



**EL COLEGIO  
DE SONORA**

**MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES**

**Movilidad y Espacio Público en el Centro Urbano y Comercial de Hermosillo, Sonora.  
Beneficios socioeconómicos de la peatonalización.**

Tesis presentada por:

**Daniel Franco Garza**

para obtener el grado de:

**Maestro en Ciencias Sociales**

**en la línea de investigación Desarrollo, Sustentabilidad y Género**

Directora de Tesis: Dra. Mónica Olmedo Muñoz

Lectora interna: Dra. Liz Ileana Rodríguez Gámez

Lectora externa: Dra. Luisa María Gutiérrez Sánchez

**Hermosillo, Sonora**

**Enero de 2018**

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

## **Agradecimientos**

A El Colegio de Sonora, por su atención en el proceso y por haberme abierto las puertas a esta etapa de formación y aprendizaje, que me ha permitido desarrollarme humana y profesionalmente.

A el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por el apoyo otorgado para este período de estudios de posgrado.

A la Universidad de Sonora y su Sindicato de Trabajadores Académicos, a los cuales orgullosamente pertenezco, por haberme apoyado durante estos dos años.

A mis maestros, mi directora y lectoras de tesis, por su tiempo, trabajo, dedicación y apoyo durante mi trabajo de investigación, por medio de su experiencia y conocimiento.

A mis compañeros de escuela, que hicieron de este tiempo uno aún más grato, permitiéndome ampliar un preciado círculo de amistad.

A las personas que me recibieron, dieron su tiempo y me brindaron información para enriquecer mi trabajo.

A mi familia y a Ana, pilares de mi vida, por apoyarme en todo momento y recorrer conmigo este camino.

Enero de 2018

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>23</b>
1.1- La movilidad, el espacio público y el peatón.....	23
1.2- El centro urbano y la peatonalización como forma de revitalización.....	35
1.3- La zona peatonal y el centro de la ciudad.....	43
<b>CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES / MARCO CONTEXTUAL.....</b>	<b>50</b>
2.1- Localización de Hermosillo.....	50
2.2- Crecimiento urbano, poblacional y territorial de la ciudad a partir del núcleo fundacional.....	51
2.3- El Centro Urbano y Comercial en la actualidad.....	53
<b>CAPÍTULO 3. ESTUDIO DEL ÁREA.....</b>	<b>58</b>
3.1- Análisis del sitio.....	58
3.1.1- Ubicación y descripción del sitio.....	58
3.1.2- Contexto físico/ambiental y entorno construido.....	61
3.1.3- Contexto socioeconómico: la participación social en la vida comercial.....	67
3.1.4- Contexto sociocultural: percepción simbólica y cultural del espacio urbano en la zona.....	71
3.2- Descripción de la problemática y análisis vial.....	74
3.2.1- Ocupación del auto y deterioro espacial.....	74
3.2.2- El espacio de movilidad peatonal.....	78
3.2.3- Problemas de tráfico, peatonalidad y congestión vial.....	85

3.3-	Valoración de la situación actual.....	94
<b>CAPÍTULO 4. REVISIÓN DE CASOS ANÁLOGOS Y PROPUESTA DEL IMPLAN.....</b>		<b>98</b>
4.1-	Ejemplos de peatonalización en México.....	98
4.1.1-	Calle Madero, Centro de la Ciudad de México: fusión de tradición, historia y modernidad.....	99
4.1.2-	Calle Morelos, Centro de Monterrey, Nuevo León: un lugar para pasear...105	
4.1.3-	Zona Luz, Centro de Villahermosa, Tabasco: la articulación de un conjunto en una zona peatonal.....	109
4.1.4-	Centro de Querétaro, Querétaro: recuperando un centro histórico accesible.....	113
4.1.5-	Observaciones generales.....	119
4.2-	Revisión de propuesta de peatonalización del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN) en el centro de Hermosillo.....	120
<b>CAPÍTULO 5. RECOMENDACIONES Y PROPUESTA.....</b>		<b>133</b>
5.1-	Consideraciones y recomendaciones de diseño de la zona peatonal.....	133
5.2-	Propuesta de peatonalización y revitalización socio-económica de la zona.....	136
<b>CONCLUSIÓN.....</b>		<b>145</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>		<b>155</b>

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación de Hermosillo, Sonora en el país .....	50
Ilustración 2. Plano de la ciudad de Hermosillo en 1895. Se muestra el núcleo fundacional, actualmente centro urbano y comercial, o primer cuadro de la ciudad .....	51
Ilustración 3. Crecimiento territorial de la zona urbana de Hermosillo .....	53
Ilustración 4. Hermosillo, Sonora: distribución de sectores en la ciudad.....	58
Ilustración 5. Centro Urbano o "primer cuadro" de la ciudad de Hermosillo, Son .....	59
Ilustración 6. Zona de estudio, en el centro urbano de Hermosillo, Son.....	60
Ilustración 7. Vista aérea del centro de Hermosillo, Son., señalando la zona de estudio.....	61
Ilustración 8. Mercado Municipal No.1, Torre Telmex y edificio “El Parián” .....	62
Ilustración 9. Banqueta sur del Mercado Municipal.....	63
Ilustración 10. Pasaje peatonal de la calle Guerrero. Fachada sur y vista hacia el norte, al costado oeste del mercado municipal, sobre la Av. Plutarco Elías Calles .....	64
Ilustración 11. Lugar de estudio en el centro urbano y relación con el Centro Cívico o “tradicional” .....	65
Ilustración 12. Vista hacia el sur de la calle Mariano Matamoros. Al fondo el Cerro de la Campana .....	66
Ilustración 13. Unidades económicas en el corazón del centro de Hermosillo .....	69
Ilustración 14. Mercado Municipal No.1 "José María Pino Suárez” .....	72
Ilustración 15. Interior del Mercado Municipal.....	73
Ilustración 16. Vista hacia el oeste de la Av. Elías Calles, mostrando gran superficie en su arroyo vehicular en relación a su espacio peatonal .....	74

Ilustración 17. Av. Elías Calles, vista hacia el este. Ocupación de la vía pública por vehículos y autobuses urbanos, causando congestión vial. El peatón no cuenta con cruces y espacios adecuados para circular .....	75
Ilustración 18. Cruce de Matamoros y Av. Monterrey. Una persona en silla de ruedas atravesando una calle en mal estado. Se puede observar que la rampa para discapacitados se encuentra encharcada.....	75
Ilustración 19. Baches y encharcamientos en el centro de Hermosillo .....	76
Ilustración 20. Vías dañadas y deterioro espacial en la zona de estudio, causado por el medio motorizado y la mala calidad de la construcción.....	77
Ilustración 21. Calle Guerrero hacia el norte. Se muestra la ocupación del espacio público por los autos que duran hasta horas estacionados, siendo que existe un gran tráfico peatonal y las banquetas son angostas para este fin.....	78
Ilustración 22. Espacios de circulación peatonal y banquetas angostas en el centro de Hermosillo, invadidas por el comercio y puestos ambulantes sin control.....	79
Ilustración 23. Vista hacia el oeste de la Av. Plutarco Elías Calles, mostrando una banqueta angosta que funciona como "parada" de autobús .....	80
Ilustración 24. Interior del pasaje peatonal Guerrero, vista hacia el norte .....	81
Ilustración 25. Vías con mayor actividad peatonal.....	82
Ilustración 26. Cruce peatonal conflictivo. Esquina de las calles Mariano Matamoros y Av. Monterrey donde el auto no tiene consideración hacia el peatón.....	83
Ilustración 27. Vista hacia el sur de la Calle Guerrero. Se observa una persona caminando sobre el arroyo vehicular, ya que la banqueta resulta en un espacio de circulación insuficiente .....	84

Ilustración 28. Vialidades en la zona de estudio por las que circula alguna ruta de transporte urbano .....	85
Ilustración 29. Zona de estudio, en donde se señala la Av. Plutarco Elías Calles.....	86
Ilustración 30. Av. Plutarco Elías Calles, receptora de una gran cantidad de rutas de transporte público y tránsito vehicular y peatonal.....	87
Ilustración 31. Banqueta sur de Av. P. Elías Calles, entre Guerrero y Matamoros. Se observan puestos que dificultan el flujo de circulación.....	88
Ilustración 32. Vista hacia el este de la Av. Elías Calles. Personas cruzan entre los autos desde el mercado y el pasaje peatonal Guerrero.....	88
Ilustración 33. Zona de estudio donde se señala la calle Guerrero.....	89
Ilustración 34. Vista hacia el norte de la calle Guerrero, mostrando un sitio de taxis y puestos ambulantes en sus banquetas .....	89
Ilustración 35. Calle Guerrero, una vía eminentemente peatonal y de alta concentración comercial .....	90
Ilustración 36. Zona de estudio donde se señala la calle Mariano Matamoros .....	91
Ilustración 37. Calle M. Matamoros, vista de norte a sur.....	91
Ilustración 38. Banqueta oeste de calle Matamoros, al costado del edificio El Parián. A pesar contar con cierta amplitud, la banqueta se ve ocupada por el comercio ambulante, entorpeciendo el paso del peatón.....	92
Ilustración 39. Zona de estudio donde se señala la Avenida Monterrey .....	93
Ilustración 40. Vista hacia el oeste de la Av. Monterrey, entre el Parián y el Mercado Municipal.....	93
Ilustración 41. Centro de la Ciudad de México; croquis del área mostrada en la revisión del caso análogo del andador peatonal de la Calle Madero .....	101



Ilustración 42. Vista aérea de noche del "Corredor Peatonal Madero", en la Ciudad de México, desde la Torre Latinoamericana hacia el oriente, rematando con Zócalo y Palacio Nacional, e imagen a nivel de tierra, hacia el poniente y la Torre Latinoamericana .....	102
Ilustración 43. Corredor Peatonal Madero, Ciudad de México. Vista hacia el oriente. ....	102
Ilustración 44. Calle Filomeno Mata, Ciudad de México, Vista hacia el norte.....	103
Ilustración 45. Corredor Peatonal Madero, Ciudad de México. Comercios abiertos al exterior.....	103
Ilustración 46. Corredor Peatonal Madero, Ciudad de México.....	104
Ilustración 47. Actividad lúdica y de entretenimiento al aire libre, sobre Corredor Peatonal Madero en la Ciudad de México.....	104
Ilustración 48. Centro de Monterrey; croquis del área presentada del caso análogo de peatonalización: Calle Morelos .....	105
Ilustración 49. Inicio del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L. Vista hacia el poniente. ....	106
Ilustración 50. Vista hacia el oriente del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L.	107
Ilustración 51. Vista hacia el oriente del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L.	107
Ilustración 52. Vista al norte del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L.....	108
Ilustración 53. "Zona Luz". Centro de Villahermosa, Tabasco. Croquis del área peatonalizada del caso análogo.....	109
Ilustración 54. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz" .....	111
Ilustración 55. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz" .....	111
Ilustración 56. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz" .....	112
Ilustración 57. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz" .....	112
Ilustración 58. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz" .....	113

Ilustración 59. Centro de la Ciudad de Querétaro; vías peatonales que integran el conjunto presentado en el caso análogo .....	114
Ilustración 60. Calle Madero, Querétaro, Qro. Vistas hacia el oriente y el poniente.....	115
Ilustración 61. Calle 16 de Septiembre, Querétaro, Qro .....	116
Ilustración 62. Calle 5 de mayo, Querétaro, Qro.....	117
Ilustración 63. Oferta cultural en la zona peatonal del centro de Querétaro .....	117
Ilustración 64. Calle Madero, Querétaro, Qro. Vista hacia el oriente .....	118
Ilustración 65. Proceso de peatonalización de Calle Madero, Querétaro, Qro.....	118
Ilustración 66. Imagen original del plano general de la propuesta de peatonalización, incluida en la propuesta general de revitalización por parte del IMPLAN Hermosillo .....	123
Ilustración 67. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de calle M. Matamoros .....	124
Ilustración 68. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de calle P. Elías Calles .....	126
Ilustración 69. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de Calle Guerrero.....	128
Ilustración 70. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de Calle Guerrero.....	129
Ilustración 71. Render de propuesta de peatonalización del centro de la ciudad por el IMPLAN. Vistas de la Calle Matamoros hacia el sur y Av. Monterrey hacia el oeste; al fondo el Mercado Municipal .....	132
Ilustración 72. Render de propuesta de peatonalización del centro de la ciudad por el IMPLAN. Vista de la Calle Matamoros hacia el norte; al fondo “El Parián” .....	132

Ilustración 74. Esquema de estrategia para la revitalización de la zona de estudio en el centro urbano de Hermosillo, Sonora..... 137

Ilustración 73. Planteamiento general de peatonalización y semi-peatonalización en zona de estudio..... 139

Ilustración 75. Resultado del planteamiento general de peatonalización. .... 142

## INTRODUCCIÓN

La ciudad actual ya no permite caminar, y, siendo este el sistema de traslado más tradicional, los procesos de modernidad, sobre todo a partir del previo siglo XX, que atestiguaron más cambios en las formas de habitar las comunidades o asentamientos humanos que cualquier otro en la historia del hombre, han colocado hoy en día al auto como modelo prioritario de movilidad urbana. Siendo así, factores como la tecnificación de la producción, la creación de materiales prefabricados, las nuevas formas de trabajo (la producción en serie) y el constante aumento de la migración de la población rural al medio urbano<sup>1</sup> provocaron nuevos retos en materia de construir ciudades habitables y del derecho a las mismas.

Indudablemente, el mundo se ha vuelto urbano: en la actualidad, el 54% de la población mundial vive en ciudades<sup>2</sup>; en América Latina corresponde al 81% de la población<sup>3</sup>, y sólo en México cerca del 80% es considerado habitante ciudadano<sup>4</sup>. De esta manera, y de acuerdo al 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 de automóvil. Sin embargo, actualmente, en muchos casos este modelo no contribuye sino a una mayor demanda de área transitable y problemas de congestión, ya que la tendencia al incremento del uso vehicular ha sido

---

<sup>1</sup> De acuerdo al Banco Mundial, típicamente, una comunidad o asentamiento con una población de 2,000 o más es considerada urbana, pero las definiciones nacionales están más comúnmente basadas en el tamaño de la localidad. En México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) considera zonas urbanas a aquellas donde viven más de 2500 personas.

<sup>2</sup> Al año 2015, de acuerdo a datos del Banco Mundial.

<sup>3</sup> Al año 2015, de acuerdo a datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

<sup>4</sup> Al año 2015, de acuerdo a datos de la CEPAL y del Banco Mundial.

constante<sup>5</sup>, mostrando efectos negativos como contaminación (visual, auditiva y ambiental) y gran ocupación y deterioro del espacio público en general.

En los últimos años, ciudades en México y América Latina han crecido aceleradamente y de forma dispersa<sup>6</sup>, a través de modelos centro-periferia<sup>7</sup>, en base a configuraciones espaciales donde la demanda de traslados es cada vez mayor, más frecuente y a mayores distancias, dando como resultado espacios discontinuos, núcleos centrales bajamente densificados y zonas fragmentadas, muchas veces, poco aptas y/o seguras para disfrutar, y con muy reducidas opciones para caminar. Esto se traduce en problemas sociales, económicos y ambientales, como falta de acceso, descuido, contaminación, deterioro del ámbito espacial, disminución (o en ciertas áreas aumento) del valor del suelo y ralentización comercial. Es por esto que el estudio del espacio de la movilidad urbana<sup>8</sup>, tomando en cuenta las formas motorizadas y las que no lo son, se ha convertido en un tema central, debido a la importancia de conectar y articular de mejor manera los diferentes espacios que componen la ciudad.

Ahora bien, 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*<sup>9</sup> que

---

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

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> De acuerdo a Chávez (2012), la movilidad urbana se refiere a la forma en que nos movemos en la ciudad.

<sup>9</sup> Término acuñado por Harvey (2013), quien menciona que los espacios y los bienes públicos contribuyen poderosamente a las cualidades del bien común.

permitan al habitante urbano una vida digna. Siendo que la mayoría de las ciudades de México y Latinoamérica se han convertido en todo menos caminables, gran parte de la situación recae, y sobre todo, en los centros urbanos<sup>10</sup>, 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, de servicios, de 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 permeado 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 (como 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 m<sup>2</sup>), 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 y la demanda de traslados en su etapa actual. Ha sido testigo de la evolución, alteraciones y cambios en las funciones sociales y urbanas a través del tiempo y del

---

<sup>10</sup> Centro urbano: nodo de una ciudad antigua cuyo carácter es evolutivo (Gutiérrez, 2006: 301).

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. De acuerdo a esto, y debido a su compleja dinámica y operación actual como uno de los principales nodos urbanos y económicos de la ciudad, se observan al día de hoy en el Centro de Hermosillo gran vulnerabilidad en el ámbito espacial y problemas como 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 diario habitar, con vías de circulación que distan de ser idóneas bajo cualquier sistema de movimiento. Todo esto 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 lleva a definir el objeto de estudio de la presente investigación, el cual trata el espacio de la movilidad o el espacio urbano de circulación en cuanto a sus características, condiciones y calidad en el centro urbano y comercial de Hermosillo, y las condiciones y construcción del espacio público en él, así como una reflexión, mediante el análisis de la teoría relacionada y casos análogos, sobre los beneficios sociales y económicos de un posible proceso de peatonalización.

El propósito de este trabajo es el de proveer una discusión sobre los temas anteriormente descritos, y de 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 orientado al peatón, tanto en el centro urbano de Hermosillo, como en otras zonas concurridas de la ciudad, o de otras ciudades con características similares.

La investigación se justifica por la importancia social y económica que, en este caso, el centro urbano y comercial de Hermosillo representa 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 a través 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, por medio de sus espacios de circulación.

Un estudio de estas características permitirá comprender las condiciones espaciales del centro urbano y comercial de Hermosillo y, en específico, de la zona que abarca el “corazón del centro” (zona del Mercado Municipal y El Parián), los sistemas de traslado y su relación con el medio urbano-espacial, las condiciones y la importancia del espacio para el peatón en la vida y funcionamiento del sector, y los beneficios de los procesos de renovación y revitalización por medio de la creación de un desarrollo orientado al peatón en esta área de la ciudad.

Por lo tanto, las preguntas guías de esta investigación se definen así: 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 semi-



peatonalización a la mejora, 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 semi-peatonalización?

El objetivo general radica en analizar la relación de la movilidad urbana y la calidad del espacio público, así como reflexionar sobre los posibles beneficios que un proceso de peatonalización traería consigo en el centro urbano y comercial de Hermosillo, Sonora. Los objetivos particulares son: a) identificar los sistemas de traslado y movimiento que confluyen en el centro de la ciudad y su relación con la calidad del espacio de circulación, b) examinar las condiciones del espacio público para el peatón, las actividades que en él se desarrollan y las características que permiten o no su sana habitabilidad, y c) reflexionar, mediante el análisis teórico y referencias de casos análogos, sobre los posibles beneficios que un proceso de peatonalización devendría para el centro de la ciudad.

Por medio de esta tesis se pretende comprobar la hipótesis que indica que: sería posible mejorar las condiciones generales de movilidad, el ámbito comercial y recuperar y/o crear nuevos espacios públicos de calidad, a través de los beneficios sociales y económicos que un proceso de peatonalización, de algunas vías de circulación, traería consigo en el centro urbano y comercial de Hermosillo.

Para lograr esto, se trabajó en base a una estructura metodológica a través de diversas técnicas de investigación y trabajo de campo, por medio de métodos primordialmente cualitativos, y algunos cuantitativos. En la etapa inicial, después de un primer acercamiento al área del centro, mediante un ejercicio preliminar de observación, se

realizó una primera consulta bibliográfica para conocer el “estado del arte”<sup>11</sup>, y los diferentes autores y enfoques teóricos, seleccionando, para su estudio a fondo, y para la posterior elaboración del marco teórico, los textos que más se adecuaban a la presente investigación. Después de ampliar el conocimiento del tema se procedió a realizar un segundo ejercicio de observación del área, documentando escrita 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 observó y documentó la distinta actividad social y comercial (y los principales espacios de confluencia) llevada a cabo en diferentes ubicaciones, para entender tal dinámica y registrar en qué partes se acumula o disminuye dicha actividad, y en qué forma sucede.

A partir de lo anterior se procedió a seleccionar una zona específica de estudio. La selección se realizó tomando en cuenta también un análisis del contexto histórico (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 del centro de la ciudad, por medio de métodos cualitativos y cuantitativos. Se determinaron así la zona más significativa, la de mayor concentración de comercios, de vías de circulación de rutas de transporte público, el número de viviendas habitadas y la ubicación de edificios patrimonio, entre otros. Esto marcó el criterio de delimitación del polígono del área en particular, en base a la ubicación de la zona de mayor actividad e importancia focal, y de mayor concentración de conflictos.

---

<sup>11</sup> El estado del arte es una modalidad de la investigación documental que permite el estudio del conocimiento acumulado (escrito en textos) dentro de un área específica. Fuente: <https://revistas.lasalle.edu.co/index.php/sv/article/view/1666>

Una vez contando con una zona específica de estudio e información preliminar, se procedió a realizar un estudio visual del área a fondo. Esto se realizó por medio de un tercer ejercicio de observación empírica y análisis para 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 significativa importancia y las áreas de oportunidad. Esta tarea sirvió para la posterior elaboración de la propuesta en la cual se trabajó sobre una metodología interdisciplinaria, reflejada en el capítulo correspondiente. La etapa que se describe se apoyó por medio de entrevistas (y el posterior análisis de las mismas), a personas representantes de instituciones civiles y gubernamentales con relación e incidencia directa en los asuntos del Centro de Hermosillo, actores claves en el proceso de cambio urbano; a académicos con experiencia en temas relacionados al 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 cualitativamente enriquecer el estudio, obtener otros datos numéricos y contar con opiniones externas, contrastándolas con los juicios preliminares producto del análisis llevado a cabo.

En una tercera fase, se hizo una revisión de casos análogos de revitalización y recuperación de centros urbanos en otras ciudades del país (identificando y analizando los espacios públicos y espacios comunes habitables, realizando a la vez algunos croquis sencillos), dos con un clima similar al local, y dos con climas diferentes. Entre estas, dos de tamaño y población similar a la de Hermosillo. Para esto, primero se consultó bibliografía y documentos electrónicos disponibles de aspectos cualitativos y cuantitativos respecto al proyecto y al proceso de estas obras, que resultaron en áreas peatonales que actualmente se

encuentran en funcionamiento. Posteriormente, se viajó a estas ciudades para visitar las zonas peatonales, y observar y documentar cualitativamente el espacio físico, el funcionamiento, sus usos y las condiciones de estos lugares. Más que para establecer una comparación, este ejercicio sirvió como referencia para la propuesta de peatonalización. También en esta etapa se revisó y se hizo un análisis cualitativo del existente proyecto de revitalización y peatonalización del centro de la ciudad por parte del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN Hermosillo), emitiendo un juicio al respecto. Este ejercicio se realizó con la intención de conocer la propuesta y de rescatar, o bien de mejorar, ciertos aspectos de la misma para la propuesta personal.

La metodología anteriormente descrita desembocó en el desarrollo del documento que se presenta, y en el estudio y elaborado análisis que contiene los aspectos y la problemática de la investigación, la resolución de las preguntas, la consecución de los objetivos, la elaboración de las consideraciones de diseño y la propuesta de peatonalización, para en la parte final, en la conclusión, comprobar la hipótesis planteada.

La tesis se estructura en cinco capítulos. En el primero, el cual corresponde al marco teórico, se abordan los temas principales que incumben a este trabajo de investigación. Se discute y reflexiona sobre las ideas descritas a partir de una 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, y la inserción de zonas peatonales en el ámbito del centro urbano. Las ideas en este capítulo expuestas permiten comprender la

forma en cómo algunos estudiosos del medio urbano han abordado el tema, las reflexiones al respecto y la opinión personal del autor.

El segundo capítulo corresponde a los antecedentes y al marco contextual. En este se exponen desde la ubicación de la ciudad en el territorio nacional hasta las condiciones y el proceso de crecimiento demográfico y territorial de Hermosillo, y los procesos de transformación del espacio urbano, para comprender su evolución a partir del actual centro de la ciudad y cómo se fue dando su expansión. También se presenta el proceso de evolución y los cambios del actual centro urbano y comercial. Para esto, se revisó información contenida en fuentes bibliográficas de carácter histórico y se consultaron datos geográficos y estadísticos (censos) de la región. Lo anterior nos sirvió para ubicarnos en el tiempo y en el espacio, y nos permitió entender las condiciones, procesos y eventos que han llevado a la situación actual del lugar.

En el capítulo tres, apoyándose en 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 sustraídos de la web e información documentada en campo, hasta el abordaje de diferentes contextos como 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 auto y el deterioro espacial, el espacio de la movilidad peatonal y los problemas de tráfico, peatonalidad y congestión vial. El trabajo en este apartado está basado en una diversa metodología, como consulta bibliográfica, estudio de información contenida en sitios de internet de instancias locales y trabajo de campo que incluye observación empírica y observación 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 nos sirvió de examen para emitir un juicio de valoración de la situación actual.

