor forma con el lugar, quien puede ahora vivirlo, observar, sobre todo, su patrimonio construido, así como sentirlo y circularlo con seguridad, disfrutando lo que le quitó el automóvil en el pasado.

Figura 5.1 Croquis del corredor peatonal Francisco I. Madero, Centro Histórico, Ciudad de México



Fuente: elaboración propia.

⁴⁴ Organizado en torno a los aspectos de movilidad, accesibilidad, renovación de infraestructura y equipamiento e imagen urbana (Ortega, 2015).

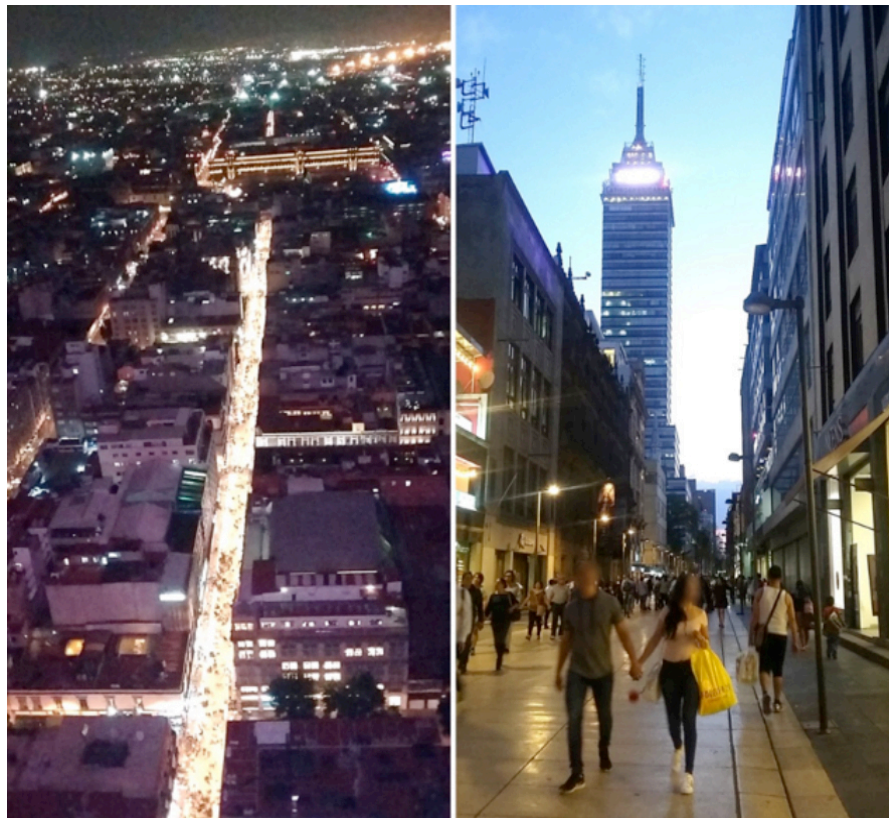
⁴⁵ A principios del siglo XXI comienza la compra de edificios en el Centro Histórico, con el impulso de programas públicos (Pérez, 2016).

⁴⁶ Beneficio subjetivo, ya que, desafortunadamente, debido al incremento en el valor del suelo, “la renta de los locales ubicados en planta baja sólo podrían ser pagados por empresas de gran capital” (Pérez, 2016, p. 64).

El “andador” o “corredor peatonal Madero” conecta la Alameda Central, el Palacio de Bellas Artes y la Torre Latinoamericana con el Zócalo capitalino, la Catedral, el Palacio Nacional y el Palacio de Gobierno de Ciudad de México (en su extremo oriente, a lo largo de una franja integrada principalmente por pasajes comerciales y comercios de distintos giros, algunos museos, galerías y hoteles) (figuras 5.1 y 5.2).

En este conjunto peatonal se agrupa una serie de edificios de patrimonio histórico y otros modernamente renovados o de nueva creación, en la zona del Centro Histórico, la cual recorren visitantes locales y foráneos diariamente, con un espacio amable (aunque a en ocasiones demasiado transitado, de acuerdo con observaciones y experiencias propias) para caminar (figura 5.3).

Figura 5.2 Vistas del corredor peatonal Francisco I. Madero



Fotografías del autor (2017). Vista aérea nocturna del corredor peatonal Madero, desde la Torre Latinoamericana hacia el oriente, rematando con el Zócalo y Palacio Nacional, e imagen a nivel de tierra hacia el poniente, y la Torre Latinoamericana.

Las vías perpendiculares a la principal han crecido en vida, comercio y tranquilidad, sobre todo en el ramo culinario y de bebidas, donde se observa gran afluencia de visitantes que gustan de espacios tanto en el interior como en espacios más abiertos, ya sea durante el día o ya entrada la noche (figura 5.4). Además, algunos comercios, sobre todo de modernas cadenas comerciales, se abren al exterior, y la dinámica y la seguridad, producto de la afluencia de visitantes y de la vigilancia policial, permite que los establecimientos abran sus puertas hasta entrada la noche (figura 5.5).

Figura 5.3 Corredor peatonal Madero



Fotografía del autor (2017). Vista hacia el oriente.

Figura 5.4 Calle Filomeno Mata



Fotografía del autor (2017). Vista hacia el norte.

Figura 5.5 Corredor peatonal Madero



Fotografía del autor (2017). Comercios abiertos al exterior.

Se observó que la calle Madero se ha convertido en un espacio público de calidad, diverso e incluyente,⁴⁷ apto para caminar⁴⁸ y con espacios de descanso a lo largo de su recorrido (figura 5.6). También hay actividades de entretenimiento al aire libre, como musicales y espectáculos, entre otros (figura 5.7).

Figura 5.6 Corredor peatonal Madero



Fotografía del autor (2017).

⁴⁷ Para personas de cualquier condición o género que buscan un espacio amable. Si bien se podría hablar de una exclusión, se vería reflejada en el comercio informal, el cual es inexistente, así como de grupos sociales desfavorecidos que buscan alguna ayuda económica por parte del visitante, ya que se ha cuidado la imagen del lugar por medio de vigilancia en contra de estas actividades.

⁴⁸ La mayor parte del día, ya que en ciertos momentos se vive un intenso tráfico peatonal; sin embargo, esto representa un éxito en la conversión de la vía en pro de una movilidad más sana, en comparación con otras que están estancadas por el tráfico vehicular.

Figura 5.7 Actividades lúdicas y de entretenimiento al aire libre, corredor peatonal Madero

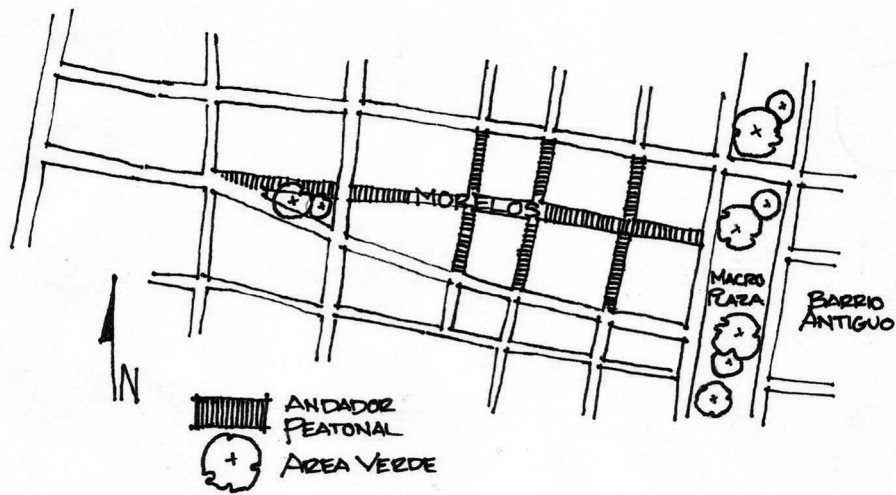


Fotografía del autor (izquierda) y descargada de <https://i.ytimg.com/vi/TivYMXR/default.jpg> (derecha).

5.1.2 Calle Morelos, centro de Monterrey, N.L.: un lugar para pasear

En esta ciudad del norte del país, con un clima similar al de Hermosillo, a finales de la década de los setenta se decidió peatonalizar una de las vías principales que forman parte del centro de la ciudad: la calle Morelos, elemento que resguarda una parte importante del patrimonio construido, la historia del comercio y de la sociedad de Monterrey. La ahora llamada Plaza Comercial Morelos integra un conjunto a lo largo de 650 metros de andador al aire libre con acceso exclusivo para peatones, que desemboca en la Macropiazza o Gran Plaza, elemento urbano de 40 hectáreas, la más grande de México y la quinta más grande en el mundo, en la que se encuentran comercios, centros de recreo y de paso, así como áreas verdes, junto con los antiguos monumentos y edificios coloniales que contrastan con las nuevas construcciones (figura 5.8).

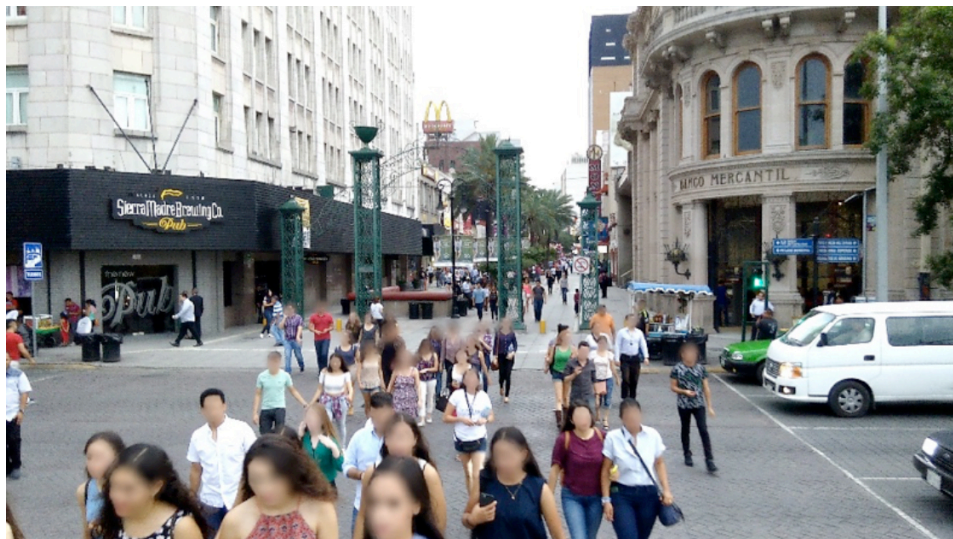
Figura 5.8 Croquis del área de peatonalización de la calle Morelos, Monterrey



Fuente: elaboración propia.

El proyecto fue promovido por autoridades municipales y comerciantes del lugar, como propuesta para el rescate de una de las vías históricas en el desarrollo comercial de la urbe. Actualmente, el corredor peatonal de la calle Morelos funciona no solo como zona comercial, sino también de esparcimiento, paseo y actividad turística para los visitantes tanto locales como foráneos. De igual manera, la obra ha generado un nodo estratégico para el comercio y la socialización, además de haber recuperado una vía de importancia y un espacio público para la circulación peatonal y la conexión con el centro urbano. En los últimos años, la propuesta de peatonalización ha trascendido sobre la misma vía hasta la zona conocida como Barrio Antiguo, mediante el proyecto de rescate del área histórica y cultural de Monterrey. El andador peatonal constituye una zona privilegiada entre un ámbito histórico y comercial, de atractivo local y turístico, funcionando como espacio de desahogo y conexión a otras vías del centro urbano de la ciudad ([figura 5.9](#)).

Figura 5.9 Inicio del andador peatonal Morelos, en Monterrey



Fotografía del autor (2017). Vista hacia el poniente.

El andador ha permitido la apertura total de algunas de las tiendas que integran el conjunto al exterior, que muestran sus productos con más cercanía al camino de circulación peatonal ([figura 5.10](#)), y ha convertido la vía una vez vehicular en un espacio privilegiado para el peatón, además de una zona de descanso y convivencia con vegetación que amortigua el calor y permite la circulación de aire fresco ([figura 5.11](#)).

Se observa asimismo la convivencia del comercio establecido y el informal en el exterior, con puntos ubicados que no entorpecen la circulación y forman parte del folclor y la vida del lugar ([figura 5.12](#)). En este andador no se observaron actividades de entretenimiento, de carácter lúdico u otras similares; sin embargo, se percibe que para algunos residentes de la ciudad forma parte de la cultura local, quienes acostumbran “morelear”, es decir, salir de paseo a esta zona de la ciudad, aunque no pretendan consumir o comprar algo en específico.

Figura 5.10 Andador peatonal Morelos



Fotografía del autor (2017).

Figura 5.11 Andador peatonal Morelos



Fotografía del autor (2017). Vista hacia el oriente.

Figura 5.12 Andador peatonal Morelos, en Monterrey (vista hacia el norte)



Fotografía del autor (2017).

En el área se percibe un ambiente de seguridad, y su vida se observa principalmente de día, ya que el comercio en esta franja no incluye establecimientos de vida nocturna como en el caso anterior. Ya entrada la noche, se observa un espacio desolado, con algo de basura y residuos de la intensa actividad diaria; sin embargo, la seguridad se mantiene mediante algunos puestos de control policial.