En el cuarto capítulo se hace una revisión, por medio de fotografías tomadas en sitio, de las características físicas y de los resultados perceptibles en el ámbito urbano (social, económico y ambiental) de casos análogos de peatonalización 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. También aquí se realiza la revisión de la propuesta de peatonalización del centro de Hermosillo por parte del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN Hermosillo), tomando en cuenta opiniones de 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 a través de la peatonalización.

Por último, en el quinto, se trabaja sobre una serie de consideraciones y recomendaciones de diseño de peatonalización y zonas peatonales, producto de la información obtenida durante la investigación, desembocando en una sencilla propuesta y algunos esquemas, para dar paso a un apartado final en donde se explican las conclusiones del trabajo.

## **CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO**

### **1.1- La movilidad, el espacio público y el peatón**

Los procesos de urbanización, de la mano del crecimiento y dispersión, en las ciudades mexicanas y latinoamericanas han estado basados en pobres políticas de planeación urbana y/o, en muchos casos, la “no 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 (dando prioridad al auto), 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 efectuar sus desplazamientos y quienes consideran este sistema como única opción al no poder acceder a un vehículo a motor. Esta percepción del andar, entre otras cosas, deriva del problema cultural y de “una visión tercermundista donde el de a pie o el que va en bicicleta representarían seres inferiores comparado al automovilista, quien sería un ser superior y prioritario” (Montezuma 2009, 299).

Ahora bien, siendo difícil pensar que el proceso de urbanización pueda detenerse (Graizbord 2011), y ante esta falta de planeación (muchas veces en condiciones de precariedad que después se intenta regularizar), o consideraciones necesarias para un sano crecimiento y desarrollo en las ciudades, la temática en cuestión ha llevado a 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<sup>12</sup> y la construcción de infraestructura necesaria para el mismo. Al respecto, Herce (2012), en su enfoque del espacio para el movimiento en territorios en proceso de transformación, menciona que la ampliación indiscriminada de redes de infraestructuras se traduce en más dispersión de la ciudad, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de movilidad insostenible. Más aún, Speck (2012), en sus escritos sobre la caminabilidad de las ciudades, agrega que los mismos departamentos encargados del transporte urbano construyen nuevos caminos para aliviar el tráfico causado por la misma expansión que ellos generan.

Por esto, se considera hoy el caminar, en las ciudades mexicanas, una tarea difícil, y un reto ante las condiciones peatonales, factores climatológicos (en algunas ciudades) y a las grandes distancias que hay que recorrer (entre otras dificultades y/o 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, al cual la ciudad no aporta los elementos necesarios para mejorarlo, como lo ha sido y lo está siendo en países más desarrollados económica, social y culturalmente.

El asunto se complica a falta de sistemas de transporte público adecuado 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

---

<sup>12</sup> Datos del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP México, 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 en 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.



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. El mismo utiliza la teoría del *nuevo urbanismo*<sup>13</sup> para señalar que el desarrollo tecnológico de los medios de transporte ha cambiado profundamente la forma de vida de las personas en cuanto a velocidad y elección individual se refiere, así como los esquemas de organización de las ciudades, dando como resultado la necesidad de transportarnos 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 mucho de la planeación urbana en este siglo, comenta que el buen transporte y comunicación no están sólo entre las cosas más difíciles de conseguir, sino que también son necesidades básicas, ya que “el punto de las ciudades es la multiplicidad de elección”, la cual es imposible de aprovechar si no somos capaces de trasladarnos. Esto debido, mayormente, a la falta de espacio público adecuado y deterioro del mismo para este fin, y al que las consideraciones políticas y partidas presupuestales destinan recursos e ideas limitadas bajo programas de “modernización vial”, que en la mayoría de los casos sólo consisten en la reparación del ya inadecuado existente sistema de calles y avenidas, con poca o nula atención al espacio peatonal<sup>14</sup>.

Al tomar en cuenta diversos actores y factores<sup>15</sup> que conforman la vida y la estructura de la ciudad, así como las características físicas e históricas que han dado lugar al

---

<sup>13</sup> 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. Fuente: <http://www.arkiplus.com/historia-del-nuevo-urbanismo> (consultado el 21 de diciembre de 2017).

<sup>14</sup> 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 de del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, menciona que el porcentaje promedio de inversión, de los Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana, para infraestructura peatonal, es del 3.3%, en tanto que la inversión destinada para el uso del automóvil asciende al 77.4%.

<sup>15</sup> Población, instituciones gubernamentales, civiles, comerciantes y grupos de acción que determinan y están determinados por factores económicos, geográficos, sociales y culturales, entre otros.

espacio urbano en el que miles de habitantes viven y conviven (aunque a veces no de la mejor manera) hoy en día, el problema se torna de una dimensión más amplia. Speck (2012) explica, sobre esto, 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 la 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<sup>16</sup>, no automóviles, autobuses o ferrocarriles [medios que utilizamos para los traslados necesarios], 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 en el sistema de movilidad que prevalece en nuestras ciudades hoy en día, o bien, si los espacios en los que se desarrolla lo son, ya que, a manera de percepción general, sabemos que los tiempos de traslado son cada vez mayores, más largos y a mayores costos.

Al respecto, el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo de México (ITDP México), escribe en su publicación “Transformando la movilidad urbana en México: hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil” (2012), que, actualmente, en el caso de las ciudades mexicanas, transportarse se puede considerar ineficiente, debido al

---

<sup>16</sup> Silsbe et al. (2011), apunta que conforme van creciendo las ciudades y aumenta su participación en el comercio mundial, el movimiento eficiente de personas y mercancías en aquellas se vuelve crítico para su bienestar económico.

excesivo uso del automóvil, a tal grado que sus efectos negativos están revirtiendo los beneficios económicos y sociales de habitar en una ciudad, afectando la calidad de vida de la población. Lo anterior 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, 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. Así mismo, la mala calidad de la infraestructura, y el desbalance que provoca entre los diversos sistemas de traslado, ha provocado un cuestionable acceso, así como desigualdades en el derecho al espacio urbano, los cuales, de acuerdo a 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<sup>17</sup> llama “la producción del espacio”. Esta producción del espacio se ha basado, en los últimos años, en la construcción de infraestructura de movilidad que ha hecho del espacio urbano un espacio público des-humanizado, que poco o nada aporta al bienestar humano y al mismo derecho a la ciudad, al menos no para el conjunto de la población.

Lo anterior ha venido generando, en algunos sectores complicados de la ciudad, un perceptible deterioro físico-espacial, y un ejercicio desigual en el sistema de movilidad y el derecho al espacio público urbano, provocando en turno 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 al movimiento automotor, tenemos que “a los actores

---

<sup>17</sup> Filósofo marxista, intelectual, geógrafo, sociólogo y crítico literario, analítico de la modernidad y la vida cotidiana, y autor de obras como La revolución urbana, El derecho a la ciudad, y Espacio urbano. Fuentes: <http://www.infoamerica.org/teoria/lefebvre1.htm>, [https://es.wikipedia.org/wiki/Henri\\_Lefebvre#Aportes\\_intelectuales](https://es.wikipedia.org/wiki/Henri_Lefebvre#Aportes_intelectuales).

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” (Montezuma 2009, 293), sobre todo si gran parte del espacio urbano se restringe de alguna manera a los mismos, y se destina en favor 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 el amplio de la población, sobre todo en aquel que es destinado exclusivamente para la circulación de cualquier tipo (espacio de circulación), por lo que las zonas que lo definen deben cumplir con las cualidades necesarias para el correcto funcionamiento y el derecho a la misma, sea cual sea el sistema de transporte o forma de traslado que se desarrolle en él. De acuerdo a Borja<sup>18</sup> 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 al espacio público como un hecho material productor de sentido, que define la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes. No obstante, para que este hecho material desemboque en la práctica, es decir, en la realidad de producir un sentido de cohesión social y calidad de vida para el ciudadano, habrá de tomarse en cuenta, invariablemente, el aspecto humano. Harvey (2012), menciona que las cualidades humanas de la ciudad surgen de nuestras prácticas en sus diversos espacios, y, son estos espacios (públicos) los que componen la vida social de, y en torno a los cuales se desarrolla la ciudad.

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 en el espacio público es la de la movilidad, no sólo para

---

<sup>18</sup> Jordi Borja es un Geógrafo Urbanista quien ha enfocado su trabajo en estudios teóricos y prácticos sobre ciudad, y en el análisis del espacio público y la participación ciudadana.

quien se transporta en auto, sino también para el peatón o ciclista. Sin embargo, los medios de transporte a motor invaden este espacio, alejando usos y funciones urbanas, obligando al peatón a ocupar un ámbito más reducido<sup>19</sup>. Las calles y sus banquetas, espacios públicos principales de una ciudad, son sus órganos más vitales (Jacobs 1992), e indudablemente si sus condiciones no favorecen la calidad del espacio, derivarán más bien en un deterioro físico-espacial, siendo menos aptas para el proceso de movilidad que, en turno, derivará en la progresión del deterioro espacial. Bajo este aspecto, el espacio público viene a ser lo contrario del espacio del automóvil, ya que el espacio público es el lugar social, de los derechos; mientras en el espacio del auto, sólo tiene derecho a circular quien viaja 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, 21). De acuerdo a 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 claves para proveer y dotar de cualidades óptimas al espacio de la movilidad. Lograr lo anterior sería un ideal que vendría a complicarse si actualmente, de acuerdo a Galán et al. (2007), la invasión del automóvil supera en muchos casos, en algunas ciudades del mundo, el 60% del espacio urbano disponible. Lo anterior es alarmante, sobre todo a nivel Latinoamérica, en donde aproximadamente el promedio de acceso a un vehículo automotor no supera el 25% de la

---

<sup>19</sup> Fundación Real Automóvil Club de Cataluña, Las zonas peatonales (2008, 6).

población en los países mejor posicionados económicamente<sup>20</sup>. 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 et al. 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 medio automotor y el tráfico, comprobándose que más espacio para el auto no se traduce en una mejor movilidad, por el contrario, se traduce en un aun mayor desequilibrio urbano (y un espacio deshumanizado, propenso al deterioro espacial), acrecentando 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 la perspectiva del diseño urbano para una “ciudad feliz”, señala que diseñar una vía para un sólo modo de movimiento causa que esa vía se llene de gente usando este mismo modo, en este caso, el movimiento en auto, siendo que más carriles usualmente conducen también a más 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, a través de aspectos sociales, tecnológicos y culturales.<sup>21</sup> Las ciudades son [y se convierten en] lugares móviles y lugares para la movilidad (Sheller et al. 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, por lo tanto, la

---

<sup>20</sup> Datos obtenidos en la página web [nationmaster.com](http://nationmaster.com): vehicle statistics - countries compared.

<sup>21</sup> Smith et al. (2006), argumenta 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.

movilidad y el espacio público urbano representan un papel fundamental y un derecho en la sociedad, y 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 de la ciudad, al formar parte y ser partícipes de ella, siendo capaces de moverse propiamente, y transportarse libre y eficientemente (Cuellar 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 et al. (2006), en textos de políticas del espacio público, se refiere al este como el rango de ubicaciones sociales ofrecidas por la calle, el parque y los barrios locales, mencionando que el mismo incluye geografías de movimiento diario muy reconocibles, siendo este diferenciado 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 para la misma, representado por sus calles, avenidas y banquetas, siendo estos los espacios públicos que definen y determinan las áreas de circulación y por lo tanto la articulación, y conexión de la estructura de la ciudad.

En base a lo anterior, y tomando palabras de Ecologistas en Acción<sup>22</sup>, la accesibilidad<sup>23</sup> viene a ser el objetivo que, a través de los medios de transporte, persigue la movilidad<sup>24</sup> [urbana] de acuerdo a su modelo de sostenibilidad. 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

---

<sup>22</sup> 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. Fuente: <https://www.ecologistasenaccion.org/rubrique9.html>

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> Información obtenida del sitio <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html> en 2007.

tiene que cumplirse de manera integral y tomando en cuenta a 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 y/o formas de movilidad no motorizada, y son esos mismos 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, 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.

Por otro lado, Kenyon (2006), quien estudia la relación de la movilidad urbana y la exclusión, menciona que la falta de adecuada accesibilidad es clave y resultado de la exclusión social, siendo 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, permitiendo la participación de todos los ciudadanos que así lo requieran, en la vida de la ciudad y en el derecho a la misma, enriqueciendo su construcción (física y social) con sus acciones y decisiones orientadas al sano disfrute y a su preservación.

Ahora bien, si la infraestructura vial (calles completas – espacios integrados y no solamente de diseño, sino el espacio público en general), en muchos casos no genera los



espacios óptimos para la circulación del vehículo automotor<sup>25</sup>, la infraestructura peatonal se encuentra en condiciones que presentan aún más dificultad, viéndose afectada a la vez, ya que, “se tiende a canalizar los recursos públicos hacia el mantenimiento y expansión de las vialidades” (Silsbe et al. 2011, 70). Además, Montezuma (2009), teorizando sobre el derecho a la movilidad urbana y al espacio público, describe 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 los podemos observar 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 que 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 a Herce (2012), suponen la mayor parte de los que se hacen en la ciudad<sup>26</sup>, refuerzan la importancia de esta forma de movilidad.

La ciudad, sus infraestructuras y los espacios urbanos son sistemas vivos, y son lugares que determinan los modos de intercambio<sup>27</sup> y conexión de la sociedad actual. Respecto a lo anterior, Montgomery (2013), nos dice que la vida de la ciudad se trata tanto acerca de moverse a través de sus paisajes [urbanos], como de estar en ellos, y señala que no sólo la ciudad moldea el modo en que nos movemos, sino que nuestros movimientos moldean a cambio la ciudad. La ciudad (su distribución, espacios, estructura y conexión)

---

<sup>25</sup> 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 de un “bien común”.

<sup>26</sup> 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 ir.

<sup>27</sup> Jacobs (1992), establece que la base económica de las ciudades es el intercambio.

también moldea nuestras actitudes hacia la misma (positivas o negativas) 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 que 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 de 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 movilidad y espacios públicos adecuados para el desarrollo de la misma en nuestras ciudades, permitiendo o restringiendo el acceso a los bienes comunes, derechos del habitante urbano para una vida digna. Pero el crecimiento de las ciudades actuales en México y Latinoamérica, bajo modelos urbanos de centro-periferia, en donde prevalece el desarrollo orientado al transporte automotor y la construcción de infraestructura vehicular como modelo de modernización y desarrollo, han provocado el deterioro espacial en ciertas zonas, dejando de lado modelos de movilidad y espacio público más justos y equilibrados, accesibles e incluyentes para una gama más amplia de la población, como lo son el ciclista y, sobre todo, el peatonal, que generen ambientes urbanos sostenibles y más adecuados en beneficio de la ciudad misma y su ciudadanía.

De acuerdo a lo anteriormente descrito, 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”<sup>28</sup>.

*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

## **1.2- El centro urbano y la peatonalización como forma de revitalización**

Indudablemente, la estructura de las ciudades, sus espacios (y el sentido de los mismos), las vías de comunicación y las formas de traslado han cambiado, debido a nuevas necesidades y deseos, así como a una multitud de diversos factores que han dado forma a la ciudad y a su diario habitar. Lo anterior ha moldeado nuestras formas de vida, hábitos y costumbres, desde la hora de despertar hasta como llegar al trabajo o al destino deseado, o la forma de vivir y convivir en la ciudad. Sin embargo, la naturaleza humana y la inherente necesidad de movimiento, y 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,

---

<sup>28</sup> Escuela Politécnica Federal de Zúrich, Suiza. Livable future cities - course description (2017).

muchos de los espacios o áreas urbanas, como centros urbanos, históricos y/o tradicionales, no estaban preparados para el incremento de esta forma de movimiento.

El significado del centro está dado de acuerdo a 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 (con la forma de traslado más tradicional) 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 para el peatón. Por esto, los procesos creativos y las nuevas ideas de rehabilitación, conservación y revitalización de centros urbanos, han volteado a ver a la forma más básica de movilidad, y en base a la cual se configuraron principalmente estos espacios y la cercanía de las partes

de los mismos: la peatonal y, por ende, la peatonalización de la ciudad para devolver al centro (o reforzar) su carácter primordialmente peatonal.

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<sup>29</sup>, brindando al peatón un lugar central en el diseño del espacio público (Chávez 2012). Una variante es la “semi-peatonalización”, en la cual se adecúa una vía de ancho principalmente vehicular, o bien su área de estacionamiento, para darle más espacio al peatón, conviviendo ambas formas de traslado en una forma más equitativa<sup>30</sup>. 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 dominio del peatón (Espinosa 2013). Esta creación o recuperación del espacio supone, de acuerdo a Herce (2012) la intervención de la administración pública para garantizar una oferta de espacio público adaptado a cada forma de movilidad, y esta necesidad de movilidad se expresa en muy diferentes formas de desplazamiento que, a su vez, plantean requerimientos diferenciales, tanto en cuanto a la organización del espacio público urbano como a la oferta precisa de espacios y de 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 colectivo (entre habitantes, comerciantes, gremios y demás) en pro de lograr un frente común que ponga en valor los beneficios a corto, medio y largo plazo. Lo anterior, consideramos, es positivo como inicio de cualquier idea de

---

<sup>29</sup> Ver Jacobs (1992), Sanz (2002) y Speck (2012).

<sup>30</sup> Ver Espinosa (2013).

revitalización, mejora y recuperación del espacio, ya que muchas ciudades y sus centros urbanos en Latinoamérica se han convertido en “zonas no caminables” (Speck 2012). De acuerdo a este autor, 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 actual. 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 no fueron planeados para la actividad que actualmente en ellos se genera, convirtiéndose, sin ser aptos para eso, en zonas de circulación principalmente vehicular, siendo que la creación y desarrollo de los mismos se debió a su carácter peatonal y a la cercanía de los sitios que lo componen. 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 (como 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.

García et al. (2016), en sus estudios sobre proyectos de ciudad amable, enfocado a centros históricos, menciona que el centro [de la ciudad actual], en razón de su propia historia, cuenta con limitaciones viarias que provocan conflictos entre los modos de desplazamiento, por lo que se hace precisa la ordenación de los diversos intereses para optimizar el uso de las vías públicas y promover una mayor y eficacia de los espacios en los cuales interactúan las relaciones ciudadanas. El autor hace referencia y teoriza sobre el

modo peatonal como modelo alternativo de movilidad, enfatizando a la escala humana como patrón de la solución, lo cual es reiterado por Herce (2012), quien precisa que un modelo de movilidad urbana alternativa descansa sobre tres pilares:

- ❖ Conseguir que la gente camine o vaya en bicicleta en desplazamientos de corta dirección (caso aplicable en centros urbanos)
- ❖ Que use el transporte público en desplazamientos más largos (caso aplicable para llegar al centro desde distintos puntos de la ciudad) y
- ❖ Racionalizar el uso del automóvil limitándolo a donde es más útil (distancias largas).

Estas tres tareas, menciona, requieren de la preparación del espacio público, apoyando 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 está tan estandarizado 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 devolver (principalmente) al peatón un lugar adecuado para sus desplazamientos (ya que parece que lo que se ha hecho en los últimos años es excluir al mismo en favor del automotor), y además reactivar, en algunos casos, la economía, y revitalizar o renovar aspectos de imagen, tradición y cultura.

La problemática urbana y las situaciones de intervención traen consigo la oportunidad de nuevos retos en materia de planeación y de diseño, donde las necesidades a resolver se pueden abordar por medio de soluciones creativas. Pero sólo 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 a motor, 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, del lugar.

Simples adecuaciones pueden dar nueva vida y brindar 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, y dado que es el auto quien arribó después, a un espacio no específicamente diseñado para él. 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, facilitando 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, la peatonalización 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 a muchos otros propósitos que el vehicular, y la banqueta –la parte peatonal de las 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 la calle es un espacio público transformado con frecuencia por la acción social (Harvey 2013). Tomando esto en consideración, el vehículo ha devenido, en el centro urbano, en la definición de espacios vacuos, que presentan dificultades para la apropiación y la convivencia, derivando en problemas de contaminación y ralentización económica (aunque por muchos comerciantes no se considere así). Por esto, surgen cada vez más impulsos hacia una renovación en la que la peatonalización ofrezca ciertas ventajas contra el sistema motorizado, como facilidad e incluso a veces 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 viene supeditada por las actividades económicas, sociales y culturales que en él se presentan, configurando espacios simbólicos y distintivos de cada población (Espejo 2012). Así, las estrategias integrales de

revitalización de los centros urbanos sitúan al 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 en la población para una vida digna. De acuerdo a 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, y los criterios que deben fundamentar la toma de decisiones en el proceso de diseño o la adecuación deberán estar basados en valores humanos que tiendan a crear espacios en equilibrio y en armonía con su imagen urbana (Morillón 2013).

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 a sus deseos, modos de vida y necesidades que van surgiendo producto del continuo proceso de evolución. De esta manera, viene a ser 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). El mismo menciona que la libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades es uno de los más preciosos pero más descuidados de nuestros derechos humanos, por lo que estamos ante un escenario crucial, y un reto que 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, y el carácter peatonal y de espacio público al servicio de todos), y generar nuevas propuestas y mantener vigente la vida e importancia de estos espacios representativos y añorados de la ciudad.

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, impide al peatón una mejor accesibilidad. 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.

*Logra el poder de caminar y  
mucho del resto seguirá*

JEFF SPECK

### **1.3- La zona peatonal y el centro de la ciudad.**

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<sup>31</sup>.

Entre sus características principales se encuentran las siguientes:

- ❖ 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 semi-peatonalización de una vía vehicular o conjunto de ellas, o bien de nueva creación.
- ❖ Por lo general, si no es que al 100%, 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).

---

<sup>31</sup> Ver Borja (2003) y RACC (2008).

- ❖ Se diferencian de las plazas y parques por estar dedicadas esencialmente a la circulación (a pesar de no ser su único uso) y por estar integradas al entorno construido.

“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 al centro de algunas ciudades en un espacio público de calidad, habitable y promotor del bienestar social, recuperando o creando nuevos espacios de uso común y reactivando, 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 para potenciar sus cualidades mediante la peatonalización y la creación de centros urbanos de carácter peatonal, con una o varias zonas peatonales o semi-peatonales.

La zona peatonal es la extensión de la banqueta, a quien Jacobs (1992) atribuye su vida social debido a que son públicas y acercan personas. En este sentido, la función de la banqueta va más allá de caminar. La banqueta en el centro urbano es espacio público, convertido en espacio de comercio y socialización, forma y parte del carácter tradicional del mismo. Se podría argumentar (ciertamente) que algunas banquetas de los núcleos centrales apenas cumplen con la función básica de caminar, y escasamente podrán

promover otro uso (sobre todo el de la convivencia). Sin embargo, algunas configuran todo un sistema 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, se considera a la banqueta, y por ende a la zona peatonal (banqueta extendida), como antesala y extensión del espacio interior, que junto con explanadas, plazoletas, etc., propicia e invita al peatón a acceder al local, o bien, a algún punto de encuentro o lugar del centro de la ciudad. En última instancia, la banqueta es espacio del peatón, pero pierde el sentido si su configuración no cumple con lo mínimo justo para permitir la 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 al comercio. Pero además es un espacio que da vida, permite la inserción de otro tipo de actividades, convirtiéndose, en algunos casos, parte del ambiente y atractivo de la ciudad, de acuerdo a diversas actividades (lúdicas, de entretenimiento, y de carácter comercial y/o sociocultural como festivales) que en el espacio se llegasen a realizar.

De acuerdo a Harvey (2013) el ambiente y atractivo de una ciudad es producto de los ciudadanos; y Speck (2012), menciona que lo que mejor funciona en las mejores ciudades es su capacidad para caminar. De acuerdo a esto, 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 de optar por priorizar la infraestructura para el desplazamiento por medio motorizado, 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 entre la psicología y el diseño, ya que estamos inmersos a ciertos sistemas y geometrías urbanas que no somos tan libres como creemos. Por esto, 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, transformándose en un área social y ambientalmente privilegiada, por medio de espacios [públicos] tranquilos donde la ciudad recupera su sentido y contribuye al bienestar (RACC 2008).

Borja et al. (2003) comenta, en lo que llama la “producción del espacio”, que algunas estrategias para desarrollar esta producción de espacios públicos se basan en la regeneración, reconversión y producción *ex novo*<sup>32</sup>. En su obra sobre espacio público, ciudad y ciudadanía, menciona algunos tipos de actuaciones para la recuperación de los centros históricos degradados, por medio de apertura de calles y plazas, conversión en zona de peatones y mejora de las calles existentes, aunado a la arborización e instalación de mobiliario urbano, que permitan 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, en donde la resistencia del automóvil a aferrarse a un espacio que no le corresponde, crea conflicto para ambas formas de movilidad. Al no

---

<sup>32</sup> Vocablo en latín que significa “de nuevo”, e indica que algo (un proceso, una investigación) se ha de retomar desde el principio. Fuente: Yahoo respuestas.

haber más espacio para ampliar la vialidad, permitiendo una “mejor circulación”, la solución se torna práctica y sencilla, ya que el usuario (principal) ha definido al espacio, como zona de circulación peatonal. De esta manera, sólo resta la conversión física para un área de esta cualidad.

Borthagaray (2012), hablando sobre 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, y Sanz (2002), con su estrategia para la movilidad peatonal, nos dice 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. Un centro peatonal, precisamente, tiene la intención de generar y colaborar a la creación de las cualidades anteriormente descritas, fomentando 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 en un centro urbano, abordaremos algunas ideas de Speck, quien, en su “Teoría General del Caminar” (2012), escribe que para favorecer el andar se deben satisfacer esencialmente cuatro condiciones y ninguna sola es suficiente: este 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 hacia el peatón, estará destinado, si no al fracaso, a un constante conflicto y caos entre los diferentes modos de desplazamiento, resultando 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, permitiendo mejores y más eficientes desplazamientos. Por otro lado, la seguridad, siendo 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 (propensos al turismo). De acuerdo a estos cuatro preceptos, determinamos que una zona peatonal, en un centro urbano, ofrece posibilidades amplias hacia un gran potencial, social, económico y cultural.

Por último, y apoyados sobre algunas ideas de Borja et al. (2003), quien menciona 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 de proporcionar más sentido a la vida urbana, apuntamos que el problema actual más grave de estos 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 peatonal hará más atractivo el exterior y hará las veces de antesala al interior, integrando 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, convirtiéndose en lugares de intercambio social. El medio automotor, que 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 la actividad de hoy, derivando en deterioro, contaminación e invasión de 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 y para generar un equilibrio entre los sistemas de movilidad. La peatonalización además busca el retorno a un ámbito más tranquilo, en donde se refuerce la diversidad, se generen nuevos usos sociales (o se refuercen los que ya están), así como dinamizar su economía y su 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, permitiendo e invitando el acceso al peatón, y constituyendo un área social y ambientalmente privilegiada.

## CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES / MARCO CONTEXTUAL

El presente capítulo aborda las condiciones y los procesos de crecimiento demográfico y territorial en la ciudad de Hermosillo, para comprender su evolución a partir del hoy centro urbano de la ciudad, así como introducirnos a su problemática actual.

### 2.1- 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 ciudades del vecino estado del norte, Arizona, perteneciente a los Estados Unidos de Norteamérica. 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 (ver ilustración 1).



*Ilustración 1. Ubicación de Hermosillo, Sonora, en el país. Sin escala. Fuente: googlemaps.com (2017).*

## 2.2- 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 de la ciudad<sup>33</sup>, hoy centro urbano y comercial, ha mantenido su configuración espacial, la traza original y su estructura urbana prácticamente intactas (ver ilustración 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 (y la demanda de movilidad), provocó un incremento en la actividad y en las funciones urbanas (que al mismo tiempo han cambiado).



Ilustración 2. Plano de la ciudad de Hermosillo en 1895. Se muestra el núcleo fundacional, actualmente centro urbano y comercial, o primer cuadro de la ciudad. Fuente: revista *Región y Sociedad* vol. 28 no. 65, El Colegio de Sonora.

<sup>33</sup> “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, 134; citado en Monteverde 2015, 78).

De acuerdo a datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (Inegi), a inicios del siglo XX, la ahora cabecera municipal contaba con apenas 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. 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 a los datos más recientes, la zona urbana de Hermosillo cuenta ya con 715,061 pobladores. A continuación se muestra la tabla de crecimiento poblacional de la cabecera municipal (ver tabla 1).

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

*Tabla 1. Evolución de la población en la zona urbana de Hermosillo, Sonora. Fuente: Inegi, información histórica censal (2017). \*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.*

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<sup>34</sup> (ver ilustración 3), y la urbanización sigue en crecimiento.

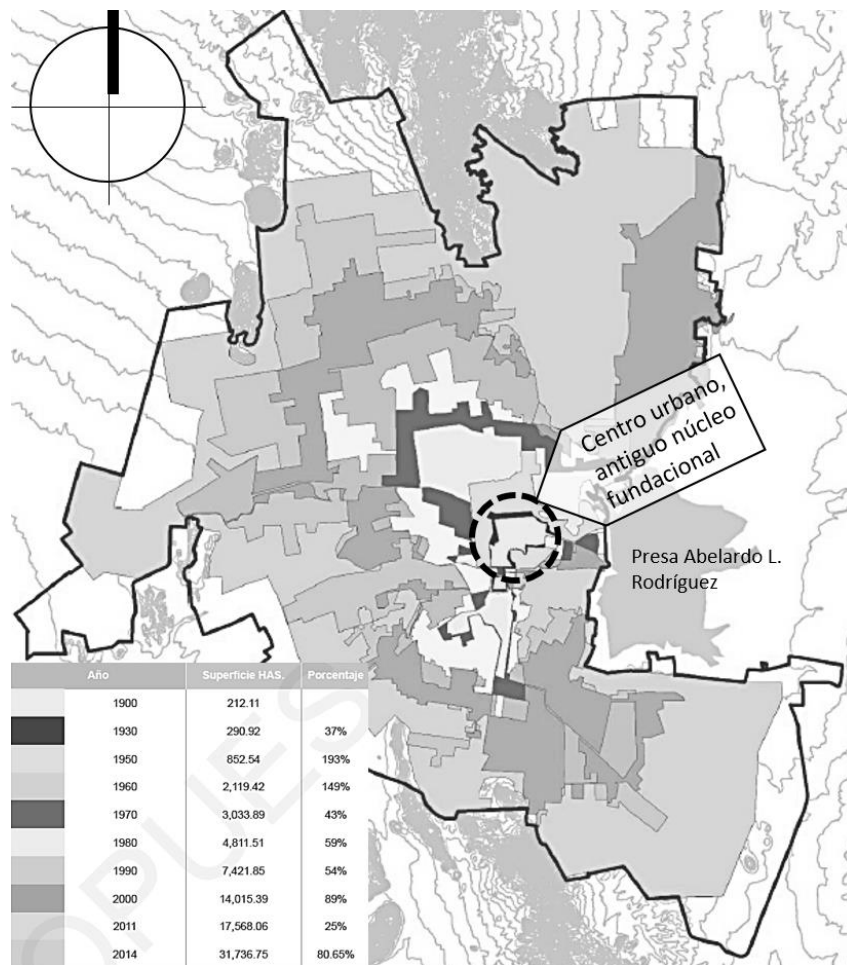


Ilustración 3. Crecimiento territorial de la zona urbana de Hermosillo. Fuente: IMPLAN, en Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016.

### 2.3- El Centro Urbano y Comercial en la actualidad.

En etapas iniciales, el ahora centro urbano presentaba usos de suelo mixtos, prevaleciendo mayoritariamente el habitacional, con viviendas muchas de ellas que, hoy en día, han sido remodeladas y/o adecuadas (o bien, demolidas) para dar paso a

<sup>34</sup> Fuente: Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016.

establecimientos y espacios de venta, y a un uso de suelo y función primordialmente comercial. Esto ha contribuido y es reflejo al día de hoy de que esta zona presente una de las densidades habitacionales más bajas de la urbe<sup>35</sup>.

Por otro lado, para 1990, el espacio que compone el hoy área comercial principal del centro urbano de Hermosillo (Area Geoestadística Básica [AGEB] No. 3352) contaba con ya menos de 500 pobladores, ocupando una superficie de 249,000 m<sup>2</sup> (1 habitante por 498 m<sup>2</sup>), y en la cabecera municipal existía un parque vehicular registrado de 74,816 unidades<sup>36</sup>. 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<sup>37</sup> (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. 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<sup>38</sup>, disminuyéndose, como consecuencia, cada vez más la densidad habitacional.

Se interpretan los datos anteriores en el sentido de que ahora el centro recibe más movimiento de vehículo a motor, y los pobladores han optado por buscar una mejor opción para habitar. Producto de esto, el centro de Hermosillo se encuentra en la actualidad visiblemente en descuido, debido al desgaste y los residuos producto de la intensa y diaria

---

<sup>35</sup> De acuerdo a datos del Inegi, en 1990 el Área Geoestadística Básica (AGEB) número 3352, correspondiente principalmente al actual área comercial del centro urbano, contaba con 451 pobladores. En la actualidad (hasta el censo del 2010), esta misma redujo su número a sólo 210 habitantes, distribuidos en 73 viviendas habitadas (Inventario nacional de viviendas, 2015). La AGEB 3352 cuenta con un área de 249,000 m<sup>2</sup>, por lo que la densidad es de 1 habitante por cada 1,185 m<sup>2</sup>, un número extremadamente bajo.

<sup>36</sup> Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación.

<sup>37</sup> Ídem.

<sup>38</sup> De acuerdo a Rodolfo Sánchez Campuzano, decano del comercio, en: [www.televisahermosillo.tv](http://www.televisahermosillo.tv) (nota del 20 de junio de 2016).

actividad por la gran concentración comercial, y al no haber quien habite permanentemente y cuide debidamente el lugar. Por lo anterior, y por el constante aumento de población y, por consiguiente, de la afluencia al centro de la ciudad, 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 acuden aquí.

En base a lo anterior, se pueden observar en el centro rastros de contaminación (ambiental, visual y auditiva) y 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 un espacio público que ha sido invadido por el vehículo automotor, vendedores ambulantes y productos de los comercios que exponen su mercancía al exterior, ocupando (indebidamente y sin control) las banquetas, dificultando (y en ocasiones hasta imposibilitando) la circulación peatonal.

De acuerdo a la consulta documental y a la experiencia personal, a finales de la década pasada se iniciaron una serie de obras para mejorar el aspecto del centro urbano y comercial, por medio de trabajos de remodelación que incluyeron, entre otros, 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 uniformizar el color y el aspecto de las fachadas de los comercios en vialidades principales como Mariano Matamoros y Aquiles Serdán. Al respecto, menciona Monteverde, sobre su análisis de la implementación del Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Hermosillo en el período 2007-2014, que “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” (2015: 131).

Si bien el centro conserva cierto 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 a la actual actividad comercial, dados los problemas de accesibilidad que restringen (o pueden llegar a hacerlo) a los potenciales clientes de los comercios que integran la zona. En consecuencia, el conjunto de actores que participan en la actividad del centro de la ciudad han provocado problemas de movilidad resultando en 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, 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 et al. 2016, 83).

La población del centro y su identidad comercial que “lo encumbraba como lugar vertebrado para la socialización” (Monteverde 2015, 85), manteniendo el cuidado y permitiendo 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, dando 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 del día, y que, sin tener pobladores o



establecimientos que funcionen de noche, provocan 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, generando 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.

## CAPÍTULO 3. ESTUDIO DEL AREA

### 3.1- Análisis del sitio

#### 3.1.1- Ubicación y descripción del sitio

La zona de estudio se ubica en el centro urbano o “primer cuadro” de la ciudad, emplazado en el sector Centro de Hermosillo (ver ilustración 4), presentándose en él usos de suelo mixtos, comercial, habitacional, de equipamiento y de servicios, entre otros.

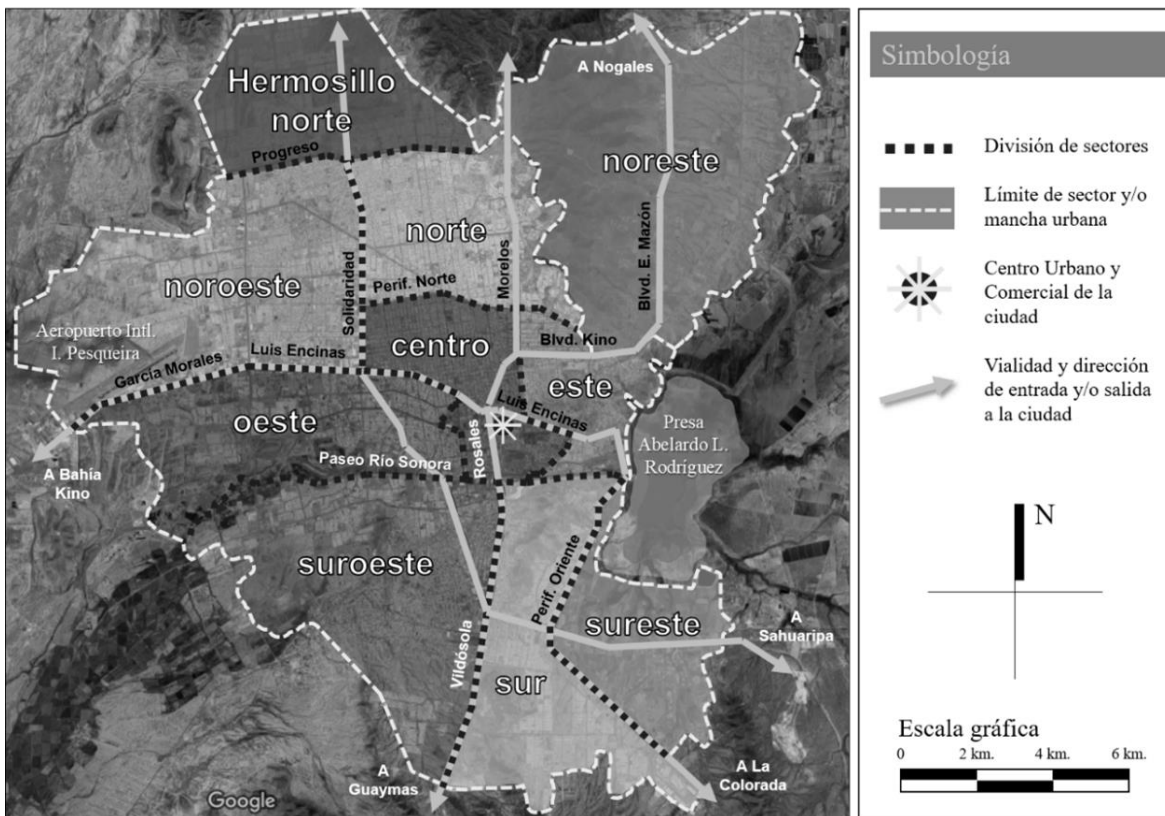


Ilustración 4. Hermosillo, Sonora: distribución de sectores en la ciudad. Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017) e información del IMPLAN Hermosillo.

El centro urbano o 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 en la capital del estado, y abarca la parte histórica y comercial comprendida entre el Blvd. Luis Encinas Johnson al norte, Sufragio Efectivo y No Reección al sur, Calle Jesús García al este y Blvd. Rosales al oeste<sup>39</sup>.

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 800,000.00 m<sup>2</sup>, incluyendo cuadras y vialidades,<sup>40</sup> de los cuales un 30% corresponden a vías públicas de circulación (ver ilustración 5).

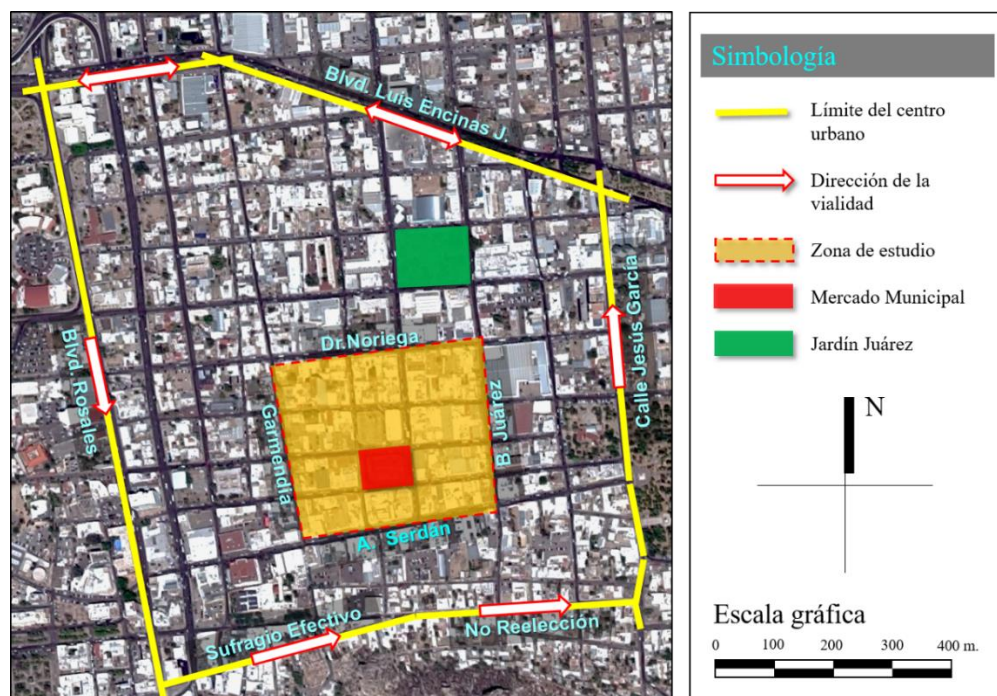


Ilustración 5. Centro Urbano o "primer cuadro" de la ciudad de Hermosillo, Son. Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017) e información del IMPLAN Hermosillo.

<sup>39</sup> Fuente: Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Hermosillo (IMPLAN, 2006)

<sup>40</sup> De acuerdo a polígono trazado en el mapa digital del Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE).

El lugar de estudio, que abarca la zona llamada comúnmente “el corazón del centro”<sup>41</sup>, se compone por las doce cuadras que circundan al Mercado Municipal y al edificio “El Parián”, comprendidas entre la Avenida Dr. Noriega (al norte), Aquiles Serdán (al sur), Calle B. 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 en la zona, que aloja un significativo número de comercios de distintos giros y sirve como arteria de distribución principal (ver ilustración 6).

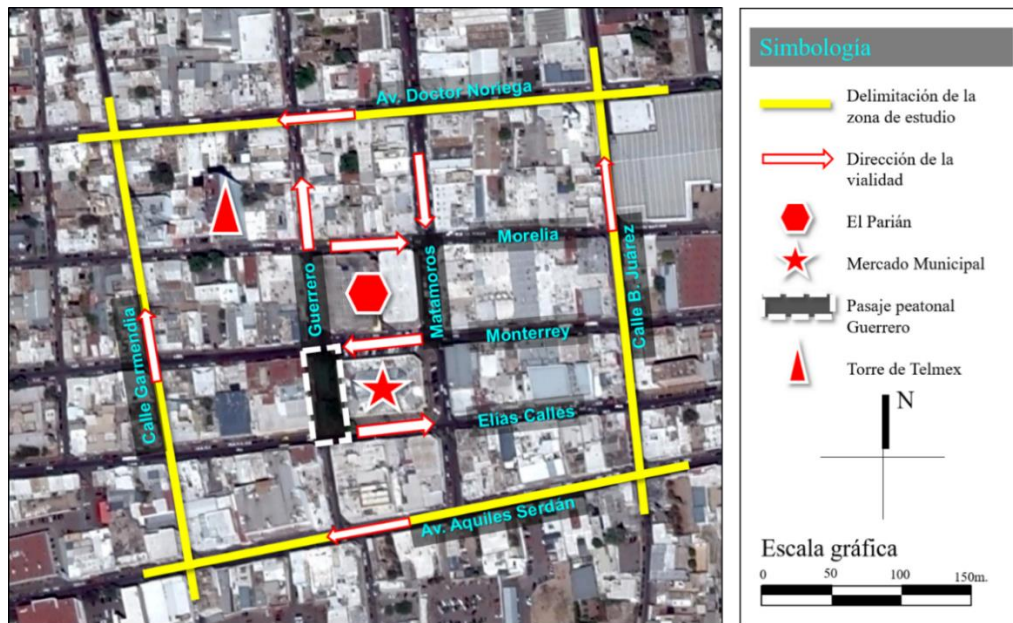


Ilustración 6. Zona de estudio, en el centro urbano de Hermosillo, Son. Fuente: elaboración propia con base en imagen de googlemaps.com (2017).

La elección de este espacio va de acuerdo a información que se detallará en un apartado posterior, la cual muestra que el polígono corresponde al área de mayor concentración comercial, constituyendo la zona de mayor demanda de movilidad. Además, alberga uno de los hitos más sobresalientes a nivel local: el Mercado Municipal, elemento

<sup>41</sup> Se consideran la zona de “el corazón del centro” las cuadras aledañas al Mercado Municipal.

de centralidad e importancia histórica, el cual 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 que es a la vez la más deteriorada (física y ambientalmente), razón de un estudio para una posible renovación (ver ilustración 7).



*Ilustración 7. Vista aérea del centro de Hermosillo, Son., señalando la zona de estudio. Fuente: fotografía propia tomada desde el Cerro de la Campana (2017).*

### *3.1.2- 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 m<sup>2</sup>, incluyendo cuadras y vialidades<sup>42</sup>. El paisaje es meramente urbano, en un entorno histórico y comercial, donde lo edificado predomina sobre lo natural. La imagen urbana<sup>43</sup> es inconstante y exhibe falta de uniformidad, destacando por su altura

---

<sup>42</sup> De acuerdo a polígono trazado en el mapa digital del Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE).

<sup>43</sup> De acuerdo a 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

y/o importancia tres elementos identificables: el Mercado Municipal, el edificio “El Parían” y la Torre de Telmex (ver ilustración 8).



*Ilustración 8. Mercado Municipal No.1 (parte izquierda), Torre Telmex (al centro y atrás) y edificio “El Parían” (al centro y parte derecha). Fuente: fotografía propia (2017).*

El Mercado Municipal No. 1 “José María Pino Suárez”, construido a principios del siglo veinte, representa un punto central y de historia en la ciudad (ver apartado de contexto sociocultural). El Parían, 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 Parían, junto con 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

---

identifica), Nodos (puntos estratégicos de confluencia o concentraciones importantes de un determinado uso o carácter físico) y Mojonos o Hitos (son otro tipo de referencia, exteriores para el observador que no penetra en ellos).

inmobiliario significadamente alto en su sector, que va desde los \$1,800.00 hasta los \$3,000 pesos por metro<sup>2</sup> de suelo<sup>44</sup>.

De acuerdo a la ambientación bioclimática, es notoria la falta de arborización: a excepción de algunas palmeras<sup>45</sup>, 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 al mercado donde el estacionamiento es 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, encontrándose las más amplias sobre la calle Matamoros y en el Mercado Municipal (ver ilustración 9).



*Ilustración 9. Banqueta sur del Mercado Municipal. Fuente: fotografía propia (2017).*

<sup>44</sup> Fuente: Valores de Suelo 2016-2017, Colegio de Valuadores Profesionales del Estado de Sonora, cortesía de la Arq. Sandra Guerrero, valuadora profesional.

<sup>45</sup> Tipo de vegetación que no pertenece al lugar y que, creemos, no produce beneficio alguno, más si acaso el visual.

Existe una sola vía enteramente peatonal, resultado esta de la obra de peatonalización de una porción de la Calle Guerrero, adyacente al mercado, la cual fue realizada a inicios de los años noventa,<sup>46</sup> y proyectada por el Arq. López Brambila. El pasaje peatonal de la calle Guerrero (ver ilustración 10), constituye el único espacio público en la zona de estudio para fines de esparcimiento y socialización, tanto para población foránea (quienes lo usan como punto de referencia y encuentro) como para población local, con algunos elementos de vegetación y/o áreas verdes, a pesar de encontrarse en descuido.



*Ilustración 10. Pasaje peatonal de la calle Guerrero. Fachada sur y vista hacia el norte, al costado oeste del mercado municipal, sobre la Av. Plutarco Elías Calles. Fuente: fotografía propia (2017).*

El lugar de estudio y el centro urbano, junto al llamado “centro cívico” o “centro tradicional”<sup>47</sup>, conformados estos 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

<sup>46</sup> De acuerdo a información de la Arq. Martha Robles Baldenegro, Centro INAH Sonora.

<sup>47</sup> 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.





Hacia el sur de la zona destaca el Cerro de la Campana como punto focal y como el más notorio elemento natural, constituyendo un hito por su relevancia, altura y posición en la ciudad. El mismo funciona, de igual manera, como remate visual (ver ilustración 12).



*Ilustración 12. Vista hacia el sur de la calle Mariano Matamoros. Al fondo el Cerro de la Campana. Fuente: fotografía propia (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° o más en días extremos. El mes más caluroso es junio (ver tabla 2), con temperaturas máximas medias cercanas a los 40°, sin embargo, la falta de arborización<sup>49</sup>, aunada a la aglomeración vehicular (y a las emisiones producidas por la misma) y peatonal,

---

<sup>49</sup> De acuerdo a datos del Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016, el AGEB 3352, a la que pertenece el sitio de estudio, está entre las áreas con menor porcentaje de área verde en la ciudad, en el rango de 0 – 1.31%.

producen sensaciones térmicas aún superiores, a falta de corrientes de aire fresco y ventilación, sobre todo en las vías más estrechas.