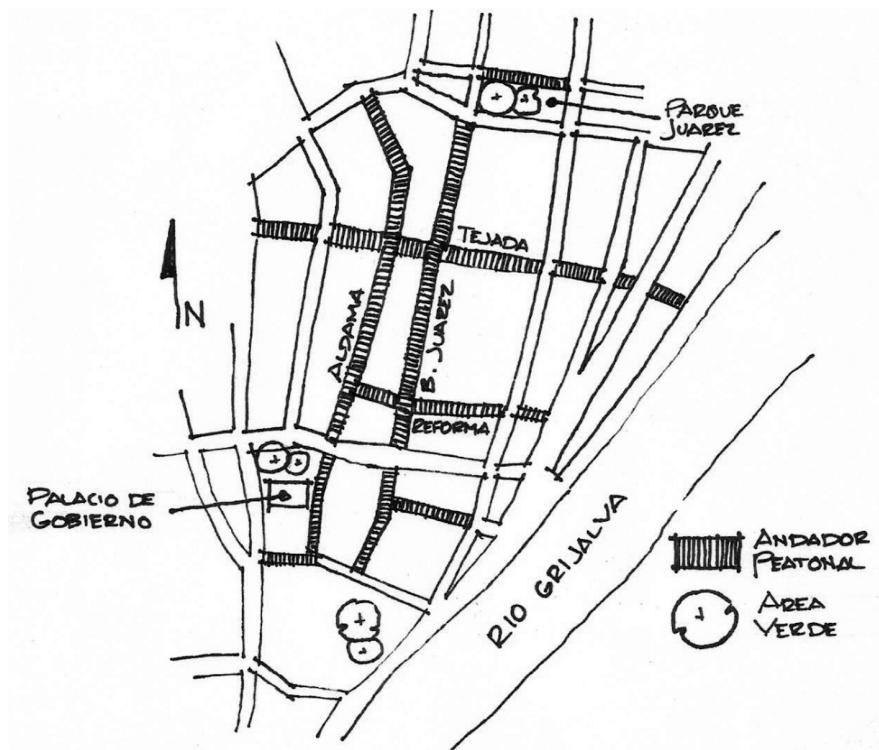
5.1.3 Zona Luz, centro histórico de Villahermosa, Tabasco: articulación de un conjunto en una zona peatonal

Al igual que en Monterrey, durante la década de los setenta (Notimex, 2015), se inició el proceso de peatonalización de algunas calles del centro de Villahermosa, Tabasco, con el fin de establecer un área histórica y comercial hoy llamada Zona Luz ([figura 5.13](#)).

La Zona Luz abarca una porción importante del centro histórico, en donde la ciudad, en coordinación con el INAH Centro Tabasco, a partir del año 2006, ha desarrollado trabajos de rescate, remodelación y restauración de inmuebles patrimonio, ubicados en el área.

Esto exigió un trabajo de ordenación del comercio informal, ya que de otra forma la imagen de las fachadas de inmuebles históricos no luciría, y no se alcanzarían los fines propuestos, entre otros, el de atraer el turismo, así como las condiciones espaciales deseadas. En relación con lo anterior, el presidente de la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles (AMHyM) de Tabasco expresó que: “Es una necesidad y parte de la cultura del mexicano contar con el puesto en las calles, no digo que no existan, pero hay que hacerlo bien, darles su propio espacio. Estandarizar el tipo de locales que se montan en las calles” (Notimex, 2015).

Figura 5.13 Croquis del área peatonalizada de la Zona Luz, centro de Villahermosa



Fuente: elaboración propia.

Actualmente, la Zona Luz es un área comercial de intensa actividad peatonal, de carácter histórico, con áreas para descanso, esparcimiento y con oferta cultural representada por museos, edificios representativos y muestras artísticas al aire libre.

La peatonalización aquí expuesta representa en forma viva el concepto auténtico de una zona peatonal, ya que el trabajo articuló un conjunto de vías, mediante la formación, en este caso, de un centro comercial a cielo abierto, un sistema ordenado de comercio ambulante (ahora en puntos específicos) y establecido al exterior, con vegetación para la protección solar y el agreste clima cálido-húmedo.

En la zona se incluyen áreas tranquilas, lejos del bullicio y el tráfico producido por el medio automotor ([figura 5.14](#)); además, algunos establecimientos de comida aprovechan las bondades del espacio para tener áreas de consumo al exterior, que además funcionan de noche ([figura 5.15](#)). Se genera también el espacio necesario para exponer productos de los locales a la venta al exterior, sin entorpecer el paso peatonal ([figuras 5.16 y 5.17](#)).

Asimismo, la zona permite tener una mejor visibilidad y lucidez del patrimonio edificado, además de la oferta cultural, como presentaciones musicales, entre otras ([figura 5.18](#)).

Figura 5.14 Zona Luz, centro de Villahermosa



Fotografía del autor (2017).

Figura 5.15 Zona Luz, centro de Villahermosa



Fotografía del autor (2017).

Figura 5.16 Zona Luz, centro de Villahermosa



Fotografía del autor (2017).

Figura 5.17 Zona Luz, centro de Villahermosa



Fotografía del autor (2017).

Figura 5.18 Zona Luz, centro de Villahermosa

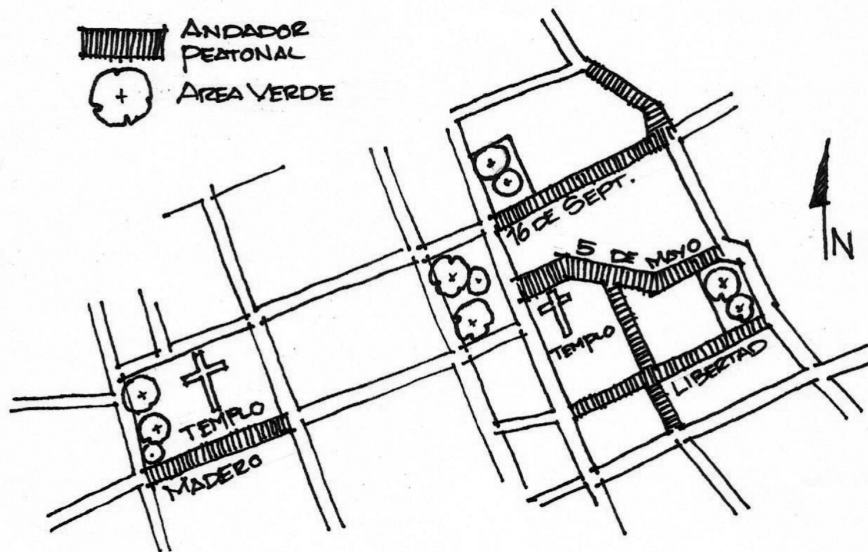


Fotografía del autor (2017).

5.1.4 Centro histórico de Querétaro, Querétaro: recuperando un espacio accesible

El centro de la ciudad de Querétaro cuenta con una serie de vías que conforman senderos peatonales en el primer cuadro de la ciudad, su área histórica y comercial.⁴⁹ Se conforma principalmente por las calles 16 de Septiembre, 5 de Mayo y Francisco I. Madero (peatonal y semipeatonal), que conectan espacios y edificios patrimonio, así como un importante conjunto comercial (figura 5.19).

Figura 5.19 Vías peatonales que integran el conjunto del centro de Querétaro



Fuente: elaboración propia.

⁴⁹ No se encontraron datos de las fechas de peatonalización, y la gente local entrevistada no lo recordaba con exactitud; algunos, incluso, dijeron que siempre ha sido así.

Según información publicada por diarios locales, los planes de peatonalización en la ciudad se realizaron con la intención de tener un mejor nivel de vida y una ciudad vivible y, de acuerdo con Diego Foyo López, diputado del primer distrito, abrir más espacios para el peatón se vio como una ventana de oportunidad para incrementar las ventas y tener una mayor movilidad (*El Economista*, 2013).

Para la obra de la calle Francisco I. Madero (tramo terminado en 2014) se invirtieron poco más de 2.8 millones de pesos, incluyendo el trabajo de transformación y colocación de mobiliario urbano (rampas, nivelación de calle, bancas, bolardos, jardineras), para volverla peatonal y accesible para las personas con discapacidad. Además, de acuerdo con Gerardo Vega González, secretario de Obras Públicas Municipales, la obra ha permitido la conectividad de espacios públicos, como plazas del centro de la ciudad, e incrementar las opciones de paseos turísticos.⁵⁰

En un principio, la oposición principal provino de los comerciantes por temor a la afectación en sus ventas; sin embargo, posteriormente comprobaron los beneficios que la obra trajo en su favor, ya que han repuntado y ahora consideran que el cliente se siente más cómodo al pasar por este corredor a pie que en su vehículo, según testimonio de Alfredo Serrano Valdés, presidente de la Asociación de Comerciantes del primer cuadro de Querétaro (*Códice Informativo*, 2015). La calle muestra un espacio humano e incluyente, apto para caminar y para la circulación de personas con alguna discapacidad; además promueve la restauración de fachadas de edificios de diseño tradicional y la apertura de algunos negocios (*figura 5.20*).

Figura 5.20 Calle Madero, Querétaro (vistas hacia oriente y poniente)



Fotografías del autor (2017).

⁵⁰ De acuerdo con Gerardo Vega González, secretario de Obras Públicas Municipales, en <http://adninformativo.com.mx/calle-francisco-madero-ahora-es-100-peatonal/>.

La Calle 16 de Septiembre, importante vía comercial y sede de hoteles y restaurantes instalados en edificios, algunos, de corte histórico, muestra una gran vitalidad y concurrencia, además de vegetación que embellece el espacio, puestos ordenados de ambulantes y comercio de las tiendas que muestran su mercancía en el exterior, sin estorbar la vialidad peatonal. Además, esta vía se ha convertido en uno de los principales atractivos turísticos del centro de Querétaro, ya que sobre ella se encuentran edificios que representan la tradición colonial ([figura 5.21](#)).

Figura 5.21 Calle 16 de Septiembre, Querétaro



Fotografías del autor (2017).

Por otro lado, la calle 5 de mayo permite una importante circulación peatonal, de locales y turistas, debido a la concentración de numerosos y variados comercios tradicionales, de artesanías y productos locales que atraen al visitante, incluso, hasta altas horas de la noche ([figura 5.22](#)). El conjunto peatonal cuenta con una gran vida nocturna, donde el espacio permite realizar actividades de entretenimiento y atractivos espectáculos culturales, que, de igual manera, benefician al aspecto social y los comercios establecidos en el sector ([figura 5.23](#)).

En las tardes del fin de semana, aprovechando el poco tráfico vehicular, algunas calles semipeatonales, como la calle Madero, se convierten en peatonales totalmente, mediante la apropiación de la gente que busca caminar ([figura 5.24](#)). Actualmente, pese a algunas inconformidades, se siguen llevando a cabo obras de peatonalización y/o semipeatonalización, con la idea de mejorar la imagen de la ciudad ([figura 5.25](#)).

Figura 5.22 Calle 5 de Mayo, Querétaro



Fotografías del autor (2017).

Figura 5.23 Oferta cultural en la zona peatonal del centro de Querétaro



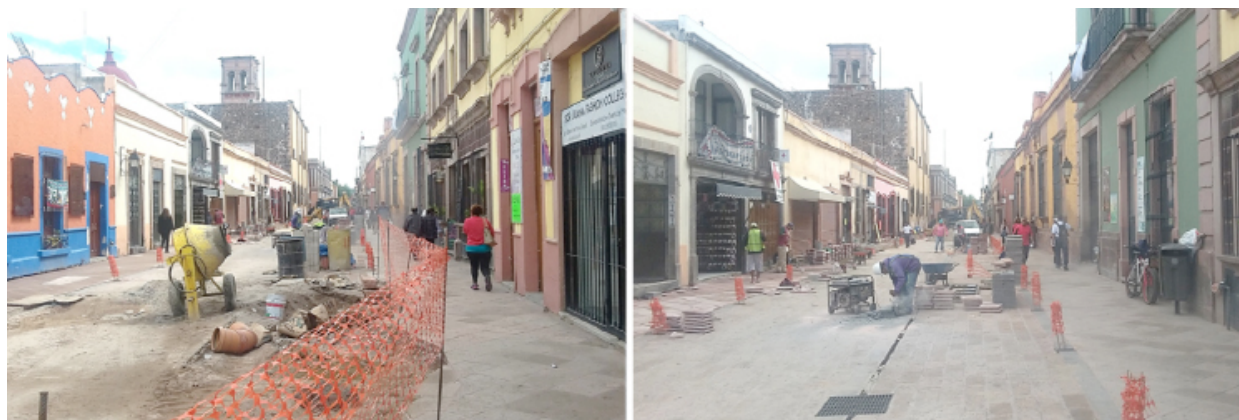
Fotografías del autor (2017). Imágenes de paseos turísticos con el tema de leyendas de Querétaro.

Figura 5.24 Calle Madero, Querétaro (vista hacia el oriente)



Fotografía del autor (2017).