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	<b>49.5</b>	48.5	45.6	45.5	43.5	44.3	36.0	<b>49.5</b>
Máxima media °C	24.2	25.8	28.7	32.3	36.3	<b>39.8</b>	39.3	38.3	37.5	33.9	28.6	24.0	<b>32.4</b>
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	<b>25.1</b>
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	<b>17.8</b>
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	<b>-4.0</b>

Tabla 2. Parámetros climáticos promedio de Hermosillo, Sonora. Fuente: Servicio Meteorológico Nacional (2017).

Es por esto, de igual manera, que el asoleamiento es intenso la mayor parte del año. En este sentido, podemos observar que en 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.

### 3.1.3- Contexto socioeconómico: la participación social en la vida comercial

De acuerdo a datos del Inegi, en 1990, el Área Geoestadística Básica (AGEB) No. 3352, a la cual pertenece la zona de estudio, contaba con 451 habitantes, cifra que para el año 2010 disminuyó a 210, distribuidos en 73 viviendas habitadas<sup>50</sup>. El AGEB antes mencionada cuenta con un área de 249,000 m<sup>2</sup>, por lo que la densidad es de 1 habitante por cada 1,185 m<sup>2</sup>, un número extremadamente bajo. Al día de hoy, la zona cuenta con 42 habitantes distribuidos en 18 viviendas<sup>51</sup>. Sobre este aspecto, realizamos una breve

<sup>50</sup> Fuente: INEGI, Inventario Nacional de Viviendas.

<sup>51</sup> Fuente: INEGI, conteo 2015.

consulta, por medio de redes sociales, a un grupo de colegas académicos que laboran en el Departamento de Arquitectura y Diseño de la Universidad de Sonora (por ser la institución contigua al centro de la ciudad), pidiéndoles expresaran el o los motivos del porqué residirían o no en algún sitio del centro, para darse una idea en este aspecto mediante su opinión. Por lo pronto, nadie viviría ahí; sin embargo, consideran interesante la opción de ubicarse en áreas aledañas, que les permita llegar con rapidez a la institución y tener contacto para visitar ocasionalmente 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 no hay mucha gente habitando ahí), además de la antigüedad de las construcciones (las pocas que aún funcionan como viviendas), y la falta de estacionamiento y de limpieza en el lugar. Una de las consultadas menciona lo siguiente: “No me gustaría vivir en un lugar donde no me siento en confianza de sentarme en la banqueta por la tarde.”<sup>52</sup>

Con lo anterior vemos que, al momento, el centro de la ciudad no se considera una buena opción para vivir; la falta de habitantes provoca su abandono y su descuido por las noches, sobre todo en la zona de estudio donde prácticamente hay nula vivienda, constituyendo una zona primordialmente (si no es que totalmente) comercial.

Actualmente, el sitio constituye el nodo de mayor aglomeración comercial en el sector y en la ciudad, contando con 473 comercios establecidos<sup>53</sup> en un área de 106,000 m<sup>2</sup> (ver ilustración 13), más una cantidad importante de puestos ambulantes, contrastando con los 1,100 comercios en todo el centro urbano, en un área de casi 800,000 m<sup>2</sup>.

---

<sup>52</sup> Arq. Arlette Chávez, docente de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Sonora.

<sup>53</sup> Fuente: Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), 2017.



Ilustración 13. 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, siendo que, sobre todo en los puestos de comida, la gente se detiene a consumir, a descansar y a platicar (mayormente a partir de las 11:00 a.m. hasta prácticamente el final de la actividad del día), dando esto plusvalía a la vez al comercio establecido a su alrededor. Lo anterior muestra que la función de una banqueta, en algunos casos, va más allá de caminar<sup>54</sup>.

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,<sup>55</sup> en

<sup>54</sup> Ver Jacobs (1992) para abundar al respecto.

<sup>55</sup> 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, realizando de tres a cuatro compras. Fuente: [www.televisahermosillo.tv](http://www.televisahermosillo.tv) (nota del 3 mayo de 2016).

un 65.98%, con fines de trabajo, en un 14.75%, y en un 8.20% con fines de recreación<sup>56</sup>. De acuerdo a cifras manejadas por el Patronato Pro-Obras del Centro Cívico y Comercial de Hermosillo, son aproximadamente entre 10,000 y 12,000 visitantes al día los que llegan a acudir<sup>57</sup>, repuntando en fechas especiales hasta 40,000<sup>58</sup>. La Unión de Comerciantes registra las horas de mayor afluencia y actividad comercial entre las 11:00 de la mañana y las 5:00 de la tarde<sup>59</sup>. Por otro lado, se observa que desde horas tempranas (aproximadamente desde las 4:00 a.m.) inicia en el mercado la actividad comercial (y social) para la población más tradicional y huéspedes ocasionales, a quienes se observa tomando café o desayunando y platicando en su interior o en las afueras del mismo.

De nuevo se consultó brevemente a los académicos de la Universidad de Sonora, preguntándoles por qué visitan o no el centro de la ciudad, ya sea de paseo o por motivo de compras. Los comentarios expresan 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 cosas que franquicias comerciales no ofrecen: utensilios, té o material artesanal. Otros acuden solamente a los centros nocturnos (los pocos que hay en la zona sur como “El Club Obregón” o “La Verbena”, entre otros). Por otro lado, se expresó que es difícil caminar por las banquetas, al grado que hay que disponerse psicológicamente para hacerlo<sup>60</sup>. Uno de los consultados expresó que visita el centro por motivos de trabajo o personales, las cuales aprovecha para comer o tomarse un café.<sup>61</sup>

---

<sup>56</sup> De acuerdo al Diagnóstico del Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del centro de Hermosillo (2007).

<sup>57</sup> En entrevista con el Sr. Mario Robles Casanova, Director General (julio de 2017).

<sup>58</sup> De acuerdo a comerciantes organizados, en: [www.televisahermosillo.tv](http://www.televisahermosillo.tv) (nota del 20 de junio de 2016).

<sup>59</sup> En entrevista con el Sr. Rubén López Peralta, Presidente de la Unión de Comerciantes del Centro (2017).

<sup>60</sup> En opinión de la Arq. Beatriz Clemente, docente de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Sonora y maestra en ciencias sociales por El Colegio de Sonora.

<sup>61</sup> Arq. José Manuel Ochoa, docente de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Sonora.

Lo anterior denota y/o resalta la importancia de algunos locales como parte de la identidad cultural y actividades comerciales y económicas, muchas de las cuales se encuentran ubicados dentro o alrededor del Mercado Municipal. Para darse una idea sobre la importancia social y comercial de este inmueble, se realizó una breve entrevista al antropólogo Luis Andrés Franco Garza, especialista en el tema, quien sostiene en su estudio sobre el mismo que “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”. El mismo menciona que ocasionalmente se instalan por temporadas los campesinos para vender su producto excedente, por lo cual el mercado es importante también para la economía de las familias rurales<sup>62</sup>.

Esto suma, de igual manera, la importancia de los visitantes que acuden de la costa y de las zonas rurales del municipio, y la “Central de Autobuses Mixtos de Hermosillo” que se encuentra en el centro para este fin. Esto promueve que el primer cuadro y sobre todo el área de estudio sean las zonas por las cuales se adentran los foráneos en la ciudad, y formen parte igualmente de la actividad social y económica de las mismas.

### *3.1.4- 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 hoy en día, representados de manera intangible, pero tangible a la vez por el patrimonio edificado.

---

<sup>62</sup> Ver Franco (2013) para abundar en esta información.

El centro de Hermosillo representa, por medio de su entorno físico y social, espacio de historia y tradición; la mayoría de inmuebles y sitios considerados patrimonio histórico de la ciudad se concentran en él, existiendo aun de pie, completa o parcialmente, 60 sitios e inmuebles catalogados por el INAH (más uno ya totalmente demolido) como patrimonio histórico en el primer cuadro de la ciudad<sup>63</sup>. El Mercado Municipal (ver ilustración 14), 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.



*Ilustración 14. Mercado Municipal No.1 "José María Pino Suárez". Fuente: fotografía propia (2017).*

Representa un papel fundamental para la población hermosillense, siendo 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<sup>64</sup>, su peso descansa en su diseño y en algunos negocios de

---

<sup>63</sup> Fuente: Catálogo de Monumentos Históricos Inmuebles, de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos (2017), cortesía de la Arq. Anabel Leyva, INAH Centro Sonora.

<sup>64</sup> El Lic. en Gastronomía y Antropólogo Luis A. Franco menciona que las compras del mercado son “compras efímeras” y que nadie realmente acude a surtir el mandado, sino a comprar algún producto específico ya sea de paso, o bien, al encontrarse ahí cuando acuden a comer.



marcada tradición y antigüedad, conservando aún elementos físicos, sociales y tradicionales que forman parte del folclor, la cultura y la identidad local y regional<sup>65</sup> (ver ilustración 15).



*Ilustración 15. Interior del Mercado Municipal. Fuente: fotografía propia (2017).*

En este sentido, cabe mencionar que la función de este espacio va más allá de comprar; su importancia social gira en torno a la alimentación y a la convivencia, a través de los cuales se recrea y se reproduce la identidad sonorenses en un espacio público<sup>66</sup>. “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.”<sup>67</sup>

Por otro lado, actualmente, aunque existen sub-centros urbanos u otras zonas comerciales que bien cubren las necesidades de determinadas zonas de la urbe, la población reconoce al centro por su historia y tradición jugando un papel fundamental en la definición de la identidad, además de la oferta comercial y la accesibilidad en precios que define el carácter de este espacio al día de hoy. A pesar de los años, y los cambios del tiempo y el

<sup>65</sup> Ver Franco (2013) para ampliar al respecto.

<sup>66</sup> En entrevista con Luis Andrés Franco Garza, Lic. en Gastronomía y Antropólogo social.

<sup>67</sup> Idem.

sentido espacial, gran parte del imaginario sociocultural del centro urbano se mantiene mediante algunas edificaciones que por su trascendencia en la vida urbana, trascendencia estética, o por su relación con las tradiciones y costumbres del lugar, aún representan bienes de importancia<sup>68</sup>, aunados a un espacio público emblemático donde el aspecto social y folclórico juegan un papel fundamental, formando parte del patrimonio histórico, con un valor potencialmente artístico y de atractivo turístico.

### **3.2- Descripción de la problemática y análisis vial**

#### *3.2.1- Ocupación del auto y deterioro espacial*

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 (por mencionar algunas: 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.



*Ilustración 16. Vista hacia el oeste de la Av. Elías Calles, mostrando gran superficie en su arroyo vehicular en relación a su espacio peatonal. Fuente: fotografía propia (2017).*

---

<sup>68</sup> Diagnóstico del Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Hermosillo (2007).

De acuerdo al análisis correspondiente, de los casi 800,000 m<sup>2</sup> que abarca el primer cuadro, un 30% (alrededor de 240,000 m<sup>2</sup>) 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, aunado al transporte público, causan conflicto y congestión vial, especialmente en el área en cuestión, privando de un espacio más digno 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 (ver ilustraciones 17 y 18).



*Ilustración 17. Av. Elías calles, vista hacia el este. Ocupación de la vía pública por vehículos y autobuses urbanos, causando congestión vial. El peatón no cuenta con cruces y espacios adecuados para circular. Fuente: fotografía propia (2017).*



*Ilustración 18. Cruce de Matamoros y Av. Monterrey. Una persona en silla de ruedas atravesando una calle en mal estado. Se puede observar que la rampa para discapacitados se encuentra encharcada. Fuente: fotografía propia (2017).*

El centro de Hermosillo, por su condición e historia, cuenta con ciertas limitaciones de espacio y de circulación, que condicionan a “modernas” formas de movimiento, en este caso, al medio automotor. Siendo así, la preferencia por la comodidad del vehículo privado, y la manera, forma y cantidad en que tiene lugar al día de hoy, ha alcanzado un nivel de ocupación vial que hace ya de éste un medio poco práctico para circular en la zona.

El aforo vehicular llega en fechas especiales a los 6,000 (seis mil) automóviles en un día en el centro de la ciudad<sup>69</sup>. Tomando en cuenta las características del espacio, tal número nos muestra una situación de hacinamiento, invasión del espacio urbano por este medio y congestión de fuerte magnitud. Además, el deterioro del espacio vial (y de la calidad del espacio en general), aquel que es producto del excesivo uso y 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 afectaciones al aspecto estético y condiciones ambientales fácilmente observables, mermando la calidad espacial (ver ilustraciones 19 y 20).



*Ilustración 19. Baches y encharcamientos en el centro de Hermosillo. Fuente: fotografía propia (2017).*

<sup>69</sup> De acuerdo a Rodolfo Sánchez Campuzano, decano del comercio, en: [www.televisahermosillo.tv](http://www.televisahermosillo.tv) (nota del 20 de junio de 2016).



*Ilustración 20. Vías dañadas y deterioro espacial en la zona de estudio, causado por el medio motorizado y la mala calidad de la construcción. Fuente: fotografías propias (2017).*

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)<sup>70</sup>, limitan cada vez más el espacio peatonal (ver ilustración 21), como se verá en el siguiente apartado.

<sup>70</sup> Incluso, el espacio de circulación vehicular se ve afectado 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 incluso se considera “insuficiente” por los comerciantes de la zona. Al respecto, Monteverde (2015) menciona que la falta de estacionamiento, obstáculo que la Unión de Comerciantes atribuye para elevar las ventas, es un problema endógeno, causado por los mismos dueños y empleados de las tiendas.



*Ilustración 21. Calle Guerrero hacia el norte. Se muestra la ocupación del espacio público por los autos que duran hasta horas estacionados, siendo que existe un gran tráfico peatonal y las banquetas son angostas para este fin. Fuente: fotografía propia (2017).*

### *3.2.2- El espacio de movilidad peatonal*

La zona de estudio imprime una visible falta de un sistema vinculado de espacios públicos y de fluidez para caminar; no obstante, se observa que ésta se niega a perder su naturaleza (peatonal), a pesar de que es claro el privilegio espacial para el vehículo a motor. Pese al intenso tráfico peatonal, las áreas de circulación para este fin se han minimizado y reducido a espacios angostos y banquetas –muchas de ellas en mal estado– que, aún más, se ven invadidas por vendedores ambulantes o comercios establecidos que entorpecen el paso al exponer mercancías al exterior (ver ilustración 22). Acerca de esto, el presidente de la Unión de Comerciantes expresa que se ha tratado este tema con los dueños de negocios, quienes hacen caso omiso de la petición de respetar el espacio de venta y no invadir la

banqueta<sup>71</sup>. Ahora bien, sin dejar de puntualizar que el comercio al exterior y el ambulante constituyen un claro problema hacia el espacio de circulación, cabe mencionar que esta cualidad representa y ya es parte de la forma e 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, consideramos se hace precisa una ordenación y/o regulación.



*Ilustración 22. Espacios de circulación peatonal y banquetas angostas en el centro de Hermosillo, invadidas por el comercio y puestos ambulantes sin control. Fuente: fotografías propias (2017).*

<sup>71</sup> En entrevista con el Sr. Rubén López Peralta (julio de 2017), comerciante del centro de la ciudad. El entrevistado menciona que se ha requerido más de una vez el respeto a las banquetas, con poca o nula atención a la petición.

Aunado a lo anterior, las vías sobre las que transita el transporte público y las estaciones o “paradas” de camión ubicadas en el área, presentan banquetas angostas y sin ningún tipo de protección para el peatón, ni diseño o mobiliario para paradores urbanos, siendo poco adecuadas para la función de espera y abordaje, y aún menos para caminar en ellas (ver ilustración 23).



*Ilustración 23. Vista hacia el oeste de la Av. Plutarco Elías Calles, mostrando una banqueta angosta que funciona como "parada" de autobús. Fuente: fotografía propia (2017).*

El único espacio meramente “peatonal” en el lugar de estudio, 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<sup>72</sup>,

---

<sup>72</sup> En entrevista con la entonces titular del IMPLAN, Arq. Guadalupe Peñúñuri (2016).



y del entorpecimiento del paso en ocasiones por algunos puestos ambulantes o pequeñas islas de servicios establecidas sin un buen control (ver ilustración 24).



*Ilustración 24. Interior del pasaje peatonal Guerrero, vista hacia el norte. Fuente: fotografía propia (2017).*

Sin embargo, este espacio público cuenta con algunos aspectos positivos: el pasaje peatonal hoy en día cuenta con una dinámica interesante, debido a la gente que por lo general (a todas horas del día) permanece en él. Este espacio forma parte de la identidad local y se conjuga adyacente al Mercado Municipal como una especie de extensión del mismo. Es conocido popularmente como la “Placita Guerrero” o “La Plaza de los Viejitos”, por el sector de adultos mayores que lo visitan y permanecen en él. Constituye un área de desahogo para esta zona del centro, para la gente que busca descansar en un espacio cubierto de la radiación solar, punto de encuentro de los visitantes foráneos, o bien socializar y convivir con amigos o gente que acude al lugar, además de tener diversas prácticas sociales.

Ahora bien, 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 de la mañana y las 5:00 de la tarde. Sin embargo, resaltan algunas con mayor intensidad, como se muestra en la imagen (ver ilustración 25).

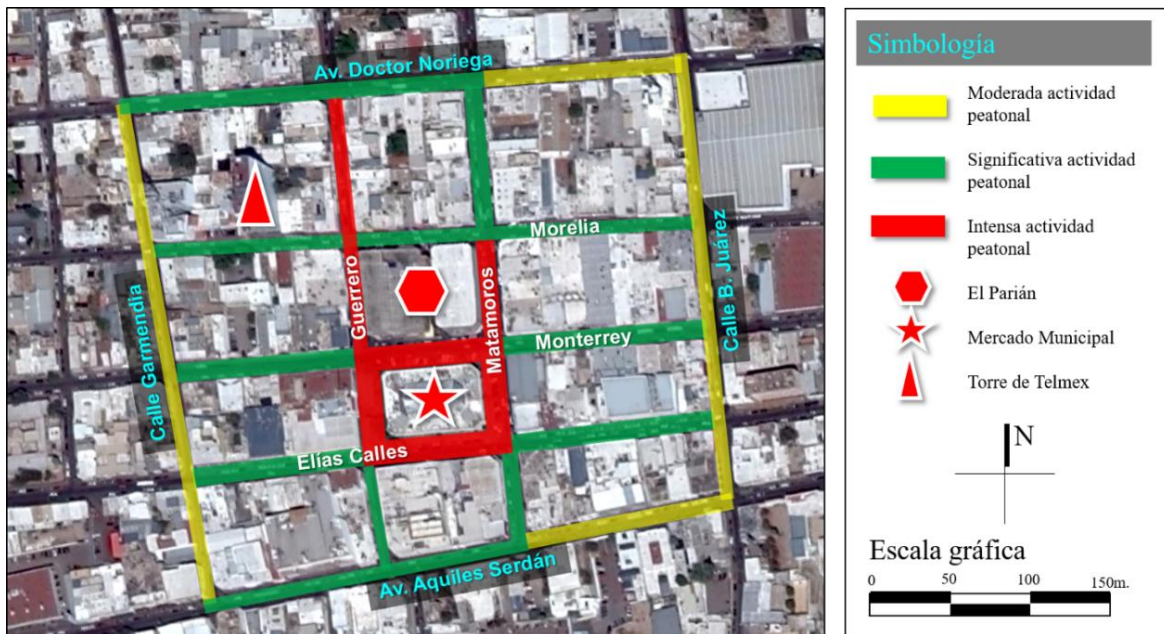


Ilustración 25. Vías con mayor actividad peatonal. Fuente: elaboración propia en base a mapa de googlemaps.com (2017).

Observamos que el movimiento aumenta a partir de la Calle Matamoros hacia el oeste, hacia la zona de mayor afluencia: la del mercado y de El Parián, por la que además, como ya se ha visto, circula actualmente gran cantidad de tráfico vehicular y de rutas de camión. Por último, se observa que algunos cruces peatonales presentan puntos de inseguridad, sobre todo en las vías más amplias cuando el auto 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 rara vez ceden consideración alguna al peatón (ver ejemplo en ilustración 26).



*Ilustración 26. Cruce peatonal conflictivo. Esquina de las calles Mariano Matamoros y Av. Monterrey donde el auto no tiene consideración hacia el peatón. Fuente: fotografías propias (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 fluidos y dignos para circular<sup>73</sup>. Su falta de atención ha dado como resultado “áreas

<sup>73</sup> El Sr. Rubén López Peralta, Presidente de la Unión de Comerciantes del centro, menciona que “el peatón es el que genera el comercio en el centro” y que “el peatón se siente con un espacio incómodo para su libre caminar”. Al respecto, considera también el Sr. Mario Robles Casanova, Director General del Patronato Pro-Obras, definitivamente importante el espacio peatonal, ya que “si tu llegas en tu carro o llegas en camión, aquí

peatonales” severamente dañadas y/o minimizadas, producto del privilegio al espacio vehicular y a la demanda comercial, haciendo que los usuarios elijan o tengan forzosamente a veces que caminar sobre el arroyo vehicular (ver ilustración 27), exponiendo su integridad y seguridad física, a falta de espacios más amplios, dignos y aptos para transitar.

Es importante señalar que no se ha considerado como eje normativo la integración universal 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.



*Ilustración 27. Vista hacia el sur de la Calle Guerrero. Se observa una persona caminando sobre el arroyo vehicular, ya que la banqueta resulta en un espacio de circulación insuficiente. Fuente: fotografía propia (2017).*

Lo anterior nos habla del despojo del espacio para el peatón, sin embargo, es claro el privilegio al espacio vehicular. Es precisa en la zona la ordenación y recuperación de la naturaleza peatonal, de manera física e integral en las sendas, buscando un equilibrio en la circulación, que derive en beneficio de las condiciones espaciales del centro de la ciudad.

---

al centro, normalmente tienes que moverte una cuadra o dos cuadras, y hay que caminar por las banquetas” y “es muy complicado o mucha suerte que llegaras y te estaciones afuerita del negocio al que tu vienes, es rara vez, entonces si tienes que caminar; las banquetas las tenemos que tener limpias y adecuadas para el tránsito de las personas”.

### 3.2.3- Problemas de tráfico, peatonalidad y congestión vial

Se realizó un ejercicio de análisis de las vías que articulan la zona consideradas críticas en la investigación, observando sus características, flujos y espacios de circulación y traslado, 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 el 84% de las rutas del transporte público<sup>74</sup> circula por 5 de las 9 calles del área de estudio, mismas que cuentan con altos flujos de tránsito vehicular, agravando aún más la situación. (Ver ilustración 28),



Ilustración 28. Vialidades en la zona de estudio por las que circula alguna ruta de transporte urbano. Fuente: elaboración propia con base en [googlemaps.com](http://googlemaps.com) (2017) e información de [www.une.sonora.gob.mx](http://www.une.sonora.gob.mx)

El Patronato Pro-Obras menciona que “las calles por donde hay más tránsito de camiones, son las que se deterioran más.”<sup>75</sup> Los problemas que presenta la presencia del autobús son altamente visibles en el espacio vial. Por un lado, están las condiciones físicas y mecánicas de las unidades, mismas que provocan altos niveles de contaminación tanto

<sup>74</sup> La página web de transporte urbano <http://une.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 3 restantes circulan cerca del mismo.

<sup>75</sup> En entrevista con el Sr. Mario Robles Casanova, Director General del Patronato Pro-Obras del Centro.

visual, como auditiva y ambiental. Por otro, y tomando en cuenta la forma de conducir, en muchas ocasiones descortés del chofer, el diseño vial y el espacio de maniobra se ve forzado y limitado por factores de tiempo (históricos) y adecuación de rutas en la zona. Sin embargo, se considera al autobús como un “mal necesario”, ya que alrededor del 80% de los visitantes llega por este medio<sup>76</sup>, colocándolo como un factor fundamental para la vida del centro al hacer llegar a la clientela y visitantes a este lugar.

De lo anterior, y mediante observación y estudio, se pudo constatar que la Av. Elías Calles (ver ilustración 29) es la vía con mayores problemas de tráfico y congestión vial. A pesar de contar con cierta amplitud (un promedio de 15.46 m.), es aquí donde el transporte público convive en mayor medida con el tránsito vehicular (ver ilustración 30).