Figura 5.25 Proceso de peatonalización
de la calle Madero, Querétaro



Fotografía del autor (2017).

5.1.5 Observaciones generales

La peatonalización en las ciudades mostradas ha dignificado las condiciones de los centros urbanos contenedores del entorno histórico-comercial. Si bien existió, en algunos casos, una oposición inicial por parte de algunos locatarios, moradores o comerciantes, se observa en la actualidad una gran afluencia de visitantes y demanda de productos y servicios por parte de clientes, la mejoría del comercio, además de un espacio más amable, sustentable y atractivo, de mejor movilidad y circulación peatonal, lo cual coadyuva a esta situación.⁵¹ Por otro lado, se observa gran afluencia local y turística, ya que el atractivo comercial, aunado al folclor del patrimonio construido y el carácter tradicional de estos espacios, ahora reforzado por medio de la zona peatonal, atrae a más y diversos visitantes, con lo que se eleva el potencial del sector.

Estas ciudades, por medio de iniciativas de autoridades municipales en cooperación con la sociedad civil, han dado un paso adelante en la promoción de centros históricos y comerciales más habitables y vivibles, por medio de procesos de peatonalización en pro de generar un balance o equilibrio entre los sistemas de movilidad, y crear o recuperar un espacio público de calidad, lugar de cohesión e intercambio social,⁵² derecho del peatón y de la sociedad en general.⁵³ Este tipo de proyectos actualmente forman parte de un movimiento de vanguardia, ya que los centros urbanos representan a la ciudad mexicana, y es preciso recuperar su condición tradicional y, sobre todo, su carácter peatonal (o reforzarlo) para crear mejores condiciones ambientales y promover su conservación. De esta manera, las ciudades contarán con un espacio digno y atractivo que las identifique sobre otras zonas, promoviendo así su potencial.

⁵¹ Sobre ciudades amables, movilidad urbana y sustentabilidad, véase Montezuma (2005).

⁵² Para ampliar sobre la construcción del espacio público, véase Borja y Muxí (2003).

⁵³ Sobre el derecho a la vida y la movilidad urbana, véanse ITDP (2013) y Montezuma (2009).

5.2 Revisión y evaluación/valoración de la propuesta de peatonalización del IMPLAN en el centro de Hermosillo

De acuerdo con la interpretación de los estudios previos y del análisis teórico, en el presente apartado, se analiza y evalúa la propuesta del IMPLAN Hermosillo de peatonalización y semipeatonalización de algunas vías que componen el centro de la ciudad, incluida en su propuesta general de revitalización. Para tal efecto, se hace mano de la entrevista realizada en 2016 a la entonces titular de dicho organismo, la arquitecta Guadalupe Peñúñuri Soto, quien facilitó parte de la información generada por parte de la paramunicipal, así como algunos comentarios respecto a los estudios y negociaciones previas que hasta ese momento se habían realizado.

Se aprovechan también las entrevistas realizadas a dos representantes de asociaciones directamente involucrados en la vida del centro, y que han sido partícipes en el proceso, Rubén López Peralta, presidente de la Unión de Comerciantes del Centro de Hermosillo, y Mario Robles Casanova, director general del Patronato Pro-Obras del Centro de Hermosillo. Ambos tuvieron la amabilidad de brindar sus comentarios y opiniones en torno al tema en cuestión. La información obtenida de estas entrevistas ha servido para enriquecer el presente análisis, así como para la etapa posterior de consideraciones y recomendaciones de diseño y la propuesta y explicación de los beneficios de la peatonalización.

La propuesta general de revitalización y el planteamiento de peatonalización preceden al inconcluso Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Hermosillo,⁵⁴ y es resultado de la intención de continuar con la idea de hacer del centro un espacio mejor y más habitable, así como de atender las demandas de los comerciantes del lugar, quienes expresan que es urgente una renovación de la zona que les permita competir con los centros comerciales cerrados o *malls*, puesto que estos complejos han ido ganando terreno en el gusto del visitante y potencial consumidor (López, 2017).

Con el fin de establecer una relación entre acudir al centro y la distancia a la que se encuentran las personas de él, así como en cuanto a la edad, se consultaron de manera informal a cuatro familias de Hermosillo: a dos parejas jóvenes con hijos que habitan en el norte de la ciudad, y dos parejas de adultos mayores de las zonas aledañas al centro de Hermosillo. Se les pidió dijeran si normalmente acuden a hacer algún tipo de compra o de paseo al centro urbano y comercial de la ciudad y, en caso de no hacerlo, qué tipo de lugar prefieren visitar.

Los integrantes del grupo consultado expresaron que prefieren visitar centros comerciales como Galerías Mall,⁵⁵ porque cuentan con los siguientes servicios: seguridad vial, accesos controlados y sistema de vigilancia por medio de cámaras de seguridad y vigilantes in situ; limpieza, baños, estacionamiento, climatización, mejores tiendas, restaurantes y zona de alimentos, áreas para caminar (comunicación personal, 17 de octubre de 2017),⁵⁶ cines y entretenimiento (como áreas de juego para los niños) y por tener un mejor equipamiento, además de servicios de emergencia médica. Sin embargo, una de las personas consultadas expresó: “La verdad, yo prefiero comprar en el centro, solo que nunca encuentro estacionamiento” (D. Medina, comunicación personal, 17 de octubre de 2017).⁵⁷

⁵⁴ Para información más detallada al respecto, véase Monteverde (2015).

⁵⁵ Ubicado en proximidad, al sur, del centro urbano de Hermosillo.

⁵⁶ D. Andrade, residente del norte de la ciudad, comentó: “Puedes andar a gusto por las tiendas con niños en carriolas, sin andar atravesando calles y cuidarlos por los carros” (comunicación personal, 17 de octubre de 2017).

⁵⁷ En palabras de D. Medina, residente de la colonia 5 de Mayo, perteneciente al sector este de Hermosillo, en un área contigua al centro (comunicación personal, 17 de octubre de 2017).

La misma persona apunta que ahí encuentra lo que busca, como tiendas de telas o farmacias; sin embargo, lo considera un espacio sucio. Por otro lado, uno de los entrevistados expresó que en ambos casos se recrean espacios totalmente comerciales y no de convivencia, por lo que hacen falta áreas de descanso donde el espacio público no “atosigue” en su función comercial. Se hizo, además, un comparativo con el ámbito internacional: “Mira, en Estados Unidos, los centros comerciales tienen un área de juegos en medio del pasillo” (H. Preciado, comunicación personal, 17 de octubre de 2017)⁵⁸ (haciendo referencia a espacios para el esparcimiento infantil).

Así, entendemos que algunas personas prefieren invertir tiempo de traslado hacia un lugar más cómodo y agradable para consumir, pero también para el esparcimiento, al igual que algunas personas que, aun residiendo en proximidad con el centro, prefieren visitar espacios más amables. Por otro lado, la cuestión del estacionamiento fue determinante en la consulta, indicación, aunque a pequeña escala, de que la cultura del auto está fuertemente arraigada en la ciudad. Hay una preferencia por lugares “americanizados”, aunada a la poca oferta de referencias tradicionales en el centro de la ciudad.

Por estos motivos, aunados al empeño por recuperar el centro, el IMPLAN llevó a cabo varios estudios que, de acuerdo con la arquitecta Peñúñuri Soto, posteriormente fueron avalados por estudios adicionales del Patronato Pro-Obras del Centro. En conclusión, ambos organismos señalaron que era necesario un proyecto de revitalización del centro de la ciudad, y que un proceso de peatonalización sería viable, por lo que se procedió a su elaboración.

Según información del director general del Patronato Pro-Obras del Centro de Hermosillo, Mario Robles Casanova, se realizó un estudio de mercado apoyado por la agencia de mercadeo León Mayoral, en coordinación con alumnos y personal del Instituto Tecnológico de Hermosillo (ITH). Se entrevistó, además, a una amplia gama de usuarios del centro (entre peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y de auto particular) y comerciantes del lugar, lo cual arrojó resultados que, salvo algunas opiniones encontradas, resultaron favorables en torno al proyecto de peatonalización.

La serie de propuestas peatonales del IMPLAN, que inician a partir del Jardín Juárez (entre las avenidas Sonora y Colosio) hacia el sur, se desarrollan en mayor medida en las doce cuadras que componen la zona de nuestro estudio y en las vías que han sido previamente analizadas. Se muestra entonces el plano de la propuesta de peatonalización, en la zona de estudio (franjas más claras), facilitada por el Instituto Municipal de Planeación Urbana ([figura 5.26](#)).

Es importante mencionar que en su propuesta, el IMPLAN considera reordenar las rutas de transporte urbano; sin embargo, esto no ha sido muy bien acogido por la Unión de Transportistas y la Unión de Comerciantes del centro, quienes lo ven como un impedimento para llevar a cabo la ejecución del proyecto.

Tomando como referencia el área de nuestra zona de estudio, en la propuesta se observa la semipeatonalización de la calle Mariano Matamoros, en el tramo comprendido entre las avenidas Dr. Noriega y Morelia, y entre las avenidas Plutarco Elías Calles y Aquiles Serdán, donde se ensanchan las banquetas; se elimina el estacionamiento en cordón, y únicamente se dejan dos carriles vehiculares. Por otro lado, se señala la peatonalización total de la calle; pero esta vez entre las avenidas Morelia y Plutarco Elías Calles, en el tramo que abarca el edificio El Parián y el mercado municipal ([figura 5.27](#)).

⁵⁸ En palabras de H. Preciado, residente del norte de la ciudad (comunicación personal, 17 de octubre de 2017).

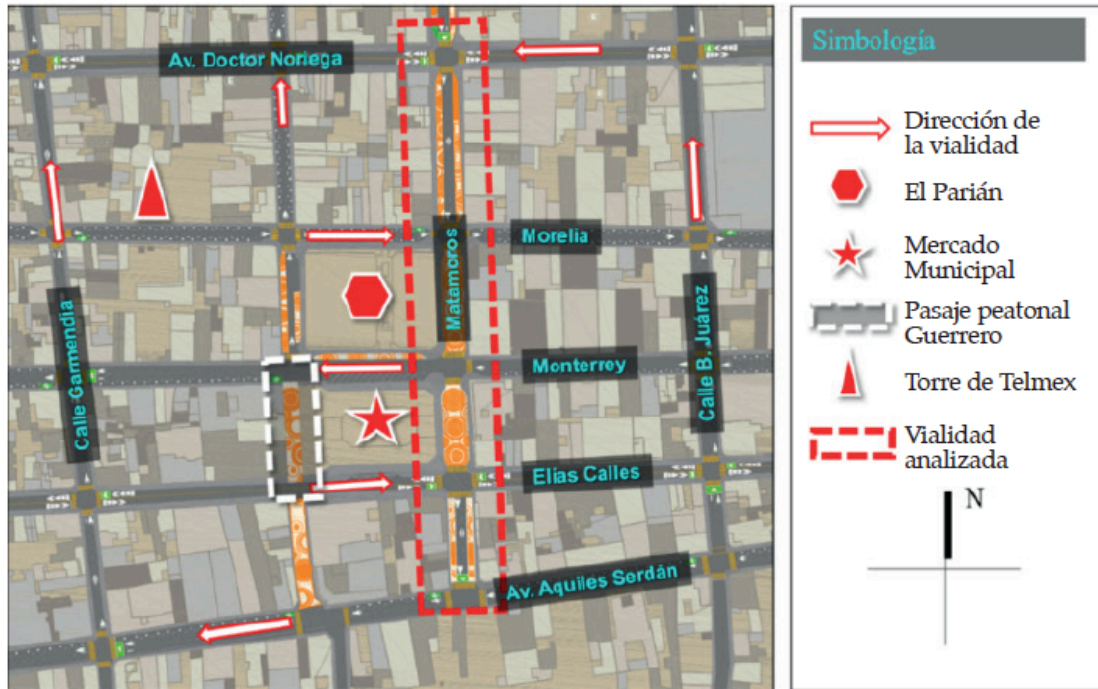
Figura 5.26 IMPLAN: plano general de la propuesta de peatonalización, como parte del proyecto de revitalización de Hermosillo



Fuente: IMPLAN Hermosillo.

Consideramos que los puntos en favor de las propuestas de peatonalización y semipeatonalización de esta vía son, en primer lugar, la posibilidad de recuperación de un espacio público de calidad, y de mejor y más fácil acceso peatonal a la variada zona comercial que representa esta franja del centro; en segundo, se tendría un interesante remate visual que le imprime el Cerro de la Campana a esta vialidad hacia el sur; en tercero, podrían ordenarse y darle un espacio adecuado a la gran cantidad de vendedores ambulantes que se instalan por estos tramos y que, actualmente, invaden las banquetas así como la vía vehicular. En cuarto, y último lugar, con el espacio recuperado, podría generarse un amplio atrio para el mercado municipal, el cual serviría para realizar actividades diversas, de orden lúdico, artístico y cultural, entre otras, aprovechando la imagen y sentido histórico, patrimonial y tradicional del inmueble.

Figura 5.27 IMPLAN: zona de estudio y propuesta de peatonalización de la calle Mariano Matamoros



Fuente: elaboración propia a partir de la propuesta general de peatonalización del IMPLAN.