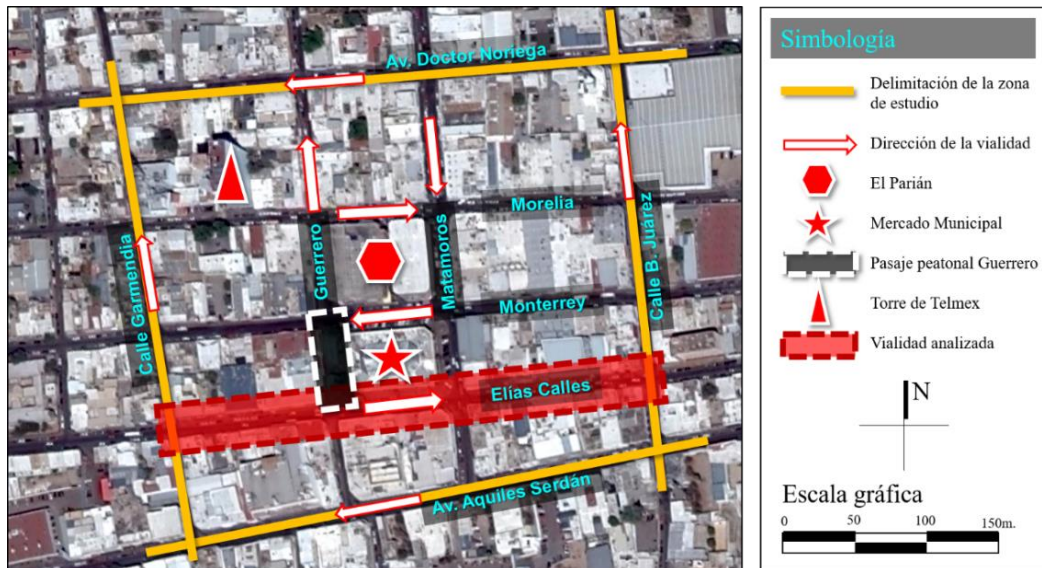


Ilustración 29. Zona de estudio, en donde se señala la Av. Plutarco Elías Calles. Fuente: elaboración propia en base a imagen de googlemaps.com (2017).

<sup>76</sup> De acuerdo a estudios hechos en 2016 por el Patronato Pro-Obras y la Unión de Comerciantes del Centro.



*Ilustración 30. Av. Plutarco Elías Calles, receptora de una gran cantidad de rutas de transporte público y tránsito vehicular y peatonal.  
Fuente: fotografía propia (2017).*

Sobre esta misma avenida observamos 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 la banqueta es insuficiente para cumplir a plenitud su función. Más hacia el este, entre las calles Guerrero y Matamoros, la banqueta del mismo lado presenta una situación similar: a pesar de no haber paradas de autobús, en el día se encuentran algunos puestos sobre el ancho peatonal que reducen y limitan el flujo de circulación (ver ilustración 31). 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 (ver ilustración 32).



*Ilustración 31. Banqueta sur de Av. P. Elías Calles, entre Guerrero y Matamoros. Se observan puestos que dificultan el flujo de circulación. Fuente: fotografía propia (2017).*



*Ilustración 32. Vista hacia el este de la Av. Elías Calles. Personas cruzan entre los autos desde el mercado y el pasaje peatonal Guerrero. Fuente: fotografía propia (2017).*



Observamos en la zona otra vía de importancia consideramos crítica: la calle Guerrero (ver ilustración 33), con un importante flujo peatonal y concentración comercial. Su costado oeste, entre la Av. Monterrey y la calle Morelia, se ocupa por un sitio de taxis, y la acera de enfrente por puestos ambulantes situados sobre el arroyo vehicular (ver ilustración 34).



Ilustración 33. Zona de estudio donde se señala la calle Guerrero. Fuente: elaboración propia en base a imagen de googlemaps.com (2017).



Ilustración 34. Vista hacia el norte de la calle Guerrero, mostrando un sitio de taxis y puestos ambulantes en sus banquetas. Fuente: fotografía propia (2017).

Al fondo de la imagen, se observa que la vía reduce importantemente su ancho (de 12.49 a 10.75), 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 que transita sobre ellas. El tramo descrito, eminentemente peatonal, presenta notorios problemas para el movimiento. Las banquetas (que van de 2.55 a 2.58 m.) son claramente insuficientes y, siendo la vía más estrecha en la zona de estudio, son fuertemente ocupadas por comercio al exterior, ambulantes, tránsito y estacionamiento vehicular (ver ilustración 35).



*Ilustración 35. Calle Guerrero, una vía eminentemente peatonal y de alta concentración comercial. Fuente: fotografía propia (2017).*

La calle Mariano Matamoros (ver ilustraciones 36 y 37), con sentido norte sur, es la vialidad más amplia en el sitio (con un promedio de 17.91 m.), y tal vez considerada de mayor importancia (ya que es la que mejor permite y posibilita el acceso al centro de norte

a sur): por ella circulan 12 rutas de camión<sup>77</sup>, existe un intenso movimiento vehicular, y es la vía que distribuye el tráfico (motorizado y peatonal) hacia otras en la zona de estudio.

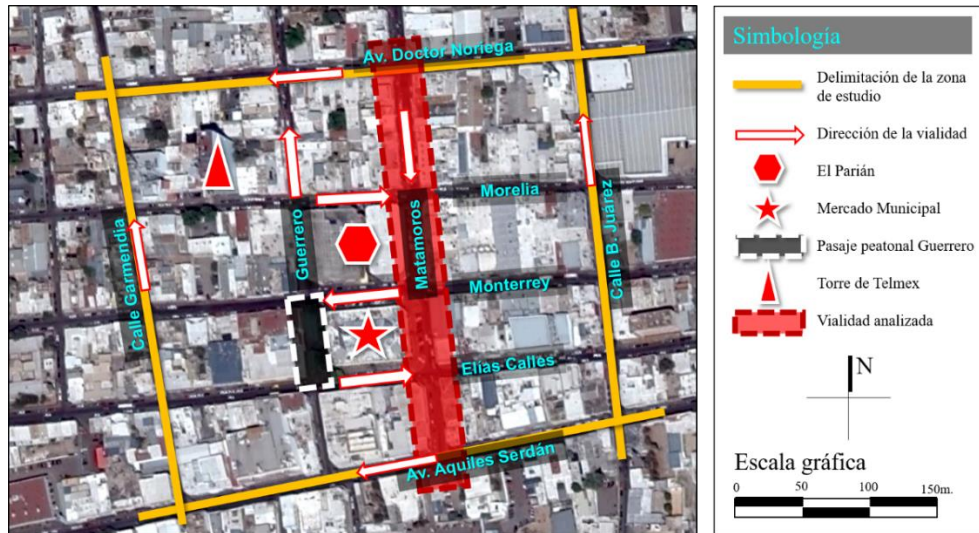


Ilustración 36. Zona de estudio donde se señala la calle Mariano Matamoros. Fuente: elaboración propia en base a imagen de googlemaps.com (2017).



Ilustración 37. Calle M. Matamoros, vista de norte a sur. Fuente: fotografía propia (2017).

<sup>77</sup> Dato extraído de la página web: <http://une.sonora.gob.mx/rutas/ubica-tu-camion.html>

A pesar de su amplitud, se pueden observar en algunas horas del día algunos problemas de congestión vial, sin ser 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 de El Parián y el Mercado Municipal. Sin embargo, aun siendo la vía con banquetas más amplias en la zona de estudio (de 3.00 a 3.30 m.), el intenso tráfico peatonal que se observa, aunado al comercio ambulante, hacen que, sobre todo las del lado oeste, parezcan y/o sean insuficientes propiamente para caminar (ver ilustración 38).



*Ilustración 38. Banqueta oeste de calle Matamoros, al costado del edificio El Parián. A pesar contar con cierta amplitud, la banqueta se ve ocupada por el comercio ambulante, entorpeciendo el paso del peatón. Fuente: fotografía propia (2017).*

Por último, en cuanto a vialidades críticas detectadas, la Avenida Monterrey (ver ilustración 39) exhibe en el área un claro grado de importancia, a partir de la calle Matamoros hacia el oeste, en el tramo de El Parián y el Mercado Municipal (con 13.44 m.).

Estando 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 (ver ilustración 40).

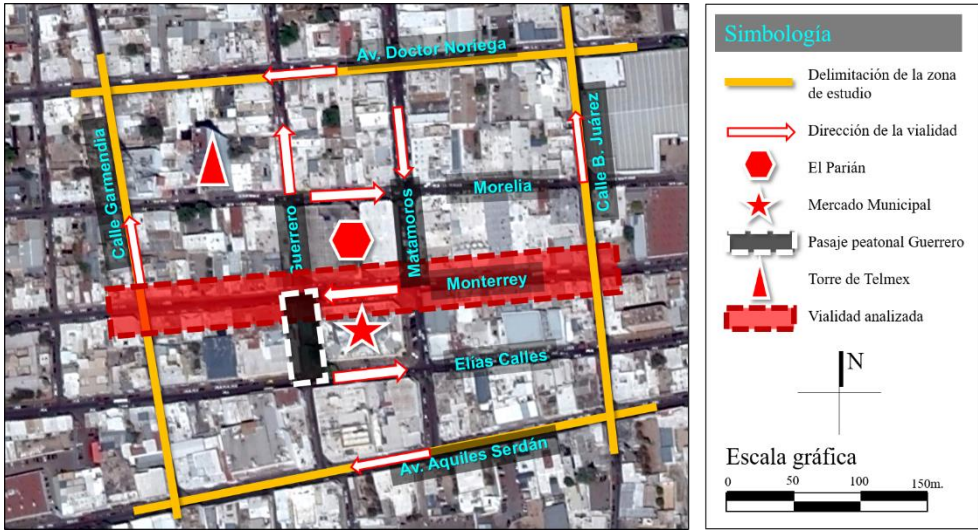


Ilustración 39. Zona de estudio donde se señala la Avenida Monterrey.. Fuente: elaboración propia en base a imagen de googlemaps.com (2017).



Ilustración 40. Vista hacia el oeste de la Av. Monterrey, entre el Parián y el Mercado Municipal. Fuente: fotografía propia (2017).

En este tramo, a pesar de su amplitud, más que para el tráfico a motor el problema se presenta hacia el peatón. Pudiéndose cuestionar la falta de cultura vial por parte del

transeúnte, que muchas veces atraviesa la calle por cualquier lugar, ignorando los cruces propiamente debidos y/o “señalados”<sup>78</sup>, consideramos, como ya hemos mencionado, que el centro urbano de Hermosillo y de la ciudad mexicana en general es un espacio de naturaleza peatonal invadido al día de hoy por el medio automotor, lo cual ha venido a crear un conflicto entre ambas partes, precisando de un ajuste para establecer la prioridad.

Para finalizar el apartado, y sobre el resto de las vías que articulan el espacio que ocupa nuestra zona de estudio (Morelia, Garmendia, Dr. Noriega, Juárez y Serdán), podemos mencionar que, a nuestro juicio, no presentan problemas significantes en cuanto al tema se refiere, salvo el ancho de banquetas que resulta insuficiente (en los tramos de mayor concentración) para la circulación peatonal, además del deterioro en general y del espacio de circulación.

### **3.3- Valoración de la situación actual**

Siendo un nodo emblemático y central en la ciudad, con características históricas y de tradición cultural, creemos que la zona de estudio presenta una falta de equidad en el uso y distribución del espacio urbano y del espacio de circulación<sup>79</sup>, siendo este ineficiente y poco adecuado no sólo para el peatón, sino para el acceso y el traslado mediante cualquier forma de movilidad<sup>80</sup>. Lo anterior constituye un conjunto de deficiencias que permean la habitabilidad<sup>81</sup> de las áreas y espacios de uso común, provocando en turno un sentimiento

---

<sup>78</sup> Entrecorrimos la palabra *señalados*, ya que los cruces distan de un buen señalamiento y mucho menos protección. La pintura en la calle marcando las líneas de cruce peatonal se encuentra casi siempre desgastada y poco visible, ocasionando muchas veces que los autos se encuentren parados sobre ellas sin permitir el paso al peatón.

<sup>79</sup> Ver Cortés et al. (2011) para ampliar sobre la inequitativa distribución del espacio urbano.

<sup>80</sup> Ver ITDP (2012) para abundar sobre el tema de la movilidad ineficiente en México.

<sup>81</sup> Entendemos la habitabilidad como el uso óptimo y confortable de un área o espacio, ya sea público o privado, con condiciones que hagan accesibles y adecuadas las funciones de estar, disfrutar o aprovechar al máximo las cualidades propias del lugar.

de molestia y malestar social, que priva a esta 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 puede generar (y pensamos que lo hace) problemas de integración universal (para gente de cualquier capacidad socioeconómica y/o cualidades físicas), así como una disminución del valor del mercado inmobiliario que una zona de esta naturaleza por sus cualidades intrínsecas pudiera guardar, perdiendo terreno ante los modernos desarrollos comerciales<sup>82</sup> 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.

Existe un deterioro físico y ambiental producto principal, a nuestro juicio, del excesivo uso y espacio dedicado al medio automotor, que deriva visible y tangiblemente en el medio espacial, mermando su calidad. La baja densidad habitacional es otro aspecto por el que creemos esta zona no recibe el debido cuidado y conservación. A fin de cuentas, más que físicas, son las condiciones y la calidad del espacio de uso común lo que se ve afectado.

Creemos que el Mercado Municipal, edificio emblemático de la zona, se encuentra desvalorizado y se está desperdiciando su potencial; sumergido en un caos urbano conformado por un sistema poco sano de ocupación del espacio público que lo rodea, entre estacionamientos, calle dañadas, sucias y en mal estado, excesiva circulación del transporte a motor (entre el auto particular y el transporte público)<sup>83</sup>, no dejando lugar para el peatón y para resaltar su imagen patrimonial.

---

<sup>82</sup> Ver: <http://www.arquine.com/el-futuro-del-centro-comercial-en-mexico/> para abundar al respecto.

<sup>83</sup> Ver Galán (2007) para ampliar el tema de la invasión vehicular.

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<sup>84</sup>, el espacio para el peatón es el más afectado, debido a su falta de respeto aunado al poco cuidado, mantenimiento y ordenación de los elementos urbanos, e infraestructuras más eficientes tomando en cuenta a la amplia gama de la población.

Siendo el área más visitada y de alta concentración comercial (lo que la convierte en el área de mayor demanda de movilidad peatonal), las condiciones y espacios poco eficientes privan a esta zona de un mayor potencial (creemos firmemente que lo tiene). 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.

Existe poca o casi nula vegetación, y la contaminación visual, auditiva y ambiental es perceptible. 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, y al mismo volumen vehicular que a la vez obstaculiza el flujo de viento. Sin embargo, consideramos que el calor no es factor para el funcionamiento del centro, o bien para un planteamiento de peatonalización, ya que la gente que acude regularmente está acostumbrada al efecto del sol (y el centro mantiene su promedio diario de visitantes no importando la situación

---

<sup>84</sup> El Director General del Patronato Pro-Obras menciona que generalmente se reporta uno o ningún accidente por mes, debido a que las características del centro no permiten la circulación a gran velocidad (en entrevista, 2017).



climatológica); no obstante, esta situación se puede mejorar, creando mejores condiciones para aliviar o amortiguar la sensación.

Además, debido a la imagen de descuido y a 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 pudiera generar un sentido de apropiación y pertenencia, perdiendo la oportunidad incluso de convertirse en un sitio adecuado para el turismo tanto foráneo como local.

A pesar de lo anterior, es claro que existe un área de oportunidad en el valor que la zona de estudio representa, la cual precisa de una intervención y de la recuperación del espacio del peatón, y del espacio público en general para un uso y mantenimiento más favorable, que potencie sus características elevándolo a un mejor 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, un espacio emblemático de la ciudad, se podrán generar las condiciones propicias para su función principal: el acceso a la vida, el comercio y la sociabilidad, en un lugar digno<sup>85</sup> y atractivo que funcione mejor, y represente la cultura de la ciudad y a su población.

---

<sup>85</sup> Ver texto de ITPD (2013) donde abordan el acceso a los bienes y servicios que hacen posible una vida digna.

## **CAPÍTULO 4. REVISIÓN DE CASOS ANÁLOGOS Y PROPUESTA DEL IMPLAN**

En este capítulo se hace una breve revisión de las características físicas y de los resultados perceptibles en casos análogos de peatonalización en algunas ciudades de México, como referencia para reflexionar sobre la transformación física del espacio y los beneficios de este tipo de proyectos para la población y la ciudad. Se realiza también una revisión de la propuesta de peatonalización del centro de Hermosillo por parte del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN Hermosillo), tomando en cuenta opiniones de ciudadanos consultados y emitiendo un juicio personal al respecto.

### **4.1- Ejemplos 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 de estas ciudades se basó en la consulta documental sobre varios casos de peatonalización en el país<sup>86</sup>, y que además se sabía previamente, por experiencia propia, se encuentran a pleno funcionamiento. A partir de esto, se procuró elegir dos ciudades con climas similares al de Hermosillo y dos con climas diferentes, para comprobar si la alta temperatura es factor en cuanto a una propuesta de peatonalización y el funcionamiento de la misma. Por otro lado, se procuró elegir dos ciudades con tamaño y población similar a la local, y dos más grandes, otra vez, para establecer si este tipo de propuestas funcionan en ambos casos. La revisión de los casos es mayoritariamente de carácter cualitativo, tomando en cuenta la

---

<sup>86</sup> Cabe mencionar que sólo se encontró bibliografía elaborada sobre uno de ellos, el del andador Madero en la Ciudad de México. De los otros casos presentados se obtuvo sólo algo de información en notas periodísticas de diarios en internet.

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) perceptibles resultados en la mejoría del ámbito social, comercial y ambiental.

Por lo tanto, presentaremos lo encontrado y algunos de los beneficios de estos proyectos al ámbito urbano, social y económico, así como al proceso de transformación de áreas de circulación vehicular en espacios públicos de calidad, habitables y aptos para diversas formas de actividad. Esto nos servirá de referencia y de apoyo visual, junto con la información asimilada a partir del marco teórico y contextual, a la posterior exposición de consideraciones de diseño y a la propuesta general de peatonalización, así como una herramienta para comprender el proceso y resultados de la peatonalización en proyectos construidos.

#### *4.1.1- Calle Madero, Centro de la Ciudad de México: fusión de tradición, historia y modernidad.*

La peatonalización de la calle anteriormente llamada Plateros, referente histórico en la ciudad y hoy conocida como Madero (Pérez, 2016), forma parte del trabajo de rehabilitación y/o mejoramiento del centro de la Ciudad de México en los últimos años, con la idea (y 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 rescate del Centro Histórico, con la idea de gestionar una transformación integral mediante la participación gubernamental, de iniciativa privada y de la sociedad (Ortega, 2015).

La transformación de casi un kilómetro de longitud de esta vía, realizada en 2010 por la Autoridad de Espacio Público, se consideró como un “proyecto detonador”<sup>87</sup>, por encontrarse en la zona con mayor actividad económica y de oferta de bienes y servicios. Además, en esta se encuentran bienes inmuebles emblemáticos o con cierto valor histórico, lo cual le daba un mayor potencial<sup>88</sup>. “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).

La obra de peatonalización aumentó la plusvalía de este espacio<sup>89</sup> y generó un incremento en las ventas que, de acuerdo a estimaciones, han aumentado en un 30%<sup>90</sup>. Hoy en día se han instalado algunas franquicias y cadenas comerciales nacionales e internacionales que forman parte del atractivo comercial del lugar. El aumento de los transeúntes ha beneficiado a diversos comercios de la zona, sin embargo, en el ámbito social, el principal resultado es la transformación de una vía de circulación vehicular a espacio público que engloba, a partir de la actividad comercial, un aumento en áreas de esparcimiento, turismo, paseo y oferta cultural.

Es visible en este espacio, creado o recuperado por medio de la peatonalización, la relación del visitante y/o consumidor de una mejor forma con el lugar, quien puede ahora vivirlo, observarlo (sobre todo su patrimonio construido), sentirlo y circularlo con seguridad, disfrutando lo que algún momento el automóvil le quitó.

---

<sup>87</sup> Organizado en torno a los siguientes aspectos: movilidad, accesibilidad, renovación de infraestructura y equipamiento e imagen urbana (Ortega, 2015).

<sup>88</sup> A principios del siglo XXI comienza la compra de edificios en el Centro Histórico, con el impulso de programas públicos (Pérez, 2016).

<sup>89</sup> 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: 64).

<sup>90</sup> Fuente: <http://www.arquine.com/el-futuro-del-centro-comercial-en-mexico/> (consultado el 16 de agosto de 2017).

El “andador” o “corredor peatonal Madero”, se desarrolla conectando a la Alameda Central, el Palacio de Bellas Artes y la Torre Latinoamericana (notable rascacielos de la Ciudad de México, en su extremo poniente), con el Zócalo Capitalino y el Palacio Nacional (en su extremo oriente, a lo largo de una franja integrada principalmente por comercios (de distintos giros), algunos museos, galerías y hoteles (ver ilustraciones 41 y 42).

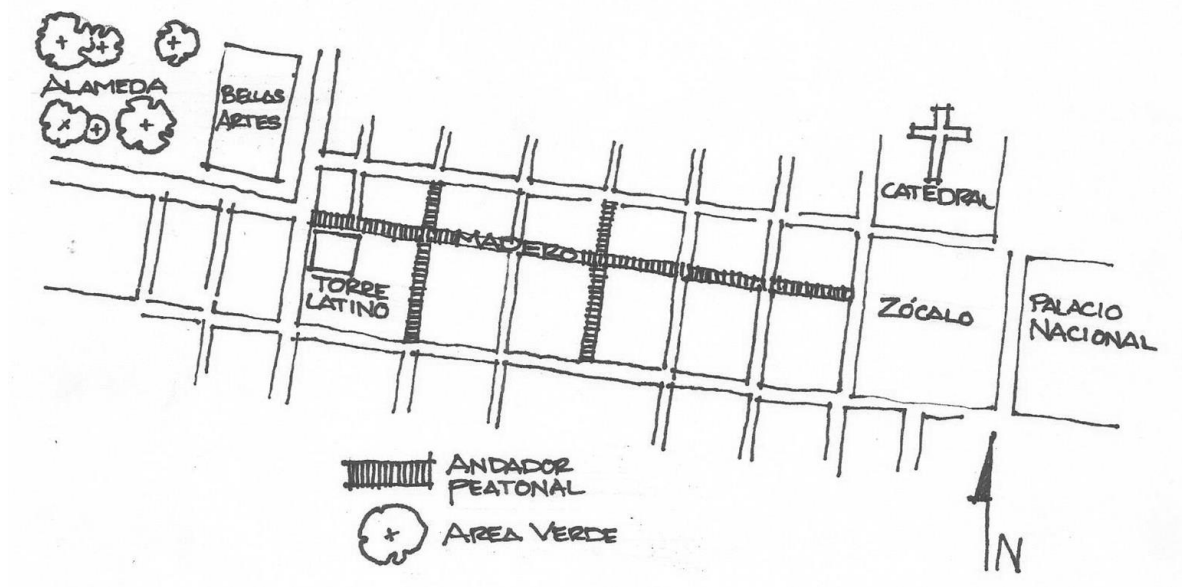


Ilustración 41. Centro de la Ciudad de México; croquis del área mostrada en la revisión del caso análogo del andador peatonal de la Calle Madero. Elaboración propia.

Se agrupan en este conjunto peatonal una serie de edificios, algunos de tradición, otros modernamente renovados o de nueva creación, y patrimonio edificado en la zona del centro histórico, la cual recorren miles de visitantes locales y turistas diariamente, con un espacio amable, aunque a veces transitado, para caminar (ver ilustración 43).



*Ilustración 42. Vista aérea de noche del "Corredor Peatonal Madero", en la Ciudad de México, desde la Torre Latinoamericana hacia el oriente, rematando con Zócalo y Palacio Nacional, e imagen a nivel de tierra, hacia el poniente y la Torre Latinoamericana. Fotografías propias (2017).*



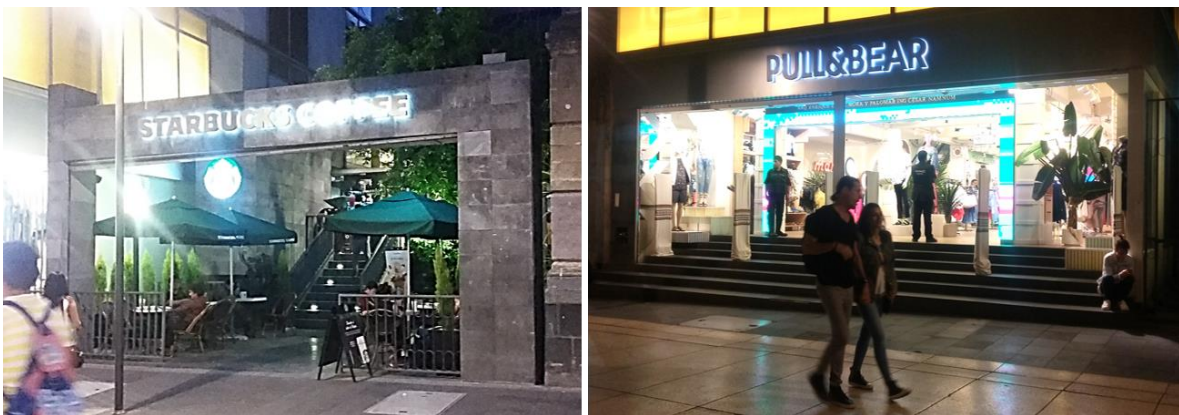
*Ilustración 43. Corredor Peatonal Madero, Ciudad de México. Vista hacia el oriente. Fotografía propia (2017).*

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 en espacios

tanto al interior como para la clientela que gusta disfrutar en un espacio más abierto al exterior, ya sea en el día, por las tardes, o entrada ya la noche (ver ilustración 44). 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 (ver ilustración 45).