Sin embargo, el diseño de esta propuesta presenta un aspecto desfavorable: se ha estudiado y aprendido, mediante la observación de zonas peatonales existentes y la consulta bibliográfica, que el éxito de un espacio peatonal depende, en gran medida, de su articulación y continuidad;⁵⁹ sin embargo, esto no sucede en la propuesta, ya que la vía peatonal se interrumpe en tres puntos importantes: sobre las avenidas Morelia, Monterrey y Plutarco Elías Calles.

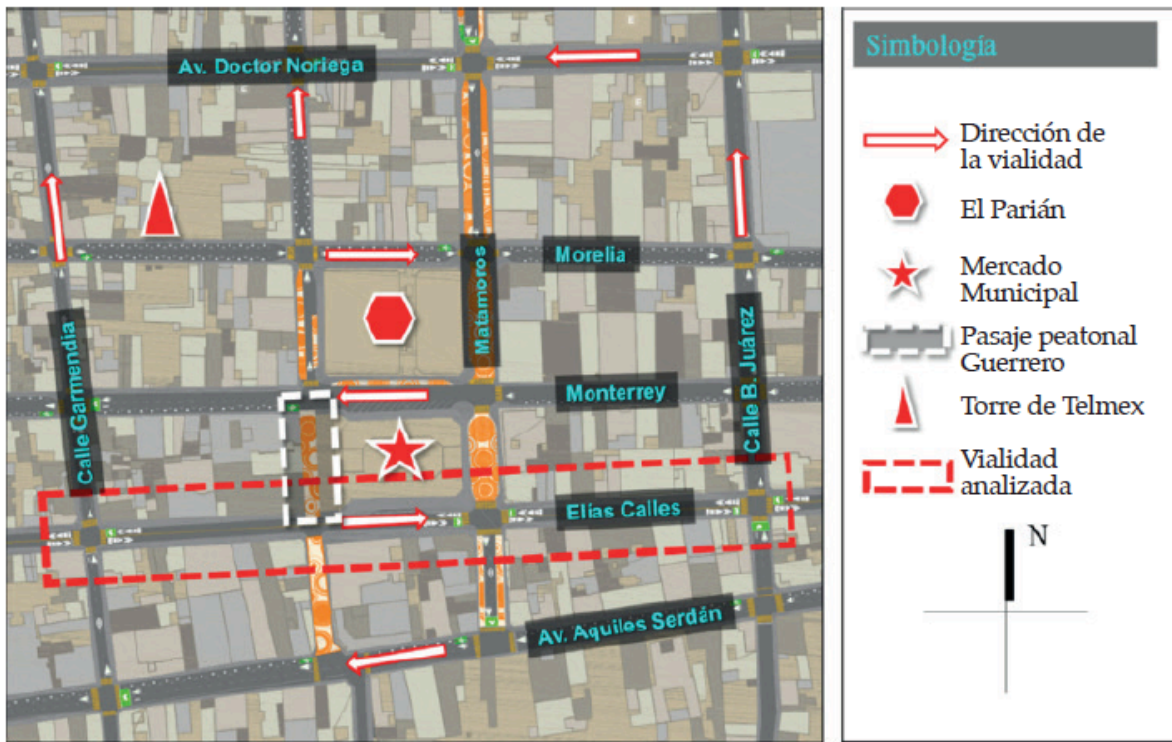
En realidad, la propuesta consiste en una serie de tramos peatonales y semipeatonales aislados sobre una misma vialidad, que unen los dos extremos laterales de la misma. Si bien esto beneficia, de alguna manera, la intención principal, es necesario poner atención en este punto.

Por otro lado, por lo menos en una etapa inicial, trabajar sobre esta calle no sería lo más adecuado, ya que, de acuerdo con el análisis del presente documento, esta vía no presenta problemas tan significativos como otras, además de que es una línea de acceso, conexión y distribución principal para el centro de la ciudad, por la que, como ya vimos, circulan actualmente 12 rutas de transporte urbano municipal que habría que reordenar. Aunado a esto, la calle Matamoros desemboca directamente en la avenida Aquiles Serdán (hacia el sur), segunda vía más importante que comunica el centro en dirección de este a oeste

Otra de las vías trabajadas en esta propuesta es la avenida Plutarco Elías Calles, donde se observa que, a lo largo de las tres cuadras que se ubican en nuestra zona de estudio, se propone una semipeatonalización, en donde circularía el transporte público además del peatón (figura 5.28).

⁵⁹ En los casos presentados, gran parte del éxito reside en que existe una continuidad y correcta articulación de la o las vías peatonales; el más claro en este aspecto es el del centro de Villahermosa, Tabasco.

Figura 5.28 IMPLAN: zona de estudio y propuesta de peatonalización de la calle Plutarco Elías Calles



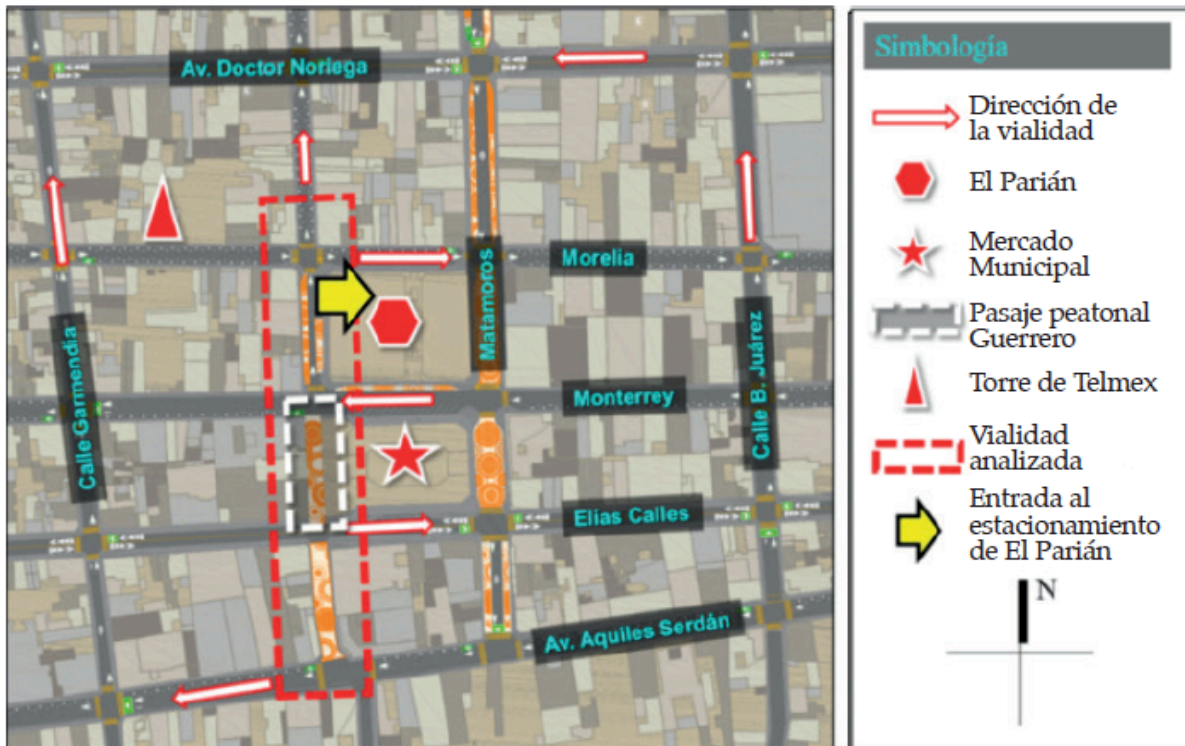
Fuente: elaboración propia a partir de la propuesta general de peatonalización del IMPLAN.

La propuesta se considera acertada, ya que, en primer lugar, eliminando el vehículo particular de la ecuación, se lograría una zona de mejor circulación tanto para las rutas de transporte como para el peatón, quien actualmente tiene fuerte presencia en las calles y banquetas de dimensiones reducidas que componen esta vía, debido al comercio embebido en ella, a su relación con el mercado municipal, y a que es una franja de paraderos de autobús. Otro punto en favor es que, al renovar esta avenida, el mercado tendría un mejor contacto y relación con su entorno; asimismo, tendría mejores ángulos de vista, pues, como se ha comentado, constituye un ícono y un punto de referencia central en la zona. De esta manera, el mercado podría resaltar aún más, y agregaría un plus de carácter histórico y cultural, con lo que atraería a un número más amplio y diverso de consumidores potenciales.

La propuesta de no alterar las rutas de transporte e incluir carriles exclusivos para autobuses en esta vía, (punto en favor de acuerdo con los comerciantes), y con espacios dignos y funcionales para la circulación peatonal, permitiría aumentar el potencial socioeconómico de la misma, por sus características y cercanía al elemento principal de centralidad: el mercado municipal.

Otra de las vías que presentan intervención en la zona, sumamente interesante, es la calle Guerrero ([figura 5.29](#)), la cual cuenta, actualmente, con un pasaje peatonal, adyacente al mercado entre las avenidas Plutarco Elías Calles y Monterrey: el pasaje peatonal Guerrero o Placita Guerrero.

Figura 5.29 IMPLAN: zona de estudio y propuesta de peatonalización de la calle Guerrero



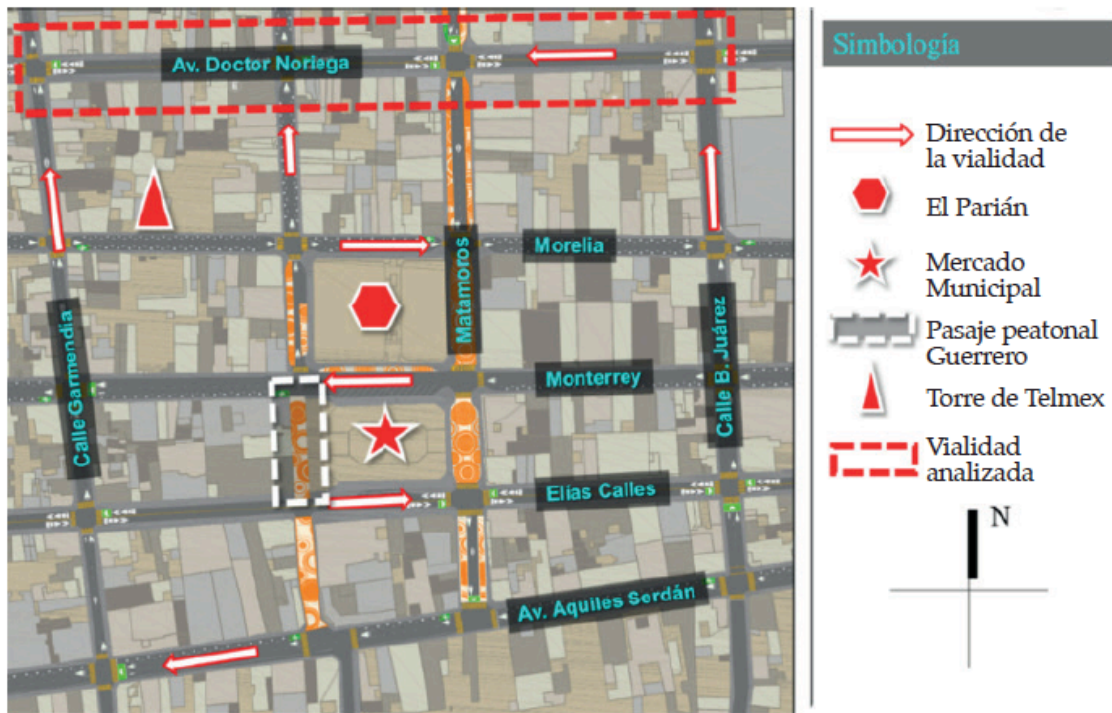
Fuente: elaboración propia con base en el plano original de la propuesta de peatonalización del IMPLAN.

En la propuesta se mantiene la vía peatonal existente, la cual se extiende al sur hasta la avenida Serdán y, al norte, semipeatonal hasta la Morelia, ya que el acceso al estacionamiento de El Parián representó una condicionante de diseño, por lo cual se optó por no eliminar totalmente la circulación de automóviles en este tramo de la vía. Sin embargo se ensancharían considerablemente las banquetas y solo se dejaría un carril para el tráfico vehicular.

Los beneficios de la peatonalización de esta vía son múltiples: por un lado, se le da continuidad al elemento peatonal ya existente, y se extiende la relación con el mercado, logrando así la idea principal. Por el otro, la vía peatonal estaría articulada con la semipeatonal de la Av. Plutarco Elías Calles. Un punto más en favor de esta propuesta es el reforzamiento y adecuación formal del carácter naturalmente peatonal de esta vía de dimensiones reducidas, en comparación con otras de la zona. Lo anterior permitiría un mejor intercambio y relación entre el negocio y el consumidor, ya que actualmente es una de las vías con mayor actividad comercial; no obstante, cuenta con banquetas muy angostas, invadidas por comercio al exterior y el ancho de su arroyo por estacionamiento vehicular. De igual manera, se generaría un mejor acceso a uno de los espacios públicos preferidos de carácter social en esta zona, el pasaje peatonal Guerrero, y podrían reordenarse a los vendedores ambulantes para crear un pasaje comercial bien organizado y de mejor circulación.