*Ilustración 44. Calle Filomeno Mata, Ciudad de México, Vista hacia el norte. Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 45. Corredor Peatonal Madero, Ciudad de México. Comercios abiertos al exterior. Fotografía propia (2017).*

Observamos que la Calle Madero se ha convertido en un espacio público de calidad, diverso e incluyente<sup>91</sup>, apto para caminar<sup>92</sup> y con espacios de descanso a lo largo de su recorrido (ver ilustración 46). Existe también actividad de entretenimiento al aire libre, por medio de música, espectáculos, actividad lúdica, entre otros (ver ilustración 47).



*Ilustración 46. Corredor Peatonal Madero, Ciudad de México. Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 47. Actividad lúdica y de entretenimiento al aire libre, sobre Corredor Peatonal Madero en la Ciudad de México.. Fotografía propia (izquierda) y descargada de <https://i.ytimg.com/vi/TivYMXRtG78/maxresdefault.jpg> (derecha).*

<sup>91</sup> Para personas de cualquier condición o género que buscan un espacio amable. Si bien se pudiera hablar de una exclusión, esta podría verse reflejada en el comercio informal, el cual es inexistente, así como de grupos sociales desfavorecidos que buscan alguna ayuda económica por parte del visitante (limosneros), ya que se ha cuidado la imagen del lugar por medio de vigilancia en contra de estos aspectos.

<sup>92</sup> La mayor parte del día, ya que en ciertos momentos se vive un intenso tráfico peatonal; sin embargo, consideramos que esto representa un éxito en la conversión de la vía, para una movilidad más sana en comparación a un estancamiento por el tráfico vehicular.



#### 4.1.2- 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, se decidió a finales de la década de los setentas<sup>93</sup> peatonalizar una de las vías principales que integran al 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 comercial a lo largo de 650 metros de andador al aire libre con acceso exclusivo para peatones, desembocando en el espacio central conocido como “Macroplaza”, elemento urbano de reconocimiento a nivel local y nacional (ver ilustración 47).

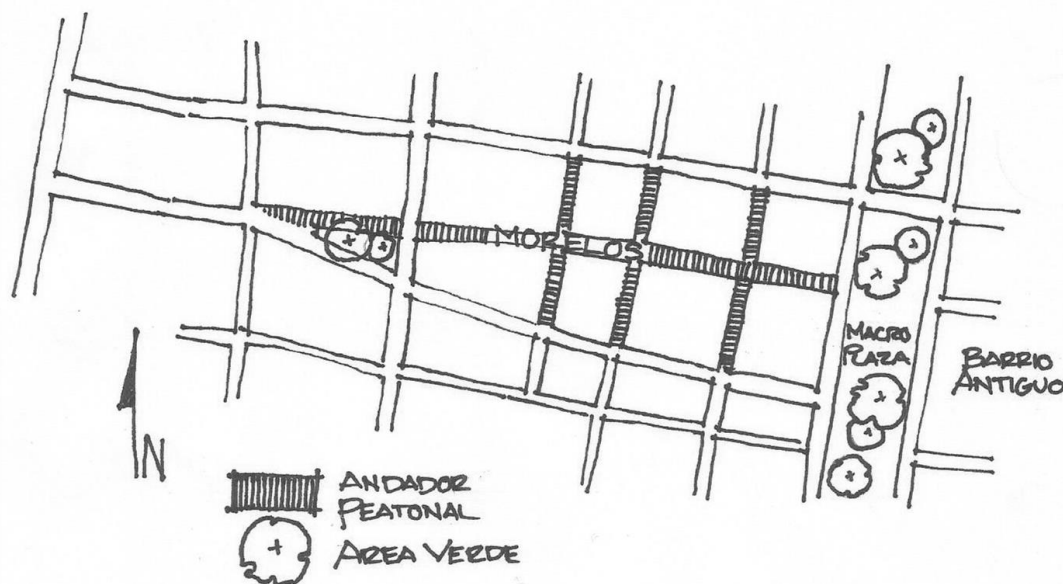


Ilustración 48. Centro de Monterrey; croquis del área presentada del caso análogo de peatonalización: Calle Morelos. Elaboración propia.

El proyecto fue promovido por autoridades municipales y por comerciantes del lugar, como propuesta para el rescate de una de las vías históricas en el desarrollo

<sup>93</sup> De acuerdo a algunos comerciantes locales a quienes se les preguntó de manera informal si ubicaban la fecha de peatonalización.

comercial de la urbe. Actualmente, el corredor peatonal de la calle Morelos funciona no sólo como zona de comercio, sino también como zona de esparcimiento, de paseo y de actividad turística para población tanto foránea como local.

De igual manera, la obra ha generado un nodo estratégico para el comercio y la socialización, con espacios cotizados para estas actividades, además de haber recuperado una vía de importancia y un espacio público para la circulación peatonal y la conexión en 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 (ver ilustración 49).



*Ilustración 49. Inicio del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L. Vista hacia el poniente. Fotografía propia (2017).*

Ha permitido la apertura total de algunas de las tiendas que integran el conjunto al exterior, mostrando sus productos con más cercanía al camino de circulación peatonal (ver ilustración 50). Por otro lado, 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 (ver ilustración 51).



*Ilustración 50. Vista hacia el oriente del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L. Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 51. Vista hacia el oriente del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L. Fotografía propia (2017).*

Se observa también la convivencia del comercio establecido y el informal al exterior, con puntos ubicados que no entorpecen la circulación y son parte del folclor y la vida del lugar (ver ilustración 52). En este andador peatonal no se observaron actividades de entretenimiento, de carácter lúdico u otras similares; sin embargo se percibe es parte de la cultura local, para algunas personas, el ir a “morelear”, lo cual significa ir de paseo a esta zona de la ciudad aunque no se pretenda consumir o comprar algo en específico.



*Ilustración 52. Vista al norte del andador peatonal Morelos, en Monterrey, N.L. Fotografía propia (2017).*

Se percibe en el andador peatonal Morelos un ambiente seguro, 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.

4.1.3- "Zona Luz", Centro Histórico de Villahermosa, Tabasco: la articulación de un conjunto en una zona peatonal

Al igual que en Monterrey, durante la década de los setenta<sup>94</sup>, se inició el proceso de peatonalización de algunas calles del centro de Villahermosa, Tabasco, a fin de establecer un área histórica y comercial hoy llamada "Zona Luz" (ver ilustración 53).

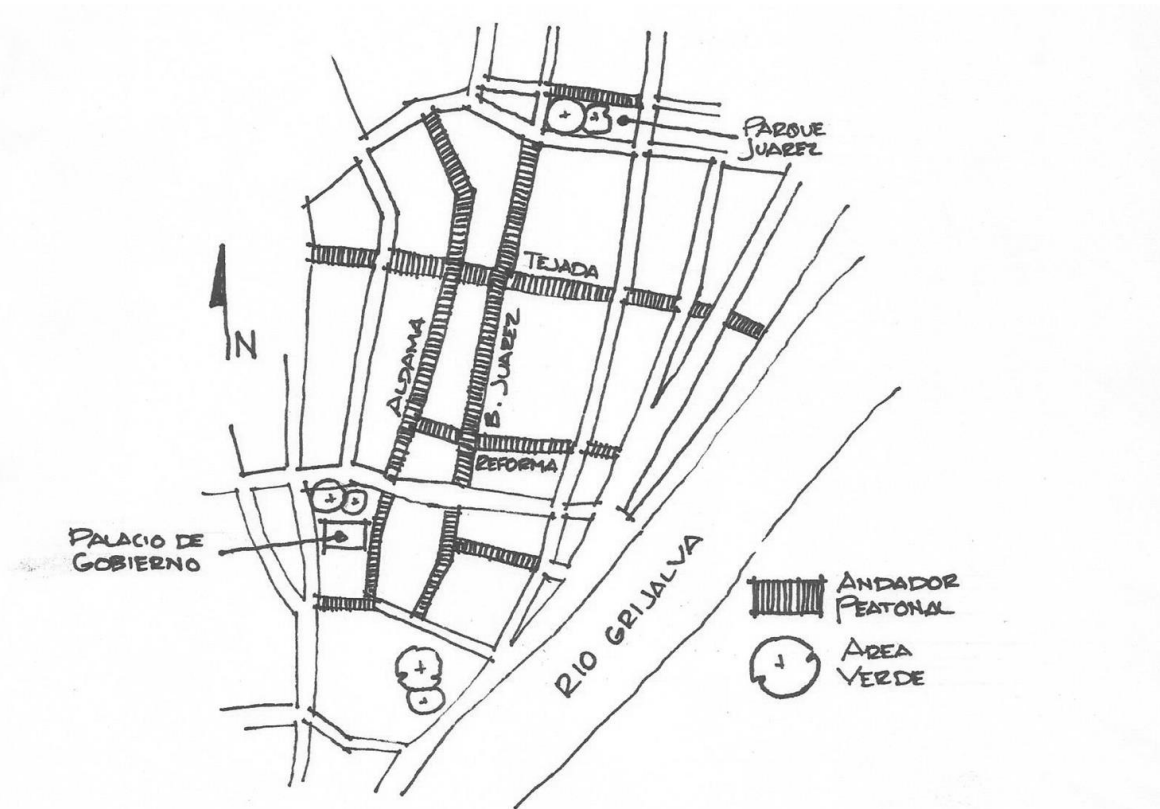


Ilustración 53. "Zona Luz". Centro de Villahermosa, Tabasco. Croquis del área peatonalizada del caso análogo. Elaboración propia.

Abarca una porción importante del centro histórico, por lo cual la ciudad, en coordinación con el Instituto Nacional de Antropología (INAH Centro Tabasco), a partir del año 2006, ha desarrollado trabajos de rescate, remodelación y restauración de inmuebles

<sup>94</sup> Fuente: [http://m.milenio.com/estados/atractivos\\_de\\_Tabasco-Tabasco\\_ofrece\\_atractivos\\_en\\_el\\_Centro\\_Historico\\_0\\_566343433.html](http://m.milenio.com/estados/atractivos_de_Tabasco-Tabasco_ofrece_atractivos_en_el_Centro_Historico_0_566343433.html) (consultado el 30 de junio de 2017).

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, al igual que las condiciones espaciales deseadas. En relación a lo anterior, expresó el presidente de la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles (AMHyM) en Tabasco 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.”<sup>95</sup>

Resultado, es hoy en día un área comercial de intensa actividad peatonal, de carácter histórico, con áreas para el descanso, el esparcimiento y con oferta cultural representada por museos, edificios representativos, y muestras 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 formando, en este caso, un “centro comercial a cielo abierto”, con vegetación para la protección solar y del agreste clima cálido-húmedo, y un sistema ordenado de comercio ambulante (ahora en puntos específicos) y establecido al exterior.

En la zona se incluyen áreas tranquilas, lejos del bullicio y el tráfico producido por el medio automotor (ver ilustración 54). Además, algunos establecimientos de comida aprovechan las bondades del espacio para tener áreas de consumo al exterior, y que además funcionan de noche (ver ilustración 55). Se genera también el espacio necesario para

---

<sup>95</sup> Fuente: [http://m.milenio.com/estados/atractivos\\_de\\_Tabasco-Tabasco\\_ofrece\\_atractivos\\_en\\_el\\_Centro\\_Historico\\_0\\_566343433.html](http://m.milenio.com/estados/atractivos_de_Tabasco-Tabasco_ofrece_atractivos_en_el_Centro_Historico_0_566343433.html) (consultado el 30 de junio de 2017).

exponer productos de los locales a la venta al exterior sin entorpecer el paso peatonal (ver ilustraciones 56 y 57).



*Ilustración 54. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz". Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 55. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz". Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 56. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz". Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 57. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz". Fotografía propia (2017).*



De igual manera, la zona peatonal permite una mejor visibilidad y lucidez del patrimonio edificado, además de la oferta cultural como presentaciones musicales, entre otras, que en el espacio público se genera, amenizando el ambiente para la gente que visita el lugar (ver ilustración 58).



*Ilustración 58. Centro de Villahermosa, Tabasco: "Zona Luz". Fotografía propia (2017).*

#### *4.1.4- Centro Histórico de Querétaro, Querétaro: recuperando un centro histórico 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<sup>96</sup>. Se conforman principalmente por las Calles 16 de Septiembre, 5 de mayo y Francisco I. Madero (peatonal y semi-peatonal), conectando espacios y edificios patrimonio, así como un importante conjunto comercial (ver ilustración 59).

---

<sup>96</sup> No se encontraron datos de las fechas de peatonalización, y la gente local a la que se preguntó no lo recordaba con exactitud, mencionando que ya no recuerdan cuando la zona no era peatonal; incluso algunos dijeron que siempre ha sido de esa manera.

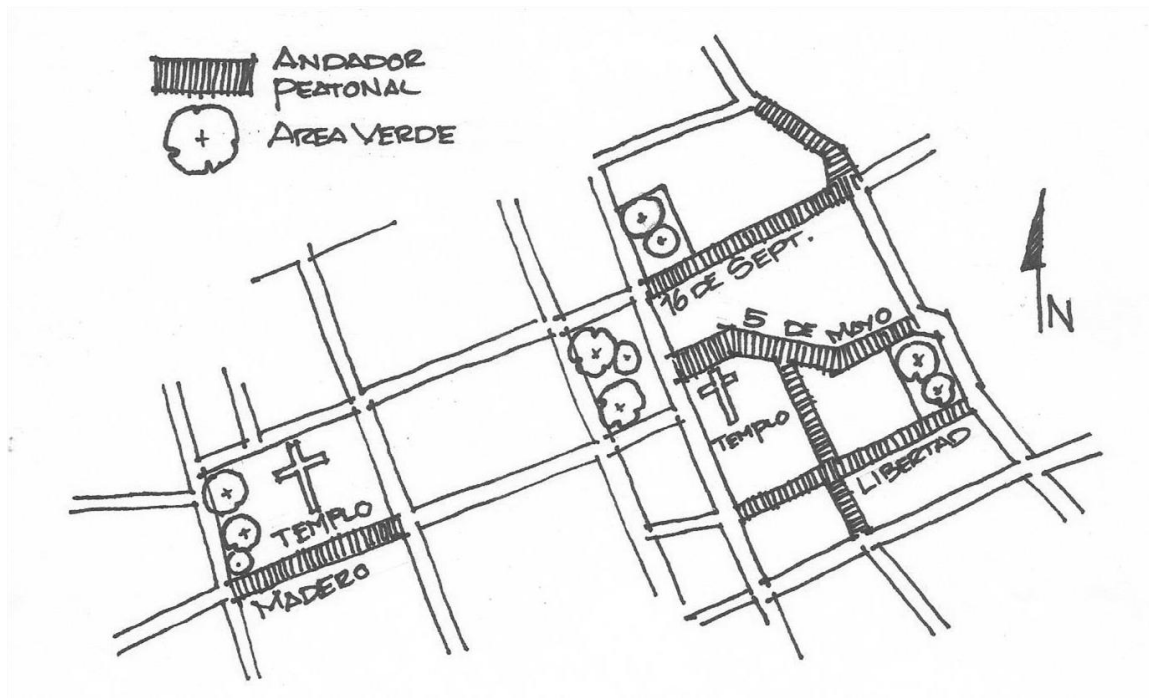


Ilustración 59. Centro de la Ciudad de Querétaro; vías peatonales que integran el conjunto presentado en el caso análogo. Elaboración propia.

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 a la consulta ciudadana, se vio el abrir más espacios para el peatón como una ventana de oportunidad para incrementar las ventas y para una mayor movilidad.<sup>97</sup>

Para la obra de la Calle Francisco I. Madero (el tramo terminado en 2014) se invirtió un 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, la obra ha

<sup>97</sup> De acuerdo a Diego Foyo López, diputado del primer distrito, en: <http://elconomista.com.mx/estados/2013/12/26/apuestan-mas-calles-peatonales-queretaro> (consultado el 12 de septiembre de 2017).

permitido la conectividad de espacios públicos como plazas del centro de la ciudad, e incrementar las opciones de paseos turísticos.<sup>98</sup>

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 a su favor, ya que las ventas han repuntado en la zona y consideran ahora que el cliente se siente más cómodo al pasar por este corredor a pie que en su vehículo<sup>99</sup>. La calle muestra ahora un espacio humano e incluyente, apto para caminar y para la circulación de personas con alguna discapacidad, además de promover la restauración de fachadas de edificios de diseño tradicional y la apertura de algunos negocios (ver ilustración 60).



*Ilustración 60. Calle Madero, Querétaro, Qro. Vistas hacia el oriente y el poniente. Fotografías propias (2017).*

<sup>98</sup> De acuerdo a Gerardo Vega González, secretario de Obras Públicas Municipales, en <http://adninformativo.com.mx/calle-francisco-madero-ahora-es-100-peatonal/> (consultado el 15 de septiembre de 2017).

<sup>99</sup> De acuerdo a Alfredo Serrano Valdés, presidente de la asociación de comerciantes del primer cuadro de Querétaro, en <https://codiceinformativo.com/2015/03/comerciantes-del-centro-de-queretaro-a-favor-de-la-peatonalizacion/> (consultado el 15 de septiembre de 2017).

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 al exterior, mostrando su mercancía, sin estorbar, en el espacio peatonal. Además, esta vía peatonal 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 de esta zona de la ciudad (ver ilustración 61).



*Ilustración 61. Calle 16 de Septiembre, Querétaro, Qro. Fotografías propias (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 (ver ilustración 62). El conjunto peatonal cuenta con una gran vida nocturna, donde el espacio permite actividades, entretenimiento, paseos y shows culturales que atraen a los visitantes, lo cual, de igual manera, beneficia al aspecto social y a los comercios establecidos en el sector (ver ilustración 63).



*Ilustración 62. Calle 5 de mayo, Querétaro, Qro. Fotografías propias (2017).*



*Ilustración 63. Oferta cultural en la zona peatonal del centro de Querétaro. Fotografías propias (2017).*

Incluso, en las tardes del fin de semana, aprovechando el poco tráfico vehicular, algunas calles semi-peatonales, como el tramo de la Calle Madero mostrado a continuación, se convierten en totalmente peatonales, mediante la apropiación de la gente que busca caminar (ver ilustración 64). Actualmente, pese a algunas inconformidades, se siguen llevando a cabo obras de peatonalización y/o semi-peatonalización, con la idea de mejorar la imagen de la ciudad (ver ilustración 65).



*Ilustración 64. Calle Madero, Querétaro, Qro. Vista hacia el oriente. Fotografía propia (2017).*



*Ilustración 65. Proceso de peatonalización de Calle Madero, Querétaro, Qro. Fotografía propia (2017).*

#### *4.1.5- 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 mayor circulación peatonal, lo cual coadyuva a esta situación<sup>100</sup>. Por otro lado, se observa gran afluencia local y turista, ya que el atractivo comercial, aunado al folclor que permite el patrimonio construido y el carácter tradicional de estos espacios, ahora reforzado por medio de la zona peatonal, atrae a más y diversos visitantes, elevando el sector a un mayor potencial.

Estas ciudades, a través 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 más vivibles, por medio de procesos de peatonalización en pro de generar un balance y/o equilibrio entre los sistemas de movilidad, y crear o recuperar espacio público de calidad, un lugar de cohesión e intercambio social<sup>101</sup>, derecho del peatón y de la sociedad en general<sup>102</sup>. Este tipo de proyectos, consideramos, son hoy un movimiento hacia la 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

---

<sup>100</sup> Ver Montezuma (2005) sobre ciudades amables, movilidad urbana y sustentabilidad.

<sup>101</sup> Ver Borja (2003) para ampliar sobre la construcción del espacio público.

<sup>102</sup> Ver ITDP (2013) y Montezuma (2009) sobre el derecho a la vida y la movilidad urbana.

esta manera, las ciudades contarán con un espacio digno y atractivo que las identifique sobre otras zonas, promoviendo así su potencial.

#### **4.2- Revisión de la propuesta de peatonalización del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN) en el centro de Hermosillo**

De acuerdo a la interpretación de los estudios previos (y del análisis teórico), se analizará y evaluará en este apartado la propuesta del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN Hermosillo), de peatonalización y semi-peatonalización de algunas vías que componen al centro de la ciudad, incluida en su propuesta general de revitalización. Para esto, se hace mano de la entrevista realizada en 2016 a la entonces titular de dicho organismo, la Arq. 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 personas representantes de asociaciones directamente involucradas en la vida del centro, y que han sido partícipes en el proceso: el Sr. Rubén López Peralta, Presidente de la Unión de Comerciantes del Centro de Hermosillo, y al Sr. Mario Robles Casanova, Director General del Patronato Pro-Obras. 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 para la propuesta y explicación de los beneficios de la peatonalización.

La propuesta general de revitalización (y el planteamiento de peatonalización) precede al inconcluso Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro



Urbano de Hermosillo,<sup>103</sup> y es resultado de la intención de continuar con la idea de hacer del centro un espacio mejor y más habitable, así como de la atención a la voz 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<sup>104</sup>.

Para obtener una breve idea contrastable a lo anterior, se consultó de manera informal a cuatro familias de Hermosillo (cercanas al autor), eligiendo a dos que habitan al norte de la ciudad (parejas jóvenes con hijos), y dos en zonas aledañas a la zona central de Hermosillo (parejas de adultos mayores), para establecer una relación entre el acudir al centro y la distancia a la que las personas se encuentran de él, así como en cuanto a la edad. 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 espacios comerciales como “Galerías Mall”<sup>105</sup>, por motivos de seguridad (seguridad vial, accesos controlados y sistema de vigilancia por personal y por medio de cámaras de seguridad), limpieza, estacionamiento, protección del clima, mejores tiendas (y opciones de comida) y espacios para caminar<sup>106</sup>, oferta de entretenimiento (como el cine); incluso por contar con áreas de juego para los niños y por tener un mejor equipamiento y un mejor servicio (además de servicios de emergencia médica). Sin embargo, una de las personas consultadas expresó lo siguiente: “La verdad yo prefiero comprar en el centro, sólo que nunca

---

<sup>103</sup> Léase Tesis de Monteverde (2015) para información más detallada al respecto.

<sup>104</sup> En entrevista con el Sr. Rubén López Peralta, presidente de la Unión de Comerciantes del Centro de Hermosillo (julio de 2017).

<sup>105</sup> Ubicado en proximidad, al sur, del Centro Urbano de Hermosillo.

<sup>106</sup> Lic. Dianira Andrade Medina, residente del norte de la ciudad, expresó que: “Puedes andar agusto por las tiendas con niños en carriolas, sin andar atravesando calles y cuidarlos por los carros”.

encuentro estacionamiento”<sup>107</sup>. La misma apunta que ahí encuentra lo que busca, como tiendas de telas o farmacias, sin embargo lo considera un espacio sucio. Por otro lado, se 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 en el ámbito internacional: “Mira en Estados Unidos, los centros comerciales tienen un área de juegos en medio del pasillo”<sup>108</sup> (haciendo referencia a espacios para el esparcimiento infantil).

Así, entendemos que algunas personas prefieren a invertir tiempo de traslado hacia un lugar más cómodo y agradable para consumir, pero también para el esparcimiento, al igual que algunas personas que, aún residiendo en proximidad al 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 este tipo de motivos, aunados al empeño por recuperar el centro, y mediante estudios realizados por parte del IMPLAN que, de acuerdo a la Arq. Peñúñuri Soto, fueron avalados después por estudios adicionales del Patronato Pro-Obras del Centro, se concluyó que un proyecto de revitalización era necesario, y que un proceso de peatonalización sería viable para el centro de la ciudad, por lo que se procedió a su elaboración.

Según información del Director General del Patronato Pro-Obras del Centro de Hermosillo, el Sr. Mario Robles Casanova, se realizó un estudio de mercado apoyado por la

---

<sup>107</sup> En palabras de Diana Medina, residente de la colonia 5 de mayo, perteneciente al sector este de Hermosillo, en un área contigua al centro.

<sup>108</sup> En palabras del Dr. Héctor Preciado Flores, residente del norte de la ciudad.

agencia de mercadeo “León Mayoral”, en coordinación con alumnos y personal del Instituto Tecnológico de Hermosillo (ITH), encuestando además a una amplia gama de usuarios del centro (entre peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y de auto particular) y a 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 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 (ver ilustración 66).



Ilustración 66. Imagen original del plano general de la propuesta de peatonalización, incluida en la propuesta general de revitalización por parte del IMPLAN Hermosillo. Fuente: IMPLAN Hermosillo.

Es importante mencionar que, para esta propuesta, el IMPLAN considera reordenar las rutas de transporte urbano; sin embargo, esto no ha sido muy bien acogido por la Unión de Transportistas, al igual que por la Unión de Comerciantes del centro, quienes ven en esto 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 semi-peatonalización de la Calle Matamoros, en el tramo entre las Avenidas Dr. Noriega y Morelia, y entre las Avenidas Elías Calles y Serdán, donde se ensanchan las banquetas, se elimina el estacionamiento en cordón y se ubican sólo dos carriles vehiculares. Por otro lado, se señala la peatonalización total de la misma calle pero esta vez entre las Avenidas Morelia y Elías Calles, en el tramo que abarca el edificio El Parián y el Mercado Municipal (ver ilustración 67).