Por último, en cuanto a propuestas notorias se refiere, se señala la Av. Dr. Noriega como semipeatonal, en donde conviviría únicamente el transporte público con el peatón ([figura 5.30](#)).

Figura 5.30 IMPLAN: zona de estudio y propuesta de peatonalización de la Av. Doctor Noriega



Fuente: elaboración propia con base en el plano original de la propuesta de peatonalización del IMPLAN.

Si bien la propuesta de semipeatonalización, en este caso, siempre será benéfica para la creación o recuperación de espacio público, se estima que esta vía no presenta mayor problema en la zona de estudio (salvo su deterioro físico por falta de mantenimiento), pues estaría desarticulada de las demás que integran la propuesta peatonal, ya que solo entraría en contacto con la calle Matamoros de forma semipeatonal. Como se ha visto, la articulación y la continuidad son la base del éxito para la creación y/o recuperación de espacio público en zonas de este tipo.

En la propuesta, las demás vías que integran la zona se encuentran prácticamente igual a su estado actual; solo en la Av. Monterrey se elimina el estacionamiento en la acera norte (adyacente a El Parián) para ensanchar la banqueta, lo cual afectaría positivamente al comercio que se encuentra generando un mejor espacio de venta.

En conclusión, de manera general, la propuesta responde a la necesidad de una mejor movilidad, de saneamiento y habitabilidad del espacio público en la zona de estudio en particular, y en el centro urbano, en general, así como mejoras en el ámbito peatonal. Sin embargo, el proyecto puede enriquecerse, por lo menos en una etapa inicial, atendiendo a la teoría que estudia este tipo de ideas, a una mejor interpretación de las condiciones de la zona y a una mayor consideración de las voces de los que están involucrados.

Es importante mencionar que cuando el IMPLAN les presentó la propuesta general de revitalización a arquitectos y diseñadores académicos de la Universidad de Sonora (en 2016), hubo algunas opiniones encontradas sobre la misma. Algunos profesores expresaron que no respondía a una necesidad social; que no estaba tomando en cuenta a la población que regularmente acude a la zona o a los comerciantes que forman parte del lugar; que, además de la peatonalización, con tal de captar otro tipo de población, se proponía

transformar la imagen del comercio y el mercado municipal, y esto daría lugar a que el centro se transformara en algo que no era. Otros consideraban una falta de atención a la Academia, pues basaban las propuestas en criterios políticos e inmobiliarios.⁶⁰

En entrevista con la Unión de Comerciantes y el Patronato Pro-Obras, sus agremiados se manifestaron en favor de la renovación, la cual es necesaria, debido a que el centro de la ciudad tiene ya muchos años de rezago. No obstante, también expresaron que no se le ha dado continuidad, debido a problemas de acuerdo en algunos puntos, sobre todo en los relativos al cambio de las rutas de transporte y a la reticencia de algunos comerciantes o usuarios, quienes aún consideran dudosa la propuesta de peatonalización.

Estos piensan que no va a funcionar, sobre todo por el fuerte clima de Hermosillo; sin embargo, el Patronato considera que si se incluyen las adecuaciones necesarias en la obra, el proyecto podría funcionar apropiadamente (Robles, 2017). La Unión de Comerciantes incluiría lugares o áreas de esparcimiento en el proyecto: “Hacen falta también en el centro aspectos de diversión; tenemos espacios que están listos y como Unión de Comerciantes hemos trabajado en rehabilitarlos para presentar [...], en conjunto con el Patronato, obras de teatro en conjunto con la Universidad de Sonora, con el IMCA” (López, 2017).

A pesar de considerar que esta propuesta puede derivar en una más favorable, es importante que se haya generado con la debida intención, ya que la movilidad peatonal y la bicicleta, aunados a un transporte público ordenado y de calidad, representan métodos de movilidad alternativa al automóvil, en pro de la eficiencia y la sustentabilidad.

Aun cuando se implementara la propuesta del IMPLAN como tal, además de la movilidad y el espacio público para el peatón, se mejoraría sustancialmente el ambiente, la higiene, el estado y la habitabilidad del centro urbano, y se generarían los beneficios sociales y económicos deseados para la población (figuras 5.31 y 5.32).

Figura 5.31 IMPLAN: render de propuesta de peatonalización del centro de la ciudad



Fuente: www.h.canalsonora.com/mejoraran-infraestructura-peatonal-en-el-centro-de-la-ciudad. Vistas de la calle Matamoros hacia el sur y Av. Monterrey hacia el oeste; al fondo, el mercado municipal.

⁶⁰ Véase Hall (1996), para abundar sobre este argumento.

Figura 5.32 IMPLAN: render de propuesta de peatonalización del centro de la ciudad



Fuente: www.h.canalsonora.com/mejoraran-infraestructura-peatonal-en-el-centro-de-la-ciudad. Vista de la calle Matamoros hacia el norte; al fondo El Parián.

6. RECOMENDACIONES Y ESQUEMA DE PEATONALIZACIÓN

En este último capítulo se trabaja sobre una serie de consideraciones de diseño (producto de la información y conocimientos obtenidos de la investigación), las cuales se exponen posteriormente en un esquema gráfico, aplicado al caso del corazón del centro de Hermosillo, para dar paso finalmente a las conclusiones del trabajo.

6.1 Consideraciones y recomendaciones de diseño de la zona peatonal

Invariablemente, y sustentado en los datos mostrados en capítulos anteriores, el espacio del centro de Hermosillo constituye el área de la ciudad en donde camina más gente, aun siendo las condiciones poco adecuadas y/o cómodas para realizarlo de manera digna, atractiva y agradable.

De acuerdo con lo anterior, y al análisis llevado a cabo, se exponen a continuación una serie de recomendaciones o consideraciones de diseño para el planteamiento del esquema de una primera etapa de peatonalización o semipeatonalización de algunas vías que, trascendiendo a una propuesta formal de diseño y su ejecución, sería sujeto a revisión para evaluar si este planteamiento podría extenderse a más áreas, mediante el diseño de una segunda etapa.

En primer lugar, se recomienda crear, para un correcto resultado y funcionamiento, una “zona peatonal”,⁶¹ producto del conjunto y la articulación de varias vías peatonales en un área determinada. En este caso, en el esquema propuesto se hace mano del análisis previo, el cual muestra las vías de mayor circulación de peatones, varias de las cuales corresponden a la zona del mercado municipal y el edificio El Parián. A la vez, en un proyecto definitivo, deberá hacerse la propuesta correspondiente para rearticular el flujo vehicular, así como habilitar áreas alternas de estacionamiento.

En segundo lugar, a pesar de tener conciencia de que la peatonalización y la eliminación del medio motorizado en centros urbanos es proclive a derivar en beneficios tangibles, se exhorta a tomar en cuenta la opinión de quien aún duda sobre esto, y no forzar en un principio un proyecto sin su consideración. Si bien se tienen resultados favorables hacia un proyecto de peatonalización en los estudios realizados por medio de organismos locales, habrá que tomar en cuenta la voz del comerciante, quien expresa su negativa hacia una reordenación de rutas de autobús, ya que considera que la disposición actual es adecuada y bien distribuida para alimentar equitativamente a los comercios que integran la zona. Esta percepción podría cambiar paulatinamente, una vez que se empiecen a ver y sentir social y económicamente los beneficios de este proceso. La idea es

⁶¹ Sin reproducir modelos de otras ciudades, por lo cual habría que tomar en cuenta las condiciones locales, ya que es altamente probable que la situación varíe de lugar en lugar.

promover poco a poco la apertura y el cambio de paradigma hacia la peatonalización⁶² y hacia nuevos conceptos y formas de pensar el ámbito urbano, hasta que se asimile que, en este tipo de zonas, no es el medio motorizado el que acerca al cliente hasta la puerta del negocio, sino un espacio agradable y digno, accesible e incluyente para el peatón. Debemos recordar que, socialmente, es propicio llegar a un consenso para lograr el bien común, por medio de la participación colectiva, evitando en lo posible la confrontación.

En tercer lugar, se recomienda no techar, por lo menos no completamente, el espacio al aire libre. Si bien podría parecer que la peatonalización en esta localidad sería difícil, debido al clima, para un correcto funcionamiento, el espacio público debe ser lo más abierto posible, de manera que genere sensación de amplitud y conexión con el ambiente; a fin de cuentas, eso es precisamente lo que busca la población al salir de su hogar. Será necesario, entonces, como bien menciona el Patronato Pro-Obras del Centro de Hermosillo (Robles, 2017), hacer adecuaciones y crear las condiciones para que el espacio sea de mayor agrado, por medio de sombras, vegetación endémica y áreas de descanso para la gente que busca la protección del sol o del calor. Para esto, deberán estudiarse las horas de mayor intensidad y la trayectoria del sol para deducir la mejor ubicación y/o posición de las protecciones o vegetación para amortiguar la radiación. Por otro lado, se recomienda establecer puntos ordenados sobre la vía peatonal, con un diseño adecuado, para el comercio ambulante y/o informal, ya que éstos, invariablemente, forman ya parte de la dinámica económica y social, así como del conjunto comercial que atrae al visitante.

En cuarto lugar, y a petición de la Unión de Comerciantes, se sugiere generar espacios para el desarrollo social, de esparcimiento y actividades culturales, entendiendo que no es solo el comercio en sí lo que llama al cliente, sino un espacio público que promueva la atracción del potencial consumidor. La ciudad y su espacio urbano deben ser partícipes en generar condiciones de bienestar, no solo para un determinado sector de la población.

Por último, y a manera de consideración general, se recomienda, para cualquier propuesta de diseño o proyecto de peatonalización o revitalización de este tipo de áreas, promover la inclusión y la integración universal, haciendo partícipe a todo involucrado en la vida y desarrollo del lugar, independientemente de su condición, sus capacidades físicas y/o económicas, y de su posición en el funcionamiento del sector. Es preciso lograr espacios accesibles e incluyentes con beneficios para todos, que resulten en más ventas para el comerciante en entornos de mayor potencial, y para el visitante en espacios dignos y atractivos, que generen el derecho al espacio y la ciudad.

6.2 Esquema de peatonalización y revitalización socioeconómica de la zona

Sin conformar este un proyecto urbano/arquitectónico o diseño exhaustivo de peatonalización, se realiza el planteamiento general, a manera de esquema gráfico, de una primera etapa de peatonalización, para la revitalización de la zona, como ejercicio urbano con fines sociales, con el fin de potenciar el acceso de la ciudadanía al bien común que, en este caso, representa el centro. Las previas recomendaciones de diseño se reflejan en este esquema, el cual se apoya en un estudio integral de las condiciones de la zona de estudio y en los resultados encontrados mediante la presente investigación. Este esquema se propone servir como base y fundamento para el tema y/o futuros proyectos de este giro en esta o en otras ciudades con características y/o problemáticas similares.

⁶² Para abundar al respecto, véase Dérive Lab (2015).

En el presente apartado se expone la estrategia de revitalización (figura 6.1). El planteamiento que presenta este esquema implica un proceso de transformación relativamente sencillo y económico para su ejecución, definido mediante un estudio adecuado de las condiciones locales y haciendo partícipe el derecho ciudadano de quienes conforman la vida del lugar, tomando en cuenta sus deseos y opiniones.

Figura 6.1 Estrategia para la revitalización de la zona de estudio en el centro urbano de Hermosillo

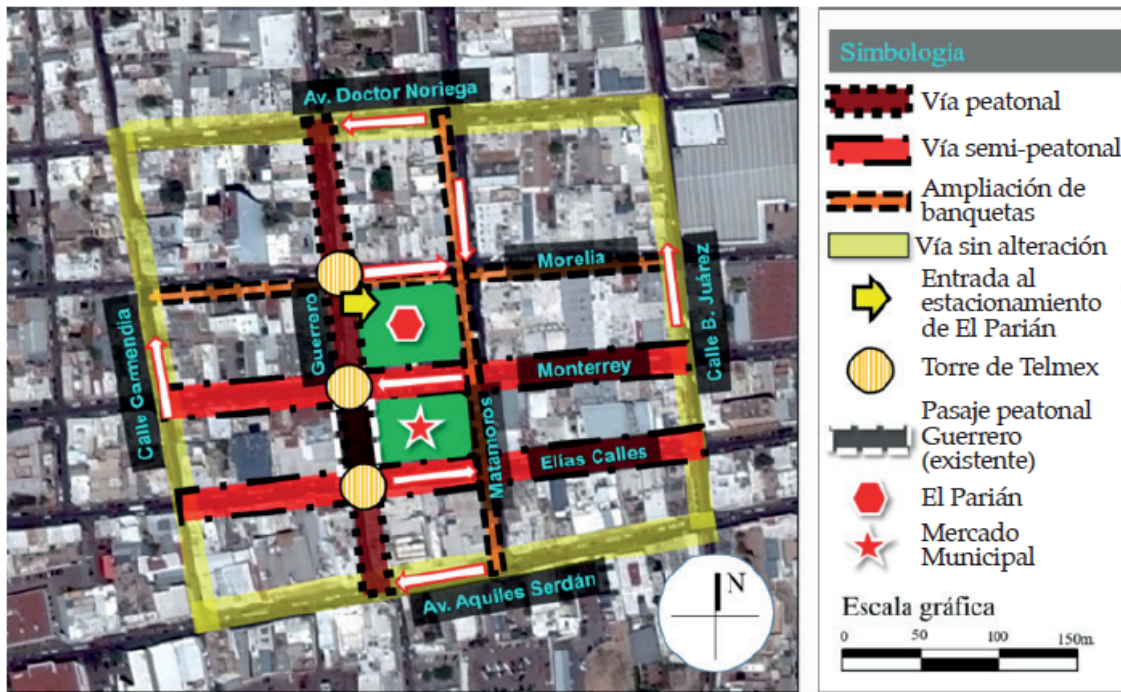


Fuente: elaboración propia.

A partir de lo anterior, y en la construcción del planteamiento en el que se toman en cuenta aspectos de diseño, sociedad, economía y política, entre otros, la propuesta de peatonalización se desarrolla en torno al mercado municipal y el edificio El Parián que, como se vio en apartados anteriores, representan la zona de mayor actividad peatonal y forman parte de la imagen urbana de este sector.

El esquema contempla la peatonalización total de una vía, la semipeatonalización de dos, y la creación de un anillo concéntrico peatonal, en torno al mercado y al edificio El Parián (elementos de centralidad). Además, se contempla el diseño de un anillo de circulación vehicular con separación de una cuadra de la zona peatonal, con dos vías internas de conexión.

Figura 6.2 Esquema general de peatonalización y semipeatonalización en la zona de estudio



Fuente: elaboración propia con base en mapa de googlemaps.com (2017).

En la [figura 6.2](#) se muestran la imagen de la zona y la idea general, indicando las vías que se consideran adecuadas para trabajar en una fase inicial. Posteriormente, se explica el planteamiento y cómo se llegó a él, indicando el trabajo propuesto por vías (con sus ilustraciones correspondientes) y los beneficios sociales y económicos que resultarían a partir de un proyecto en forma y el posterior proceso de peatonalización.

En el esquema destaca la propuesta de peatonalización de la calle Guerrero, a partir de la Av. Serdán hasta la Av. Dr. Noriega ([figura 6.3](#)), con lo que se reforzaría su ya marcado carácter peatonal, aun cuando es una de las vías más estrechas de la zona de estudio y de mayor concentración comercial; además, por ella no circulan rutas de autobús, por lo que no habría afectaciones en este sentido.

Por otro lado, existe sobre esta vía el espacio peatonal anteriormente mencionado: el pasaje peatonal Guerrero, adyacente al mercado municipal, espacio público de carácter social por excelencia de la zona. La transformación propuesta daría continuidad a este elemento ([figura 6.4](#)) para formar una franja peatonal completa que, por su estrechez y orientación (norte-sur), tendría sombra del fuerte sol de la tarde, producto de la protección de los edificios situados al poniente. Lo anterior generaría un andador con más fácil y mejor acceso al comercio, y un espacio de calidad para el peatón y el comercio del lugar. Como la entrada al estacionamiento de El Parián se ubica sobre esta calle, habría que adaptar un acceso con protecciones para el peatón, al cual se accedería por la Av. Morelia ([figura 6.5](#)).

Figura 6.3 Peatonalización de la calle Guerrero,
en el cruce con la Av. Monterrey



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.4 Peatonalización de la calle Guerrero:
continuación del pasaje peatonal



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.5 Acceso al estacionamiento del edificio El Paríán



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.6 Semipeatonalización en la calle Mariano Matamoros



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

La calle Mariano Matamoros es una de las vías de mayor actividad motorizada y no motorizada. La dificultad para peatonalizarla, en una primera etapa, radica en su importancia y función como puerta de acceso al centro y arteria de distribución. Sin embargo, se plantea una adecuación para una mejor condición peatonal ([figura 6.6](#)).

En este sentido, se contempla la eliminación del estacionamiento del lado oeste de la vialidad, en las cuatro cuadras que abarcan la zona de estudio, para ampliar las banquetas, ya que una gran cantidad de comercios y puestos ambulantes (sobre todo en el tramo de El Parián) invaden la superficie peatonal.

Figura 6.7 Ampliación de la banqueta poniente de la calle Mariano Matamoros. Ordenación de comercio ambulante.



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

De esta forma, podrán generarse espacios y puntos ordenados de comercio al exterior, así como áreas de descanso protegidas del sol vespertino por la altura de los edificios adyacentes a este corredor ([figura 6.7](#)). Por otro lado, se tendría una mejor vista desde la banqueta hacia el Cerro de la Campana, y una conexión más directa entre El Parián y el mercado, de tal forma que se cree, además, una superficie que sirva como atrio de este último, en el cual se podrían realizar actividades artísticas y culturales, aprovechando su imagen histórica y dándole mayor visibilidad ([figura 6.8](#)).

En la etapa inicial, asimismo, las avenidas Monterrey y Plutarco Elías Calles, que tienen un flujo vehicular importante, se plantean semipeatonales (con preferencia para peatones y transporte público; sin estacionamiento para autos) ([figuras 6.9](#), [6.10](#), [6.11](#) y [6.12](#)).

Figura 6.8 Ampliación de banquetas y creación de atrios en la calle Mariano Matamoros, zona del mercado municipal



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.9 Semipeatonalización de la Av. Monterrey



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.10 Semipeatonalización de la Av. Monterrey



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.11 Semipeatonalización de la Av. Plutarco Elías Calles



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

Figura 6.12 Semipeatonalización de la Av. Plutarco Elías Calles



Fuente: render elaborado por el Arq. Jorge Octavio Figueroa Rangel.

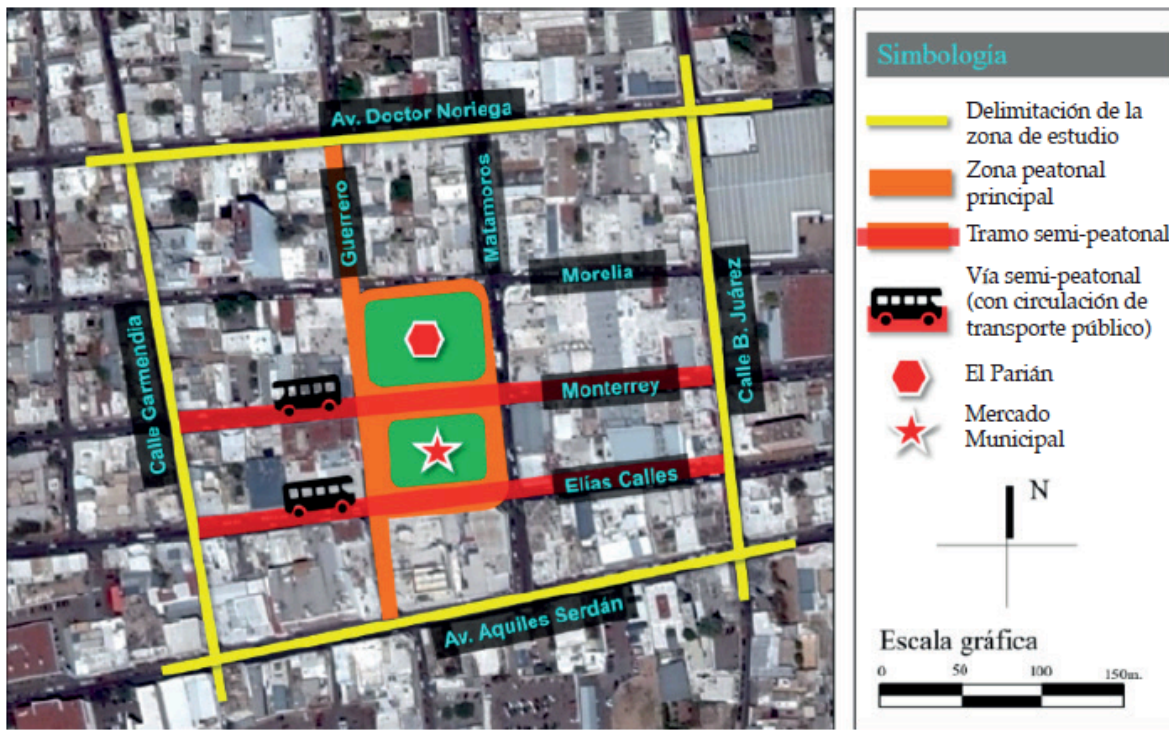
Estas vías podrían ser enteramente para el peatón; sin embargo, como ya hemos visto, por ellas circulan rutas de autobús, y una reordenación en una primera etapa representaría oposición por parte del comerciante. Se podría manejar esta propuesta que, con el tiempo, derivaría en la peatonalización total, una vez se vean los beneficios al comercio y la mejora en la calidad del espacio, así como en la reducción a la contaminación ambiental y el deterioro físico, producto del exceso de la ocupación del vehículo automotor. Será importante, sin embargo, mantener un acceso vehicular controlado para el abastecimiento del mercado, que afecte en la menor medida posible la condición espacial deseada. Para lograrlo, deberán ubicarse protecciones para el peatón y marcar carriles exclusivos para el transporte público, que podrían ser compartidos con espacio de circulación para bicicletas. Esto generaría un espacio más amplio para el transeúnte, quien podría acercarse y acceder de mejor manera a los comercios que se sitúan a lo largo de este andador, y atravesar la calle con mayor seguridad y disfrutar el pasaje comercial.

La Av. Morelia es una vía relativamente estrecha que, durante el día, se ocupa mayormente como estacionamiento vehicular, y afecta el espacio que debería de tener el transeúnte. En consecuencia, el planteamiento presenta una ampliación de banquetas en el lado sur y elimina el estacionamiento vehicular. Esto es necesario, dado el tráfico peatonal que circula sobre ella y por su cercanía a los comercios de El Parián. Con esto, se cerraría el anillo peatonal delimitado por las vías Guerrero, Plutarco Elías Calles y Matamoros, y la primera etapa de peatonalización.

A partir de este esquema se podría proyectar y diseñar a detalle una zona para caminar, ganando o recuperando el importante espacio que reclama visiblemente el peatón en esta área central, eliminando una ocupación vehicular sin fundamento, para crear mejores espacios, más habitables, accesibles y de mejor calidad, en beneficio del comercio y el amplio de la población. De la presente fase inicial podría derivar un proyecto completo de revitalización, con una reordenación de rutas de transporte público y la creación de un espacio exclusivamente para los transeúntes.

Por último, la [figura 6.13](#) exhibe la zona peatonal a partir del esquema propuesto, indicando los puntos centrales, las vías exclusivas para el peatón y las que serían compartidas con el transporte urbano.

Figura 6.13 Esquema general de peatonalización



Fuente: elaboración propia con base en mapa de googlemaps.com (2017).

En resumen, se crearían y recuperarían espacios públicos con características físicas y ambientales más favorables, en un área emblemática de la ciudad que diariamente aloja a un número importante de visitantes, quienes exigen espacios dignos para caminar, que no solo le permitan un acercamiento, contacto y/o acceso al sitio deseado, sino mayor seguridad y comodidad para comprar y pasar un rato agradable.

Este tipo de espacios podrá generar las condiciones necesarias para realizar diversas actividades, además de mejorar el área de movilidad que reclama la ciudadanía en general, promoviendo áreas más atractivas que en turno elevarían las ventas de la zona, sin la contaminación producida por el automóvil. La casi nula ocupación habitacional de la zona supone una ventaja, ya que se está trabajando sobre un área meramente comercial, sin afectar, en dado caso, las funciones cotidianas de una zona habitacional, como estacionarse frente a la vivienda, o bien su privacidad.

Por último, sin ser el factor climatológico una limitante para la propuesta (ya que, como se ha explicado anteriormente, el volumen de visitantes se mantiene a pesar del frío o del calor), podrá generarse un mejor sistema ambiental, mediante la integración de áreas verdes y vegetación que amortigüen el efecto del calor y produzcan una mejor y más cómoda sensación térmica, así como espacios sombreados y vías más agradables para caminar.

La rehabilitación o renovación integral del centro urbano de la ciudad, o bien, como aquí se plantea, de una parte del mismo, implica su revaloración, en aras de generar una imagen atractiva y en armonía, tanto para los residentes como para los visitantes de la ciudad.⁶³ La propuesta, que exige un esfuerzo ciudadano colectivo para su materialización, es de carácter inclusivo (incluyente y accesible para los diferentes sectores de la población que, con su presencia y acciones, se hacen partícipes en la vida del centro), con el fin de mejorar las condiciones físicas, ambientales, sociales y económicas en el corazón del centro para el comercio que integra y la población que participa y da vida a la zona, en un espacio más democrático y habitable.

⁶³ Ver Gutiérrez (2006).