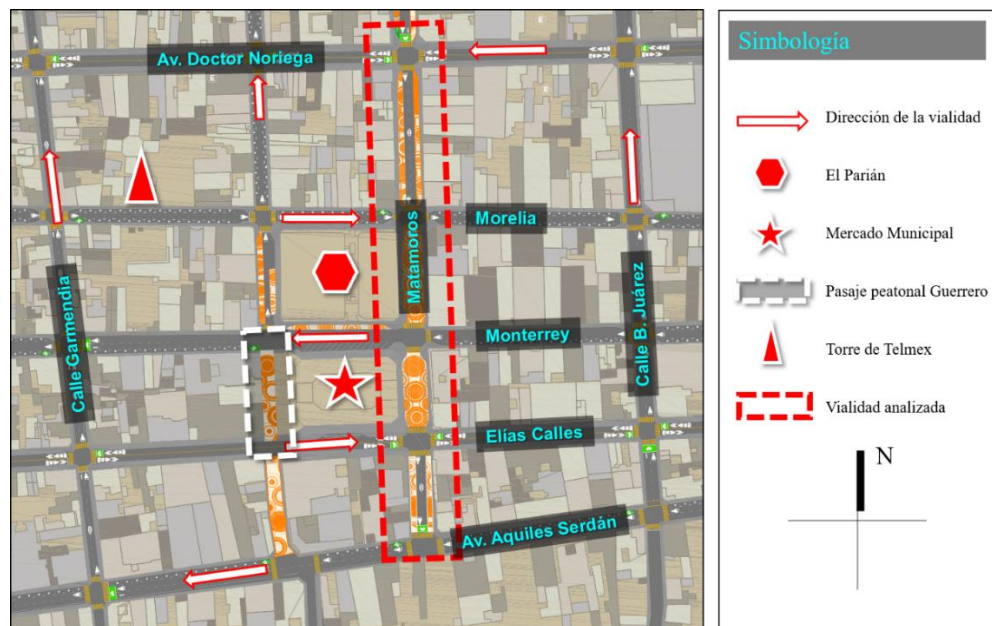


Ilustración 67. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de calle M. Matamoros. Fuente: elaboración propia en base a plano original de propuesta general de peatonalización del IMPLAN.

Consideramos que los puntos a favor de las propuestas de peatonalización y semi-peatonalización 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 esta franja del centro representa. En segundo lugar, se tendría un interesante remate visual que el Cerro de la Campana imprime en la vista hacia el sur sobre esta vialidad. En tercer lugar, de hacerse ésto, se podrían ordenar y dar un espacio adecuado a la gran cantidad de ambulantes que por estos tramos se ubican, y que actualmente invaden banquetas y la vía vehicular. Por último, con el espacio recuperado, se podría generar un amplio atrio para el Mercado Municipal el cual serviría para actividades diversas, de orden lúdico, artístico y/o cultural, entre otras, aprovechando la imagen y sentido histórico, patrimonial y tradicional de este inmueble.

Sin embargo, creemos que el diseño de esta propuesta presenta un aspecto desfavorable: se ha estudiado y aprendido mediante observación de zonas peatonales existentes y mediante la consulta bibliográfica, que el éxito de un espacio peatonal depende en gran medida de su articulación y continuidad<sup>109</sup>. Siendo así, podemos ver en la propuesta que esto no sucede, ya que la vía peatonal se interrumpe en tres puntos importantes: sobre las Avenidas Morelia, Monterrey y Elías Calles. En realidad, la propuesta consiste en una serie de tramos peatonales (y semi-peatonales) aislados sobre una misma vialidad, uniendo los dos extremos laterales de la misma. Si bien esto es benéfico de alguna manera a la intención principal, lo anterior es un punto creemos al que se debe poner atención.

Por otro lado, consideramos que, por lo menos en una etapa inicial, trabajar sobre esta calle no sería lo más adecuado, ya que de acuerdo al análisis del presente documento, y

---

<sup>109</sup> En los casos presentados, gran parte del éxito reside en que existe una continuidad y correcta articulación de la o las vías peatonales, siendo el más claro en este aspecto del centro de Villahermosa, Tabasco.

la fuerte inercia al cambio que un proyecto así representa, 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 además circulan actualmente 12 rutas de transporte urbano municipal que habría que reordenar. Aunado a esto, la calle Matamoros desemboca directamente a la Avenida Serdán (hacia el sur), la cual es la segunda vía más importante en el centro y lo comunica en dirección de este a oeste

Otra de las vías que se trabajan en esta propuesta es la Av. 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 semi-peatonalización, en donde aparte del peatón sólo circularía el transporte público en cuanto a medio automotor se refiere (ver ilustración 67).

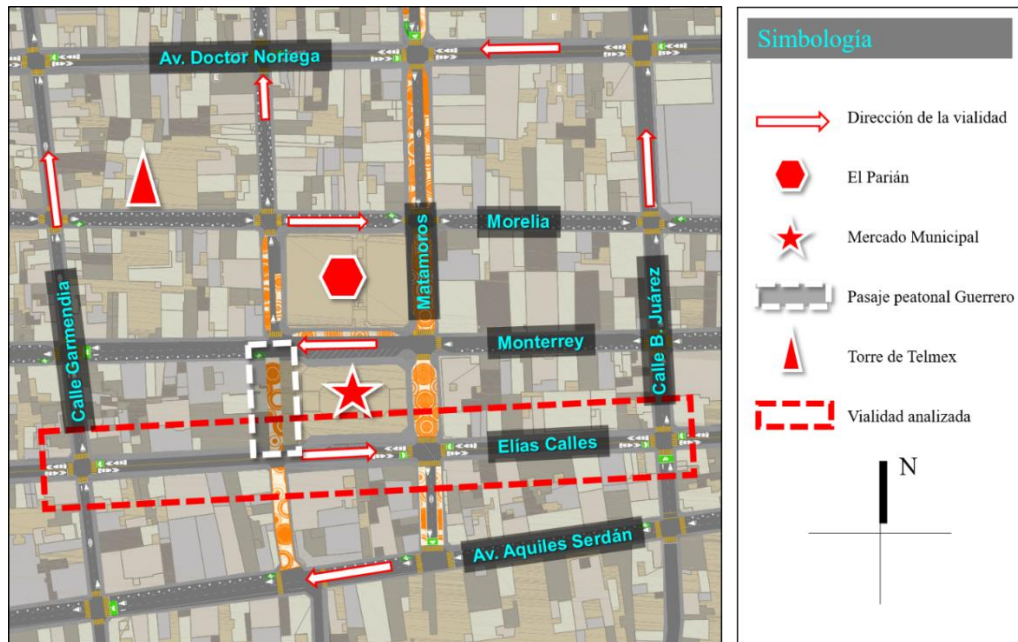


Ilustración 68. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de calle P. Elías Calles. Fuente: elaboración propia en base a plano original de propuesta general de peatonalización del IMPLAN.

La propuesta es acertada a nuestro parecer, ya que, en primer lugar, eliminando al 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 a 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 a favor es que al renovar esta avenida, el hito que el mercado representa tendría un mayor y mejor contacto y relación con su entorno físico y social y, de igual manera, tendría mejores ángulos de vista siendo que, como ya lo hemos comentado, constituye un ícono y un punto de referencia central en la zona, y de esta manera podría resaltar aún más, sumando al carácter histórico y cultural del lugar, atrayendo a un número amplio y más diverso de potencial consumidor.

La propuesta en esta vía, con carriles exclusivos para el transporte urbano (no alterando las rutas de esta manera, punto a favor de la opinión de comerciantes), pero con espacios dignos y funcionales para la circulación del peatón, 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 (ver ilustración 69), la cual actualmente cuenta con un pasaje peatonal, adyacente al mercado entre las Avenidas Elías Calles y Monterrey: el Pasaje Peatonal Guerrero o “Placita Guerrero”. En la propuesta se mantiene la vía totalmente peatonal existente, la cual se extiende al sur hasta la Avenida Serdán, y al norte, semi-peatonal hasta la Morelia, ya que la entrada al estacionamiento de El Parián fue condicionante para el

diseño y se optó por no eliminar el vehículo en su totalidad, sin embargo se ensanchan considerablemente las banquetas y se deja un solo carril para el auto.

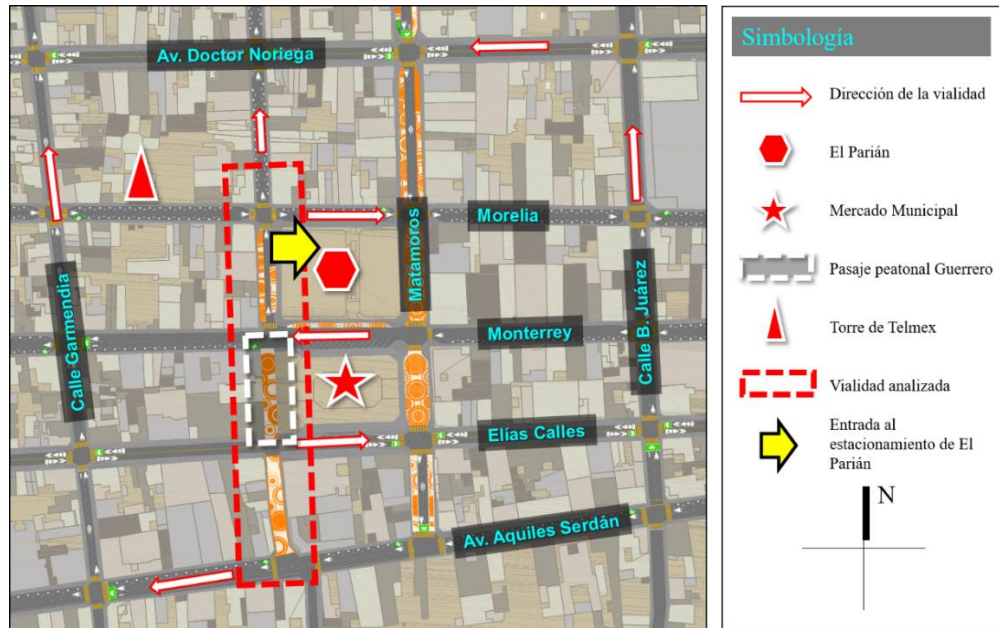


Ilustración 69. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de Calle Guerrero.. Fuente: elaboración propia en base a plano original de propuesta general de peatonalización del IMPLAN.

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 otro lado, la vía peatonal estaría articulada con la semi-peatonal de la Av. Elías Calles. Un punto más a 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, siendo que actualmente es una de las vías con mayor actividad comercial y, no obstante, cuenta con banquetas muy pequeñas, 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 se podrían reordenar los 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 semi-peatonal, en donde conviviría únicamente el transporte público con el peatón (ver ilustración 70).

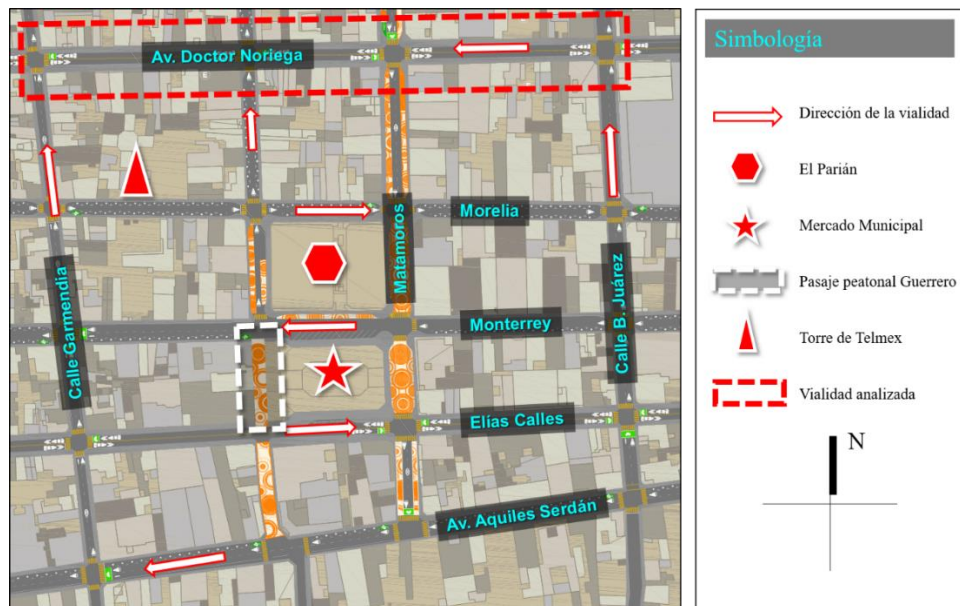


Ilustración 70. Zona de estudio y propuesta de peatonalización del IMPLAN de Calle Guerrero.. Fuente: elaboración propia en base a plano original de propuesta general de peatonalización del IMPLAN.

Si bien una propuesta de peatonalización, o bien en este caso de semi-peatonalización, siempre será benéfica para la creación o recuperación de espacio público, creemos que esta vía no presenta mayor problema en la zona de estudio (salvo deterioro físico por falta de mantenimiento) y, a pesar de que se lee una buena intención, la vía estaría desarticulada de las demás que integran la propuesta peatonal, siendo que sólo la Calle Matamoros entraría en contacto y de forma semi-peatonal. Como ya hemos 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; sólo en la Av. Monterrey se elimina el estacionamiento en la acera norte (adyacente al El Parián) para ensanchar la banqueta, lo cual afectaría positivamente al comercio que sobre ella se encuentra generando un mejor espacio de venta.

En conclusión, creemos que, 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 y en el centro urbano, y mejoras en el ámbito peatonal. Sin embargo, pensamos que se puede enriquecer, 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 a las voces de los que en esta están involucrados.

Es importante mencionar que en la presentación de la propuesta general de revitalización a arquitectos y diseñadores académicos de la Universidad de Sonora (en 2016), por parte del IMPLAN, existieron algunas opiniones encontradas sobre la misma. Algunos profesores expresaron que esta no respondía a una necesidad social, y que no se estaba tomando en cuenta a la población que regularmente acudía ahí, o a los comerciantes que forman parte del lugar (ya que aparte de la peatonalización, se proponía transformar la imagen del comercio y del Mercado Municipal), tratando de transformar al centro en algo que no era, con tal de captar otro tipo de población; mientras otros consideraban una falta de atención a la academia, basando las propuestas en decisiones políticas e inmobiliarias.<sup>110</sup>

---

<sup>110</sup> Ver Hall, Peter. (1996). Ciudades del Mañana. Historia del Urbanismo en el Siglo XX, para abundar sobre este argumento.

Sin embargo, en entrevista con la Unión de Comerciantes y el Patronato Pro-Obras, se expresó el voto a favor de una renovación, la cual consideran necesidad imperante, opinando que el centro de la ciudad tiene ya muchos años de rezago. No obstante, se expresó también que el proyecto no ha tenido continuidad debido a problemas de acuerdo en algunos puntos, sobre todo en los relativos al cambio en las rutas de camión y a la reticencia de algunos comerciantes o usuarios quienes aún consideran dudosa la propuesta de peatonalización, ya que piensan que “aquí no va a funcionar” sobre todo por cuestiones climatológicas. Sin embargo, el Patronato considera que si en la obra se incluyen las adecuaciones necesarias, la idea podría funcionar apropiadamente<sup>111</sup>. La Unión de Comerciantes incluiría para una propuesta de revitalización o renovación del centro lugares o áreas de esparcimiento: “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”<sup>112</sup>.

A pesar de considerar que esta propuesta puede derivar en una más favorable, creemos importante se haya generado con la debida intención, ya que la movilidad peatonal, la bicicleta, aunados a un transporte público ordenado y de calidad, representan métodos de movilidad alternativa al auto, en pro de la eficiencia y la sustentabilidad. Aún realizándose como tal (la propuesta del IMPLAN), consideramos, se mejoraría substancialmente el ambiente, la higiene, el estado y la habitabilidad del centro urbano,

---

<sup>111</sup> En entrevista con el Sr. Mario Robles Casanova, Director General del Patronato Pro-Obras del Centro de Hermosillo (2007).

<sup>112</sup> En entrevista con el Sr. Rubén López Peralta, Presidente de la Unión de Comerciantes del Centro de Hermosillo (2007). Nota: el IMCA es el Instituto Municipal de Arte, Cultura y Turismo.

además del aspecto de la movilidad y el espacio público para el peatón (y el espacio en general), generando los deseados beneficios sociales y económicos para la población.



Ilustración 71. Render de propuesta de peatonalización del centro de la ciudad por el IMPLAN. Vistas de la Calle Matamoros hacia el sur y Av. Monterrey hacia el oeste; al fondo el Mercado Municipal. Fuente: [www.h.canalsonora.com/mejoraran-infraestructura-peatonal-en-el-centro-de-la-ciudad](http://www.h.canalsonora.com/mejoraran-infraestructura-peatonal-en-el-centro-de-la-ciudad) (consultado en diciembre de 2016).



Ilustración 72. Render de propuesta de peatonalización del centro de la ciudad por el IMPLAN. Vista de la Calle Matamoros hacia el norte; al fondo "El Parián". Fuente: [www.h.canalsonora.com/mejoraran-infraestructura-peatonal-en-el-centro-de-la-ciudad](http://www.h.canalsonora.com/mejoraran-infraestructura-peatonal-en-el-centro-de-la-ciudad) (consultado en diciembre de 2016).

## **CAPÍTULO 5. RECOMENDACIONES Y PROPUESTA**

En este último capítulo, en donde desemboca el trabajo realizado a lo largo del análisis, se elaboran las consideraciones de diseño (producto de la información obtenida durante la investigación) para una sencilla propuesta y algunos esquemas, dando paso para presentar las conclusiones del trabajo.

### **5.1- Consideraciones y recomendaciones de diseño de la zona peatonal.**

Para este apartado, iniciaremos expresando de nueva cuenta que basta observar brevemente el centro de Hermosillo para notar y dar fe de su naturaleza y aún carácter peatonal. Invariablemente, este espacio es el área de la ciudad en donde más gente camina, aún siendo las condiciones poco adecuadas y/o cómodas para realizar este proceso de manera digna, atractiva y agradable.

A nuestro parecer, lo ideal sería que el espacio de circulación de la zona de estudio fuera enteramente peatonal, sin embargo, apelando a la prudencia, y tomando en cuenta que estamos ante una sociedad con opiniones propias y con cierta inercia o reticencia al cambio, se exponen a continuación una serie de recomendaciones o consideraciones de diseño para el planteamiento de una primera etapa de peatonalización o semi-peatonalización de algunas vías, el cual, en caso de trascender a una propuesta formal de diseño y su ejecución, podría ser sujeto a revisión al cabo de un par de años, para evaluar si la propuesta se pudiera extender a más áreas mediante el diseño de una segunda.

En primer lugar, se recomienda crear, para un correcto resultado y funcionamiento, y de acuerdo a la definición de conceptos, una verdadera “zona peatonal”<sup>113</sup>, la cual es producto del conjunto y la articulación de varias vías peatonales en un área determinada. En este caso, para la propuesta, se hará mano del análisis previo, el cual muestra las vías de mayor circulación de peatones, correspondientes varias a la zona del Mercado Municipal y de El Parián. A la vez, deberá hacerse la propuesta correspondiente para re-articular el flujo vehicular, así como habilitar áreas alternas de estacionamiento.

En segundo lugar, a pesar de tener conciencia (por medio de la teoría y ejemplos análogos) de que la peatonalización y la eliminación del medio motorizado en centros urbanos es proclive a derivar en tangibles beneficios, se exhorta a tomar en cuenta la opinión de quien aún duda sobre esto, y no forzar en un principio a 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 opina expresando 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, consideramos, se podría cambiar paulatinamente, una vez se empiecen a ver y sentir social y económicamente los beneficios de este proceso. La idea es promover poco a poco la apertura y el cambio de paradigma hacia la peatonalización<sup>114</sup>, y hacia nuevos conceptos y formas de pensar el ámbito urbano, sin forzar en un principio la situación, hasta hacer entender que en este tipo de zonas, por lo general, no es el medio motorizado el que acerca al cliente hasta la puerta del negocio, sino un espacio agradable y digno, accesible e

---

<sup>113</sup> Sin copiar 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.

<sup>114</sup> Ver texto: La Revolución Peonatal (2015), Derive Lab: EL Caminante editores, para abundar al respecto.

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, en cuanto a diseño en general de vías peatonales se refiere, se aconseja no techar (por lo menos no completamente) el espacio al aire libre. Si bien pudiera parecer que una peatonalización en esta localidad sería difícil debido al factor del clima, consideramos que, para un correcto funcionamiento, el espacio público debe ser lo más abierto posible, generando sensación de amplitud y conexión con el ambiente; a fin de cuentas, es precisamente eso lo que busca la población al salir de su hogar. Será necesario entonces, como bien menciona el Patronato Pro-Obras del Centro de Hermosillo<sup>115</sup>, 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, se deberán estudiar 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, recomendamos establecer sobre la vía peatonal puntos ordenados, con un diseño adecuado, para el comercio ambulante y/o informal, siendo que éstos, invariablemente, forman ya parte de la dinámica económica y social, y forman parte también 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 sólo el comercio en sí lo que llama al cliente, sino un espacio público agradable y digno, que promueva la atracción del potencial consumidor. A fin de cuentas, la ciudad y su

---

<sup>115</sup> En entrevista con su Director General, el Sr. Mario Robles Casanova (julio de 2017).

espacio urbano deberán ser partícipes en generar condiciones de bienestar no sólo para un determinado sector, sino en general para el amplio 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 y/o 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 para el comerciante en más ventas en entornos de mayor potencial, y para el visitante en espacios dignos y atractivos, que generen el derecho a la ciudad.

## **5.2- Propuesta de peatonalización y revitalización socio-económica de la zona**

Sin llegar a elaborar un proyecto urbano/arquitectónico o diseño exhaustivo de peatonalización (ya que no es la intención del presente trabajo y/o de esta investigación), se realiza el planteamiento general de una “primera etapa de peatonalización”, para la revitalización de la zona, como ejercicio urbano con fines sociales para potenciar el acceso de la ciudadanía al bien común que, en este caso, el centro representa. La propuesta, apoyada en un estudio integral de las condiciones de la zona de estudio, y en los resultados encontrados mediante esta investigación, se pretende sirva 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.

El presente apartado se fundamenta en el análisis teórico y contextual, en el previo estudio del área y, de igual manera, en la revisión de los casos análogos de peatonalización



en centros urbanos de ciudades mexicanas expuestos, referencia todo para las ideas que aquí se expondrán y para el diseño de la estrategia de revitalización (ver ilustración 74). El planteamiento que esta propuesta presenta 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.