7. CONCLUSIONES

*La posibilidad para caminar es medio y fin,
al igual que una medida e indicador
de la vitalidad de una ciudad*

Jeff Speck

En la ciudad moderna, y tomando como referencia Hermosillo, el crecimiento territorial y la expansión descontrolada (sin una adecuada planeación, o una falta de planeación), un modelo centro-periferia, y el excesivo (e inducido) uso del automóvil, aunados a una baja densidad habitacional y a la construcción de viviendas en la periferia, han derivado en problemas de movilidad, falta de espacio público habitable y espacios alternativos para otras formas de traslado. Sin duda, el automóvil y las vías que conectan la extensión de la ciudad son necesarios; pero tal vez lo sea más el espacio público de calidad, para una ciudad sana y habitable, sobre todo en uno de los lugares con más actividad peatonal: el centro de la ciudad.

Sin negar que el vehículo particular sigue siendo un medio práctico para recorrer largas distancias y trasladarse a diferentes puntos de la urbe, este deja de serlo en el área central, histórica y comercial (primer cuadro de la ciudad) que, dada su configuración tradicional, no está preparada para la dinámica actual de movilidad. Por otro lado, a pesar de la construcción de centros comerciales cerrados y la poca oferta cultural y disminuida atención de los espacios urbanos y públicos del centro de Hermosillo, muchas personas conservan el interés por visitarlo y aún hacen uso de él.

Lo anterior responde al precepto del centro histórico mexicano, idealmente caracterizado por ser un espacio abierto y democrático, mediante la inclusión y diversidad de actores (habitantes, visitantes, comerciantes, etc.), y por ser un espacio urbano representativo, que nos transporta a otra época, a los inicios de Hermosillo, y que sigue latente, vivo y presente en la memoria de la ciudad. El centro infunde un sentido de pertenencia y remembranza histórica, simbolizando un lugar tranquilo, más humano, diferente y ajeno a la dinámica de la vida cotidiana y las muchas veces discontinua, fragmentada y estéril imagen de la ciudad moderna y su arquitectura actual. A fin de cuentas, un lugar que, para vivirlo, aprovecharlo y explotar su potencial, se debe caminar.

Sin embargo, espacios así (en nuestro caso, el centro urbano y comercial de Hermosillo), se han visto afectados por las variaciones y alteraciones del tiempo y los cambios de función urbana, económica, social, por lo que, para mantener su potencial, es necesario generar estrategias integrales de renovación y revitalización que le permitan mantenerse vigente y competir en el mundo actual.

Mediante la creación de zonas peatonales como estrategia de mejoramiento del espacio público y del espacio de circulación, la calle toma un sentido democrático y participativo y se transforma en lugar de encuentro, de sociabilidad. La peatonalización representa un costo relativamente bajo en comparación con la

construcción de otras infraestructuras de movilidad y/o rehabilitación y, poniendo en pie los beneficios que trae consigo, deviene en una mejor inversión. Se construye a partir de una base ideológica de recuperación del espacio público para el peatón, así como preservación del medio ambiente, del entorno construido y de la creación de un sistema urbano más equilibrado, lo que da lugar a la creación de zonas privilegiadas con diversas funciones y actividades que van más allá del movimiento y conexión.

La peatonalización no se realiza con el único fin de crear zonas para caminar, sino de crear áreas públicas de esparcimiento, descanso, intercambio y convivencia social, en medio del entorno construido, donde la comunicación entre el entorno físico y social se dé de forma más directa, con espacios más humanos, acordes con las necesidades de los usuarios y del amplio de la población. Se trata de recuperar un espacio que demanda el peatón, que le ha sido arrebatado por el medio automotor y que no le permite vivir su ciudad y sobre todo su espacio central. Se trata también de dejar de colocar el auto particular como primera opción en las consideraciones de diseño urbano y vial, para tener calles más completas; después de todo, la fórmula de la movilidad sustentable se basa en situar al peatón en el papel principal, seguido por la bicicleta, el transporte público y, en último lugar, el medio privado automotor.

En Hermosillo, para dotar nuevamente al centro urbano de condiciones habitables y adecuadas para el traslado no motorizado, y retornar a las bases de un espacio público de calidad y del derecho a caminar, es imperante, en primer lugar, la creación de áreas peatonales libres, seguras y accesibles para el visitante, tomando en cuenta los puntos neurálgicos de comercio y socialización: el mercado municipal y el edificio El Parián.

Se hace indispensable para este fin el contar con un transporte público de calidad, que privilegie su uso en lugar del automóvil para llegar al centro de la ciudad y, por ende, a la zona para caminar. Por otro lado, es de suma importancia la creación de espacios públicos para el desarrollo de actividades culturales y espacios públicos de estancia, ya que la función del centro no solo es comercial, sino que funge como nodo social y cultural. Un mejor espacio, apto para diversas formas de actividad atraerá, sin duda, a un mayor número de visitantes y clientes potenciales, por medio de espacios más amables y accesibles.

En aras de crear un centro digno y atractivo es necesaria una renovación que desincentive el uso excesivo del automóvil en la zona, por medio de espacios dignos para el peatón. Sin embargo, es obligado el estudio de una adecuada redistribución vial y la creación de lugares alternos de estacionamiento, mientras la población se acostumbra a una nueva configuración. La creación exitosa de una verdadera zona para caminar dependerá en gran medida de su articulación y continuidad, para lo cual se deben tomar en cuenta la disposición de carriles exclusivos para el transporte público y ciclovías, un buen diseño de paradas de autobús, así como de zonas sombreadas de descanso y puntos de comercio al exterior, junto con el reordenamiento del comercio ambulante.

El primer beneficio consistiría en la creación o la recuperación de un espacio público de calidad, que aloje diversas actividades y formas de movimiento más sustentables como el uso de bicicleta y la movilidad peatonal. Un uso más humano de la vía pública, por medio de la peatonalización conlleva una mejor conservación y respeto al patrimonio histórico y cultural, así como al encuentro y convivencia de la población, en espacios adecuados y habitables.

La Unión de Comerciantes considera este tipo de propuestas benéficas socialmente, ya que, de acuerdo con los testimonios de su presidente, Rubén López Peralta, “sería un orgullo tener un centro digno de visitar [...] en el aspecto de que [el hermosillense] tendría un lugar más adónde llevar a sus conocidos, a su familia, a sus amigos” (López, 2017); además, de las ventajas económicas que esto conllevaría, pues, “debido también a la gran variedad de opciones y de accesibilidad en precios [...], la economía... pues mejoraría en los comerciantes; al momento de tener más visitantes en el centro, es por ende que se lograría vender más”. Un

mayor número de visitantes y un mejor acceso peatonal atraerán un mayor número de clientes potenciales. El comerciante en la zona expresa la urgencia por una renovación del centro que permita competir con los centros comerciales, puesto que estos complejos han ido ganando terreno en el gusto del visitante y consumidor potencial. Al respecto, el señor López señala: “renovar o morir; el centro tiene que tener un cambio positivo en el corto plazo” (López, 2017).

Se generaría un mejor sistema ambiental: un balance entre los sistemas de transporte (motorizado y no motorizado) y mejores espacios para la movilidad peatonal podrán proveer al centro de espacios sombreados y áreas verdes con menor contaminación ambiental, auditiva y visual; por ende, de igual manera, se ampliaría el espacio para nuevos y diversos usos, y se atraería a un mayor número de visitantes.

También se podrían generar atractivos turísticos, ya que el centro urbano y la zona de estudio, aunados al centro cívico y tradicional, cuentan con un gran potencial para este fin. Esto se lograría por medio de espacios que doten de interés para el visitante local y foráneo, resaltando la imagen del patrimonio edificado. Después de todo, una ciudad se proyecta a través de su centro urbano, debido a que es lo que mejor la representa; si un visitante quiere sentir y comprender el sentido, la cultura y la historia de una ciudad, sin duda, es ahí adonde acudirá primero. “Las capitales de los estados de la República mexicana tienen centros dignos, tienen centros que, cuando uno recibe visitas, como ciudadano, como hermosillense, que te debe de dar un orgullo decir: ¿Sabes qué?, vamos, te voy a invitar al centro; eso es lo que nosotros anhelamos, que pueda llegar a pasar de que si tú eres visitante, un turista a Hermosillo que a donde tú llegues o vayas te inviten a que vengas a conocer el centro” (López, 2017).

A través de esta investigación se aporta a la discusión en los estudios urbanos que dan importancia al análisis del lugar y espacio público. De igual forma, se abordan algunos aspectos sociales en los procesos de construcción del espacio. Se expusieron dinámicas y funcionamiento del centro urbano y comercial de la ciudad, comprendiendo que no solo basta un deseo de mejorar las condiciones y erradicar el problema mediante la eliminación de lo que se cree que provoca el conflicto. Si bien se encontró que los sistemas de movilidad que aquí confluyen, y su gran afluencia, están en relación directa con el deteriorado estado actual de las condiciones físicas del espacio de circulación (sobre todo los sistemas motorizados), junto con el insuficiente mantenimiento de la infraestructura vial, se concluye que el problema principal lo constituye la gran y visible desproporción del espacio para el auto y el autobús urbano en comparación con el peatón, que privilegia la ocupación y la circulación del vehículo a motor, lo que da como resultado áreas reducidas y hacinadas, propensas al deterioro, para cualquier otra forma de movilidad o actividad.

Al respecto, en un principio se indicó que el sistema de transporte público era en gran parte lo que generaba pobres condiciones de habitabilidad; sin embargo, como este se puede mejorar, el análisis arrojó que, si bien es grande el espacio que ocupa el medio automotor, el transporte urbano es necesario en el área, por lo que no sería sensato erradicarlo, por lo menos, no en una primera etapa. Sería entonces necesario, en algunas vías, no la adecuación totalmente peatonal, sino una semipeatonal. No obstante, creemos aún viable la desincentivación del auto particular, por medio de mejores vías peatonales.

Por otro lado, se creía que el comercio informal y el comercio establecido al exterior eran un problema para el espacio peatonal que debían erradicarse; sin embargo, esta idea se transformó al entender que este tipo de comercio es parte del folclor y de la vida del centro urbano mexicano, promovido por el consumidor, y que la solución precisa, no de la eliminación, sino de una reordenación.

La visita y documentación de las experiencias de peatonalización de Ciudad de México, Monterrey, Villahermosa y Querétaro, ilustraron al respecto, al mostrar la implementación de proyectos de peatonalización

de vías vehiculares. La dinámica y la vida de estos lugares permitieron comprobar lo que ha funcionado en otras zonas del país y, al mismo tiempo, confirmar que este tipo de procesos no afectan la movilidad, sino que reordenan el sistema actual al traducirlos en espacios (centros urbanos) más equilibrados, incluyentes y aptos para caminar. Sin embargo, es preciso mencionar que no solo se trata de copiar un modelo o modelos de peatonalización, ya que cada lugar contiene una problemática local que debe abordarse desde el interior, sino de respaldar el proyecto actual con otros ejemplos de revitalización.

El significado y las relaciones que se tejen en este tipo de entornos urbanos, de carácter histórico y tradicional, van más allá de su función comercial. Sin duda, el centro urbano mexicano, en este caso, el centro de Hermosillo, es y seguirá siendo una de las zonas más cotizadas de la urbe, y su valor seguirá siendo su sentido simbólico como parte del breviario de la cultura local.

El trabajo del urbanismo forma parte de un proceso de transformación, y el espacio común, en este caso el que ocupa el automóvil, no se traduce siempre en espacio público, el cual es abierto, democrático y apto para diversas formas de actividad y expresión. Con base en esto, se encontró que una movilidad basada en el auto va en contra de la creación y promoción del espacio público, pues limita otras funciones de carácter comunitario. Por todo lo anterior, se dedujo que un proceso de peatonalización no solo contribuye al traslado peatonal, lo que significa una forma más sustentable de movilidad, sino que además promueve la creación o recuperación de un espacio inclusivo, accesible y participativo, de integración universal, con diversas funciones donde se entremezclan lo comercial, lo social, lo tradicional y lo cultural.

Es preciso mencionar la sugerencia de futuras líneas de investigación. Por un lado, se insta a realizar un análisis profundo sobre los edificios que componen una dada zona de estudio, y la importancia o potencial social, económico y cultural que estos podrían tener para una estrategia integral de revitalización, jugando a la par con el desarrollo de una zona peatonal. Por el otro, y dado que se encontró que el transporte público juega un papel fundamental en el centro de la ciudad, se sugiere realizar una investigación y propuesta sobre el mejoramiento, la eficiencia y reordenamiento de autobuses y rutas de transporte urbano, como beneficio a la movilidad sustentable, al medio ambiente y a la liberación de espacio que promueva la desincentivación del automóvil, para dar lugar a una zona peatonal y, en dado caso, a un espacio público de recreación.

A manera de reflexión final, vale la pena mencionar que lo peatonal se traduce en promoción de la habitabilidad y sustentabilidad ambiental, así como de la creación de un ámbito urbano más sano, tranquilo y seguro, con mayor oferta espacial para el comercio y la producción social. Se trata de recuperar un área que demanda el peatón: la calle como lugar de encuentro y diversidad, que le ha sido arrebatado por el medio automotor, y que no le permite vivir su ciudad y, sobre todo, su espacio central.

REFERENCIAS

- Arkiplus. (2020). *Historia del nuevo urbanismo*. Recuperado de <https://www.arkiplus.com/historia-del-nuevo-urbanismo/>.
- Asuad Sanén, N. E. (2001). *Economía Regional y Urbana, Introducción a las teorías, técnicas y metodología básicas*. México: El Colegio de Puebla y Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Ayuntamiento de Hermosillo. (2015). *Plan Municipal de Desarrollo 2016-2018*.
- Boils, G. (2014). Espacio público: banquetas y paisaje urbano en la colonia Roma Norte, Ciudad de México. En P. Ramírez Kuri (Coord.), *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa* (pp. 111-145). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. España: Electa.
- Borthagaray, A. (2013). Prólogo 1. Un enfoque metódico del movimiento. En M. Vallejo y F. Magrinyá (coords.), *El espacio de la movilidad urbana* (pp. 7-12). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Carrión, F. (2003). Centros históricos y patrimoniales. En M. Balbo, R. Jordán y D. Simioni (comps.), *La ciudad inclusiva* (pp. 129-152). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Castro García, L. J. (2014). *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana de valle de México*. (Tesis de maestría en Proyectos para el Desarrollo Urbano). Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- Chávez Rodríguez, A. (2012). La peatonalización de las ciudades como eje rector de la movilidad urbana sustentable. Recuperado de <http://ciudadanosenred.com.mx/propuesta/la-peatonalizacion-de-las-ciudades-como-eje-rector-de-la-movilidad-urbana-sustentable/>.
- Código Informativo. (1 de marzo, 2015). Comerciantes del centro de Querétaro a favor de la peatonalización. *Código Informativo*. Recuperado de <https://codiceinformativo.com/2015/03/comerciantes-del-centro-de-queretaro-a-favor-de-la-peatonalizacion/>.
- Colegio de Valuadores Profesionales del Estado de Sonora. (2017), *Valores de suelo 2016-2017*. Hermosillo: Colegio de Valuadores Profesionales del Estado de Sonora.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2005). América Latina: proyecciones de población urbana y rural 1970-2025. *Boletín Demográfico*, 76. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

- Cortés Berrueta, V. S., López Ruiz, L. y Rangel Smith, A. (2011). Efectos de las características urbanas en la movilidad. Cálculo de la elasticidad entre indicadores urbanos y de movilidad en la ciudad de Mérida. En A. Iracheta, M. García y R. Pérez (comps.), *200 años de urbanización en México. Memorias del XII Seminario-Taller Internacional de la Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad* (pp. 271-273). México: Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad.
- Dérive Lab. (2015). *La revolución peatonal*. Querétaro: El Caminante.
- Ducci, M. E. (1989). *Introducción al urbanismo. Conceptos básicos*. México: Trillas.
- Ecologistas en Acción. (2007). *Movilidad sostenible/ ¿Qué entendemos por movilidad?* Recuperado de <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>.
- El Economista*. (26 de diciembre, 2013). Apuestan por más calles peatonales en Querétaro. Recuperado de <http://eleconomista.com.mx/estados/2013/12/26/apuestan-mas-calles-peatonales-queretaro>.
- Espejo Fernández, J. (2012). *Tratamiento de la movilidad urbana en centros históricos en rehabilitación*. (Tesis de máster). Universitat Politècnica de Catalunya. Recuperado de <http://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/15821>.
- Espinosa Fernández, E. I. (2013). *Distancias caminables. Redescubriendo al peatón en el diseño urbano*. México: Trillas.
- ETH Zürich. (19 de abril, 2017). *Quality of Life: Livability in Future Cities*. Recuperado de <https://www.edx.org/course/quality-of-life-livability-in-future-cities>.
- Franco Garza, L. A. (2013). *El Mercado como símbolo de identidad regional: alimentación, cocina y cultura, Hermosillo, Sonora, México*. (Tesis de Licenciatura en gastronomía). Ensenada: Universidad Autónoma de Baja California.
- Galán, Á. C. y Pinto, C. C. (coords). (2007). *Espacios urbanos-espacios humanos... Hacia una movilidad sostenible. Libro de ponencias, Consorcio Regional de Transportes de Madrid*. Recuperado de http://www.crtm.es/media/161803/espaciosurbanos_idae.pdf/.
- García Villanova, J. y Serón de la Torre, A. (s. f.). El centro histórico: un proyecto de ciudad amable. Recuperado de http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2091.pdf/.
- Gobierno del Estado de Sonora. (25 de septiembre, 2008). Acuerdo por el que se crea la delimitación de la zona histórica de la ciudad de Hermosillo. *Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora*, 25, sección V.
- Gobierno del Estado de Sonora. (2017). *UNE, Sistema Integral de Transporte*. Recuperado de <http://une.sonora.gob.mx/rutas/ubica-tu-camion.html>.
- Graizbord, B. (2011). Sostenibilidad urbana: ¿frase vacía o estrategia de desarrollo urbano? En B. Graizbord y F. Monteiro (dds.), *Megaciudades y cambio climático. Ciudades sostenibles en un mundo cambiante* (Serie Cuadernos de Trabajo, 7, pp. 27-46). Ciudad de México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales de El Colegio de México.
- Gutiérrez Corrales, A. A. (2016). Abreviaturas del poder porfirista en el espacio urbano hermosillense. *Región y Sociedad*, 28(65), pp. 45-79. doi: <https://doi.org/10.22198/rys.2016.65.a357>.
- Gutiérrez Sánchez, L. M. (2006). Políticas de ordenamiento y transformación de centros urbanos. En E. Méndez Sáenz (ed.), *Arquitecturas de la globalización: memorias del VIII Seminario Nacional de Teoría de la Arquitectura* (pp. 301-304). Hermosillo: Seminario Nacional de Teoría de la Arquitectura.

- Hall, P. (2016). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el Siglo XX*. Barcelona: Serbal (Colección Estrella Polar).
- Hamnett, C. (2005). Urban Forms. En P. Cloke, P. Crang y M. Goodwin (eds.), *Introducing Human Geographies* (pp. 425-433). Inglaterra: Hodder Arnold.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. (Trad. Juanmari Madariaga). Madrid: Akal.
- Herce Vallejo, M. (2013). Prólogo. 2. El espacio de la movilidad urbana. En M. Herce Vallejo y F. Magrinyá, *El espacio de la movilidad urbana* (pp. 13-24). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Herrera Montes, S. (26 de junio, 2014). El futuro del centro comercial en México. *Arquine*. Recuperado de <http://www.arquine.com/el-futuro-del-centro-comercial-en-mexico/>.
- Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP). (2012). *Transformando la movilidad urbana en México. Hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil*. México. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico.pdf/>.
- Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP). (2013). *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS.pdf>.
- Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN). (2006). *Programa parcial de mejoramiento y conservación del centro urbano de Hermosillo*. Hermosillo: H. Ayuntamiento de Hermosillo.
- Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN). (2016). *Programa de desarrollo metropolitano de Hermosillo 2016*. Hermosillo: H. Ayuntamiento de Hermosillo.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). (2017). *Catálogo de monumentos históricos inmuebles*. México: Coordinación Nacional de Monumentos Históricos.
- Iracheta Cenecorta, A. X., García Gómez, M. Á. y Pérez Fernández, R. (comps.). (2011). *200 años de urbanización en México. Memorias del XII Seminario-Taller Internacional de la Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad*. México: Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad.
- Jacobs, Jane. (1992) [1961]. *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Vintage Books.
- Kenyon, S. (2006). Reshaping Patterns of Mobility and Exclusion? The impact of Virtual Mobility upon Accessibility, Mobility and Social Exclusion. En M. Sheller y J. Urry (comps.), *Mobile Technologies of the City* (pp. 103-104). Nueva York: Routledge.
- Lacomba, R. (comp.). (2013). *La ciudad sustentable. Creación y rehabilitación de ciudades sustentables*. México: Trillas.
- Ledezma, J. L. (2002). *Teoría social, espacio y ciudad*. Ciudad de México: Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano de El Colegio de México.
- Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio* (E. Martínez, trad.). Madrid: Capitán Swing.
- Lynch, K. (2010). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Méndez, E. (2007). *Casa de tiempo y sol. Experiencia de rediseño en el centro histórico de Hermosillo*. Hermosillo: El Colegio de Sonora.

- Miralles-Guasch, C. y Cebollada i Frontera, A. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Barcelona: Fundación Alternativas.
- Monteverde Ávalos, M. Á. (2015). *Análisis de la implementación del Programa parcial de mejoramiento y conservación del centro urbano de Hermosillo en el período 2007-2014*. (Tesis de maestría en ciencias sociales). Hermosillo: El Colegio de Sonora.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. En M. Balbo, R. Jordán y D. Simioni (comps.), *La ciudad inclusiva* (pp. 175-192). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Montezuma, R. (2005). *Ciudades amables. Reflexiones sobre movilidad urbana y sustentabilidad en América Latina*. Ponencia presentada en el Primer Congreso Internacional de Transporte Sustentable, Ciudad de México y León Guanajuato: Fundación Ciudad Humana. Recuperado de <http://es.slideshare.net/vianel/ciudad-amable-196484>.
- Montezuma, R. (2009). El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina. En J. F. Erazo Espinosa (coord.), *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina* (pp. 293-300). Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Montgomery, C. (2013). *Happy City. Transforming Our Lives Through Urban Design*. Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.
- Morillón, D. (2013). Prólogo. En R. Lacomba (comp.), *La ciudad sustentable. Creación y rehabilitación de ciudades sustentables* (pp. 5-7). México: Trillas.
- Nation Master. (9 de noviembre, 2017). *Motor vehicles: Countries Compared*. Recuperado de <https://www.nationmaster.com/country-info/stats/Transport/Motor-vehicles>.
- Notimex. (3 de agosto, 2015). Centro histórico de Villahermosa, plataforma de recreación. *Milenio 2020*. Recuperado de http://m.milenio.com/estados/atractivos_de_Tabasco-Tabasco_ofrece_atractivos_en_el_Centro_Historico_0_566343433.html.
- Ortega García, C. (2015). *Peatonalización de la calle Madero del Centro Histórico de la Ciudad de México. Análisis del cambio en el ámbito comercial*. Trabajo presentado en Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo – 07 VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, Cataluña. Recuperado de <http://upcommons.upc.edu/handle/2117/81110>.
- Peinado Lorca, M. (1998). *La peatonalización del centro*. Madrid: Puerta de Madrid.
- Pérez Meraz, A. V. (2016). *Recuperación de espacios públicos como proceso de gentrificación: aportación desde la perspectiva cultural. Estudio de caso: corredores peatonales Regina y Madero en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. (Tesis de Licenciatura en desarrollo y gestión interculturales) Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ramírez Kuri, P. (coord.). (2014). *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*. México: Instituto de Investigaciones Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ramírez Kuri, P. (2015). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 77(1), 7-36. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0188-25032015000100001&lng=es&nrm=iso.

- Ramírez Marín, J. C. (2014). Presentación. En P. Ramírez Kuri (coord.), *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa* (pp. v-vii). México: Instituto de Investigaciones Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México.
- Real Automóvil Club de Cataluña [RACC]. (2008). *Criterios de movilidad. Las zonas peatonales*. Recuperado de http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/1358_adjuntos_7_zonas_de_vianants_cast041b56e.pdf/.
- Rodríguez Alomá, P. (2009). El centro histórico, del concepto a la acción integral. En J. F. Erazo Espinosa (coord.), *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina* (pp. 31-50). Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Romero, J. L. (1984). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. México: Siglo XXI.
- Sánchez Campuzano, R. (20 de junio, 2016). Recuperado de www.televisahermosillo.tv.
- Sanz Alduán, A. (2002). *El peatón en Donostia. Una estrategia para la movilidad peatonal en San Sebastián*. San Sebastián: Concejalía de Movilidad y Vías Públicas. Recuperado de <http://www.donostiamovilidad.com/wp-content/uploads/El%20peat%C3%B3n%20en%20Donostia.pdf>.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). *Mobile Technologies of the City. (The Networked Cities Series)*. Nueva York: Routledge.
- Silsbe, E. y Prasetyoadi, T. (2011). Transporte y movilidad urbana. En B. Graizbord y F. Monteiro (eds.), *Megaciudades y cambio climático. Ciudades sostenibles en un mundo cambiante* (Serie Cuadernos de Trabajo, 7, pp. 67-86). Ciudad de México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales de El Colegio de México.
- Smith, N. y Low, S. (2006). Introduction: The Imperative of Public Space. En S. Low y N. Smith (eds.), *The Politics of Public Space* (pp. 1-16). Nueva York: Routledge.
- Speck, J. (2012). *Walkable City. How Downtown Can Save America on Step at a time*. Nueva York: North Point Press.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Boston: Polity Press.
- Velázquez M., C. V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. (Tesis de doctorado en espacio público y regeneración urbana). Barcelona: Universitat de Barcelona.

Agosto de 2020
(edición impresa)

Septiembre de 2020
(edición electrónica)

Diseño de portada:
Miguel Ángel Campuzano Meza

Compuedición:
Guadalupe Zúñiga Elizalde

Corrección:
Rosina Conde

Departamento de Difusión Cultural de
El Colegio de Sonora