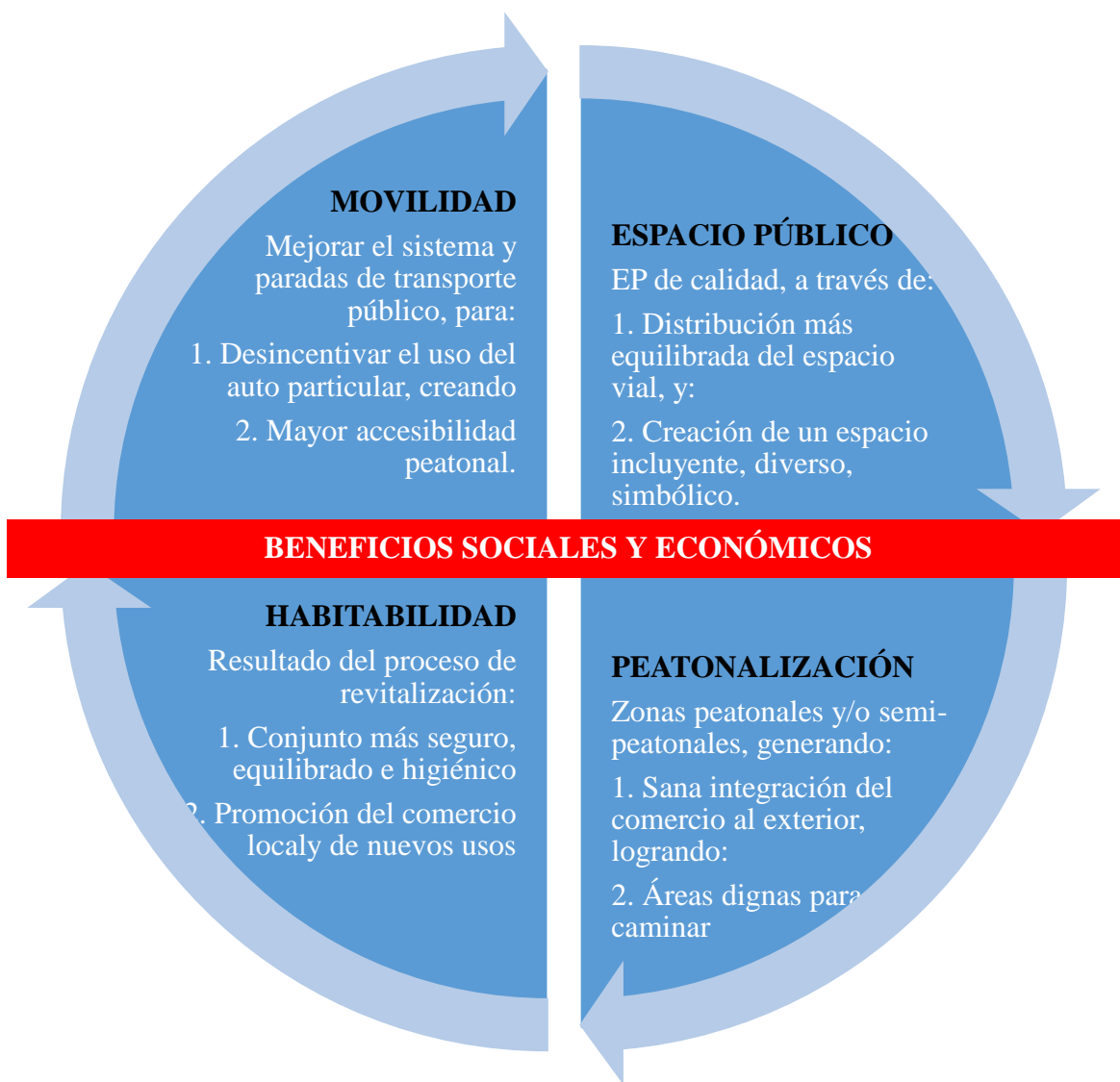


Ilustración 73. Esquema de estrategia para la revitalización de la zona de estudio en el centro urbano de Hermosillo, Sonora. Fuente: elaboración propia.

A partir de lo anterior, y en la construcción de la propuesta, en la que se utilizó una metodología interdisciplinaria para el desarrollo urbano (tomando en cuenta aspectos de diseño, sociedad, economía y política, entre otros), iniciamos identificando al Mercado Municipal y al complejo de El Parián como puntos neurálgicos y estratégicos del comercio y la actividad social, y sobre todo al primero como elemento de reconocimiento, hito fácil y comúnmente identificable tanto en la zona de estudio como en el centro (incluso en la ciudad) en general. El planteamiento de peatonalización se desarrolla en torno a estos edificios, que representan la zona de mayor actividad peatonal y son parte de la imagen urbana de este sector.

La propuesta, que en las próximas páginas se detalla, contempla la peatonalización total de una vía, la semi-peatonalización de dos de ellas (permitiendo sólo el tránsito de transporte urbano, además del peatonal), y la creación de un anillo concéntrico peatonal, en torno al mercado y a 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.

Se muestra a continuación la imagen de la zona y la idea general, indicando las vías que, de acuerdo al análisis correspondiente, y a la estrategia diseñada para el planteamiento de revitalización, consideramos prudente trabajar en una fase inicial (ver ilustración 73). Posteriormente, explicaremos el planteamiento y cómo se llegó a él, indicando el trabajo propuesto por vías y los beneficios sociales y económicos que, mediante la interpretación de la información recopilada a lo largo de este trabajo, se considera serían resultado de un proyecto en forma y el posterior proceso de peatonalización.

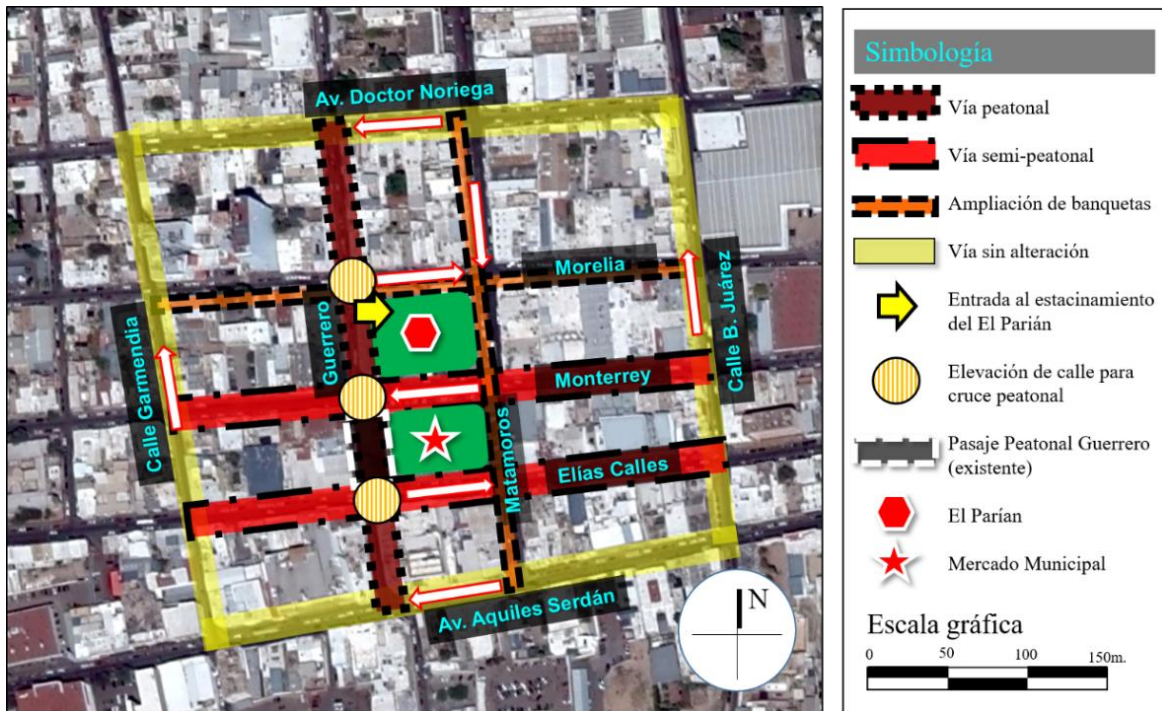


Ilustración 74. Planteamiento general de peatonalización y semi-peatonalización en zona de estudio. Fuente: elaboración propia en base a mapa de googlemaps.com (2017)..

En la ilustración se observa, en primer lugar, la peatonalización de la Calle Guerrero a partir de la Av. Serdán hasta la Av. Dr. Noriega. Con esto se reforzará su ya marcado carácter peatonal, siendo 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 afectaría 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 en la zona. La transformación propuesta daría continuidad a este elemento 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 para el comercio

ubicado en el lugar. Un punto a tomar en cuenta sería la entrada al estacionamiento de El Parián, la cual se ubica sobre esta calle, por lo que habría que adaptar un acceso con protecciones para el peatón, al cual se accedería por la Av. Morelia.

La Calle Mariano Matamoros es una de las vías de mayor actividad de movilidad, motorizada y no motorizada. No obstante, la dificultad para peatonalizar esta vía, 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. En este sentido, se propone la eliminación del estacionamiento del lado oeste de la vialidad, en las cuatro cuadras que abarcan la zona de estudio, permitiendo un espacio para ampliar las banquetas, ya que por ellas se encuentra una gran cantidad de comercio y puestos ambulantes (sobre todo en el tramo de El Parián) que invaden la superficie para caminar.

De esta forma, se podrán generar 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. 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, creándose además una superficie que sirva como atrio de este último, en el cual se podrían realizar actividades de orden cultural, aprovechando la imagen histórica del mismo y dándole mayor visibilidad.

Las avenidas Monterrey y Elías Calles, con un importante flujo, se plantean semi-peatonales (para peatones y transporte público solamente) en la etapa inicial. Consideramos sería ideal que estas vías fueran enteramente para el peatón, sin embargo, como ya hemos visto, por ellas circulan rutas de camión y una reordenación representaría oposición por parte del comerciante. Creemos que en un principio 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 al deterioro físico, producto del exceso en la ocupación del vehículo automotor. Será importante, sin embargo, mantener un acceso controlado para el abastecimiento del mercado, que afecte en la menor medida posible la condición espacial deseada. Para lograr la intención, se deberán ubicar protecciones para el peatón y marcar carriles exclusivos para el transporte público, que podrían ser compartidos con espacio de circulación para bicicletas. Esto generará un espacio más amplio para el transeúnte, que podrá acercarse y acceder de mejor forma a los comercios que se sitúan a lo largo de este andador, y atravesar la calle con una significativa mayor seguridad y disfrutar mejor de este pasaje comercial.

La Av. Morelia es una vía relativamente estrecha que durante el día se ocupa mayormente como estacionamiento vehicular, afectando al espacio que el peatón debería de tener. Por ésto, el planteamiento presenta una ampliación de banquetas en el lado sur eliminando el estacionamiento vehicular. Esto es necesario dado el tráfico de peatones que circula sobre ella y por su cercanía a los comercios de El Parián. Con esto, se cerraría el anillo peatonal delimitado por la Calle Guerrero, Elías Calles y Matamoros, y la “primera etapa de peatonalización”.

A partir de esta propuesta o planteamiento general se podría proyectar y diseñar a detalle una zona peatonal, ganando o recuperando el importante espacio que visiblemente el peatón reclama en esta área central, eliminando una ocupación vehicular sin fundamento, para crear mejores espacios, más habitables, accesibles y de mejor calidad, en beneficio al comercio y al amplio de la población.

Es importante mencionar que la presente se plantea como una fase inicial, de la cual podría derivar un proyecto completo de revitalización, con una reordenación de rutas de transporte público y la creación de un espacio exclusivamente peatonal.

Por último, exponemos la imagen que exhibe la zona peatonal a partir de la propuesta de peatonalización, indicando los puntos centrales, las vías exclusivas para el peatón, y las que serían compartidas con el transporte urbano (ver ilustración 74).

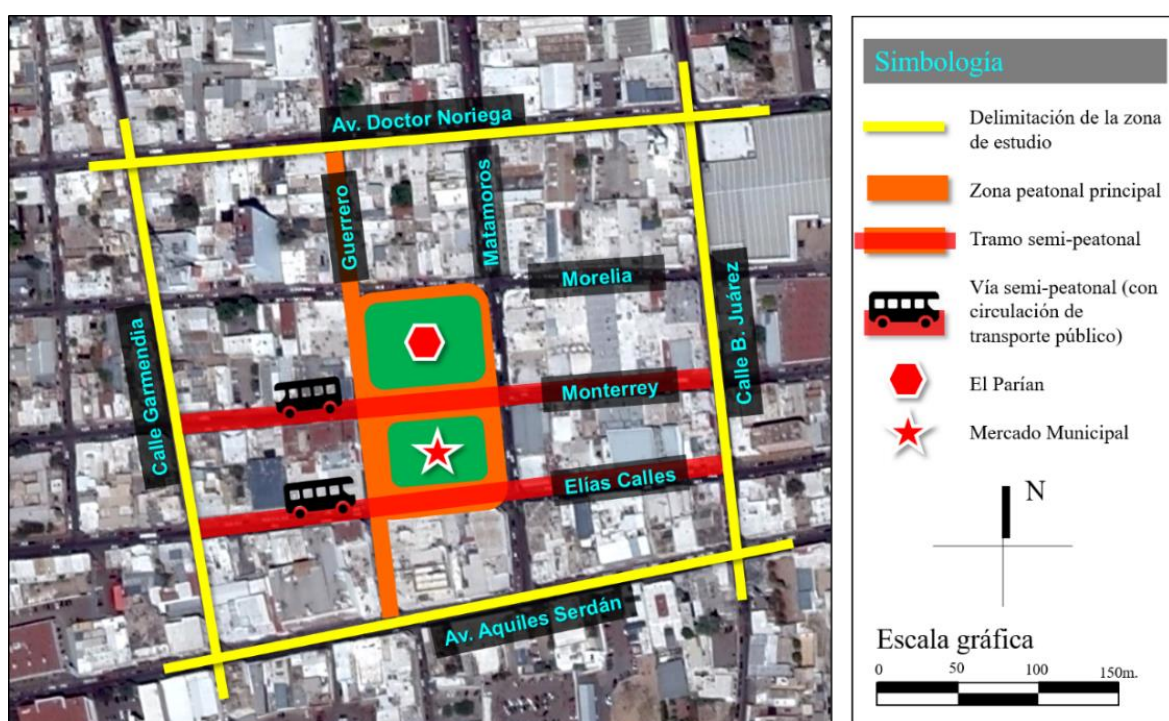


Ilustración 75. Resultado del planteamiento general de peatonalización. Fuente: elaboración propia en base a mapa de googlemaps.com (2017).

Resultado de lo anterior se crearían y recuperarían espacios públicos con características físicas y ambientales más favorables, en un área emblemática de la ciudad la cual aloja a un número importante diario de visitantes, quienes exigen espacios dignos para caminar, que no sólo le permitan un acercamiento, contacto y/o acceso al sitio deseado,

sino mayor seguridad y comodidad para comprar y pasar un rato agradable, donde el tener que acudir vaya más allá de la necesidad, derivando en un deseo del consumidor.

Espacios así podrán generar las condiciones necesarias para realizar diversos tipos de actividad, además de mejoras al espacio de movilidad que reclama y al que tiene derecho la ciudadanía en general, promoviendo áreas más atractivas que en turno elevarían las ventas de la zona, por medio de espacios más limpios en donde la movilidad a motor no produzca contaminación, y se incite al ciudadano a un mejor cuidado y conservación. La baja (y casi nula) ocupación habitacional de la zona (de acuerdo al análisis) en donde se está planteando la intervención 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 al centro se mantiene a pesar del frío o del calor, y planteamientos similares han funcionado en ciudades con climas igualmente agrestes), se podrá generar con ésta un mejor sistema ambiental, mediante la integración de áreas verdes y vegetación que amortigüe el efecto del calor y produzca una mejor y más cómoda sensación térmica, así como espacios sombreados y vías más agradables para caminar<sup>116</sup>.

La rehabilitación o renovación integral del centro urbano de la ciudad, o bien, como en esta propuesta, de una parte del mismo, implica su revalorización, en aras de generar una imagen atractiva y en armonía, tanto para los residentes como para los visitantes de la

---

<sup>116</sup> En los casos análogos presentados de otras ciudades del país con climas agrestes, como en Monterrey, N.L. y Villahermosa, Tabasco, se pudo observar que el calor no es factor determinante entre los visitantes quienes, si bien procuraban los caminos o las áreas sombreadas, circulaban o permanecían sin mayor problema en la zona o las zonas peatonales, las cuales presentaban gran afluencia aun en pleno verano.

ciudad.<sup>117</sup> La propuesta, que exige un esfuerzo ciudadano colectivo para su materialización<sup>118</sup>, es de carácter inclusivo, 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 en la zona, en un espacio más democrático y habitable.

---

<sup>117</sup> Ver Gutiérrez (2006).

<sup>118</sup> Mediante un consenso y la participación del ciudadano, el comerciante y las instituciones de gobierno (actores), tomando en cuenta los factores sociales, económicos, históricos y culturales, y las condiciones actuales que forman parte del lugar.



## CONCLUSIÓN

En la ciudad moderna, y tomando como referencia a Hermosillo, el crecimiento territorial y la expansión descontrolada (sin una adecuada planeación, o una no 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 auto y las vías que conectan la extensión de la ciudad son necesarios, como lo es, pero tal vez más, el espacio público de calidad, para una ciudad sana y habitable, sobre todo en donde más gente camina: el centro de la ciudad.

El vehículo particular, siendo un medio práctico para recorrer largas distancias y trasladarse a diferentes puntos de la urbe, deja de serlo en el área central, histórica y comercial (considerada como “el 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 o “malls”, y la poca oferta cultural y disminuida atención de los espacios urbanos y públicos del centro de Hermosillo, muchas personas se han resistido y conservan en él usos diversos, de carácter social, comercial y cultural.

Lo anterior responde al precepto del centro histórico mexicano, caracterizado (idealmente) 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 la etapa inicial, y que sigue latente, vivo y

presente en la memoria de la ciudad. Un lugar de atracción natural ya que 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 la muchas veces discontinua, fragmentada y estéril imagen de la moderna ciudad 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 (y 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 cual, y 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 e higienización del espacio público y del espacio de circulación, la calle toma un sentido democrático y participativo, transformándose en lugar de encuentro, de sociabilidad. La peatonalización representa un costo relativamente bajo en comparación a la construcción de otras infraestructuras de movilidad y/o rehabilitación y, poniendo en pie los beneficios que esta 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, dando lugar a zonas privilegiadas para funciones y diversidad de 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, acorde a 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<sup>119</sup> y que no le permite vivir su ciudad y sobre todo su espacio central. Se trata también de dejar de colocar al 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 al 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 Parián.

Para lograr este fin, es indispensable un transporte público de calidad (lo cual es determinante para lo peatonal), que conlleve a su uso en lugar del auto para llegar al centro de la ciudad y por ende a la zona para caminar<sup>120</sup>. Por otro lado, es de suma importancia la creación de espacios públicos de recreación, ya que la función del centro no sólo es comercial, sino que funge como nodo social y cultural. Un mejor espacio, apto para diversas formas de actividad atraerá, sin duda, un mayor número de visitantes y potenciales clientes, por medio de espacios más amables y accesibles.

---

<sup>119</sup> En Hermosillo, siendo que menos del 20% del visitante del centro arriba por este medio, y que sin embargo ocupa la mayor parte de la superficie del espacio público de circulación, el auto sería el primer factor a eliminar o a no considerar como primordial en un diseño de revitalización en el área central.

<sup>120</sup> En Hermosillo, de acuerdo a datos recopilados, 4 de 5 visitantes del centro en promedio arriban por medio de transporte público, lo cual lo hace vital para la afluencia de este lugar.

En aras de crear un centro digno y atractivo es necesaria una renovación intentando desincentivar el uso excesivo del auto 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 peatonal 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 de puntos de comercio al exterior (ordenación 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 a 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 “sería un orgullo tener un centro digno de visitar [...] en el aspecto de que (el hermosillense) tendría un lugar más a donde llevar a sus conocidos, a su familia, a sus amigos”<sup>121</sup>; y económicamente, ya que “al momento de que hay más afluencia al centro, 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

---

<sup>121</sup> En entrevista con Rubén López Peralta, Presidente de la Unión de Comerciantes del Centro de Hermosillo (julio de 2017).

centro, es por ende que se lograría vender más”.<sup>122</sup> 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 “malls”, puesto que estos complejos han ido ganando terreno en el gusto del visitante y potencial consumidor: “renovar o morir”, “el centro tiene que tener un cambio positivo en el corto plazo”<sup>123</sup>.

Se generaría un mejor sistema ambiental: un balance entre los sistemas de transporte y/o de traslado (entre el motorizado y el 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 (creemos firmemente que el centro urbano y la zona de estudio, aunados al centro cívico y tradicional, cuentan con un gran potencial para este fin), 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, 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 donde primero acudirá. En palabras de los comerciantes: “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

---

<sup>122</sup> Idem.

<sup>123</sup> Idem.

pasar de que si tú eres visitante, un turista a Hermosillo que a donde tu llegues o vayas te inviten a que vengas a conocer el centro”.<sup>124</sup>

Es importante mencionar que cualquier plan tendiente a mejorar la habitabilidad del centro urbano y comercial de Hermosillo, debe incorporar todas las variables de carácter social, económico y ambiental, junto a la voz y expresión de todos quienes hoy hacen posible su diaria actividad, sin dejar que sólo las propuestas de carácter técnico sean las que imperen. Hacer más habitable el Centro de Hermosillo, aunque parezca populista, debe incorporar el sentir de muchos ciudadanos, sobre todo de los que a diario acuden ahí por motivos de compras, negocios o paseo, o de cualquier otra actividad para lo que existe o pueda ser incorporada en el futuro<sup>125</sup>.

A través de esta investigación se expuso de mejor manera la dinámica y el funcionamiento del centro urbano y comercial de la ciudad, comprendiendo que no sólo basta un deseo de “mejorar” las condiciones y erradicar el problema mediante la eliminación de lo que se cree provoca el conflicto. Si bien se encontró que los sistemas de movilidad que aquí confluyen, y la gran afluencia de los mismos (en un medio espacial no apto para una gran cantidad), están en relación directa con el deteriorado estado actual de las condiciones físicas del espacio de circulación (sobre todo los sistemas motorizados), aunado al insuficiente (o nulo) mantenimiento de la infraestructura vial, el problema principal lo constituye la gran y visible desproporción del espacio para el auto y el autobús urbano en comparación al del peatón, que privilegia la ocupación y la circulación del

---

<sup>124</sup> En entrevista con Rubén López Peralta, Presidente de la Unión de Comerciantes del Centro de Hermosillo (julio de 2017).

<sup>125</sup> Es inevitable a veces, resultado de este tipo de proyectos, el incremento del valor del suelo, la plusvalía del sitio y por ende de las rentas, sin embargo creemos que es posible, por medio de créditos, reinventar y mantener vigente el comercio y seguir participando activamente en la vida del lugar. A fin de cuentas, la revitalización se realiza con la intención de mejorar el bienestar general, y no sólo al interés de un particular, para lograr espacios más dinámicos, y un mejor desarrollo económico y social..

vehículo a motor, resultando en áreas reducidas y hacinadas, propensas a su vez al deterioro, para cualquier otra forma de movilidad o actividad.

Sobre esto, el pensamiento del autor indicaba en un principio que el sistema de transporte público era en gran parte lo que generaba pobres condiciones de habitabilidad. Sin embargo, y apuntando que este se puede mejorar, el análisis arrojó que, si bien es grande el espacio que ocupa el medio automotor, el autobús urbano es necesario en el área, y es deseo de la gente y del comerciante su función actual, por lo cual no sería sensato, por lo menos en no en una primera etapa, su erradicación en el lugar. Sería entonces necesario, en algunas vías, no la adecuación totalmente peatonal, sino una semi-peatonal. No obstante, creemos aún viable la desincentivación del auto particular, por medio de mejores vías para caminar.

Por otro lado, era nuestra idea que el ambulante (comercio informal) y el comercio establecido al exterior (productos de las tiendas sobre la banqueta) era un problema para el espacio peatonal que se debía erradicar. 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 ordenación.

La visita y documentación de los casos análogos de peatonalización, de la Ciudad de México, Monterrey, Villahermosa y Querétaro, nos ilustró al respecto, mostrándonos proyectos construidos de peatonalización de vías vehiculares, convertidas ahora en una zona peatonal. 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 a la movilidad, sino que reordenan el sistema actual traduciéndose en espacios (centros urbanos) más equilibrados, incluyentes y aptos para caminar. Sin embargo, es

preciso mencionar que entendemos que no se trata sólo de copiar un modelo o modelos de peatonalización, ya que cada lugar contiene una problemática local que se debe abordar al interior y, si bien en todo caso, respaldar con otros ejemplos de revitalización.

Se entendió que 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, y el centro de Hermosillo es, y seguirá siendo, una de las zonas más cotizadas en la urbe, y su valor seguirá siendo su sentido simbólico como parte del breviario de la cultura local.

Por último, se aprendió que el trabajo del urbanismo forma parte de un proceso de transformación y/o cambio, y que el espacio común, en este caso el que ocupa el auto, no se traduce siempre en espacio público, el cual es abierto, democrático y apto para diversas formas de actividad y expresión. En base a esto, se encontró que una movilidad basada en el auto va en contra de la creación y la promoción del espacio público, limitando otras funciones de carácter comunitario. Por todo lo anterior, se dedujo que un proceso de peatonalización no sólo contribuye al traslado peatonal, significando 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.

El principal obstáculo al cual se enfrentó esta investigación fue la falta de documentación e información concreta sobre una teoría de la peatonalización y sobre los procesos y los proyectos construidos de peatonalización. Quizá la falta de tiempo jugó también un factor de importancia, ya que el estudio de casos análogos se limitó a una



revisión y a la percepción personal durante el ejercicio de observación<sup>126</sup>. Sin embargo, la investigación realizada reafirmó la creencia en la viabilidad y la sensatez de un proyecto de peatonalización y su ejecución en el centro de la ciudad de Hermosillo, de una forma integral, haciendo partícipes las necesidades y deseos de las partes involucradas, en aras de una inclusión general y de mejorar su situación y la del espacio en general, con beneficios sociales y económicos para la población. Lo anterior nos sirve a comprobación de la hipótesis planteada.

Es precisa y viable la recuperación de esta zona de tradición con oferta histórica y valor de patrimonio, mediante espacios públicos de calidad que fomenten el sentido de pertenencia, apropiación e identidad entre la sociedad, factor destacable para un sano desarrollo urbano, económico y social, por medio de una revitalización mediante un proceso de peatonalización. Se lograría crear (o recuperar) un lugar que imprima sentido y dignidad en pro de su conservación como lugar de importancia y trascendencia emblemática, representativa de una ciudad y su población, que se proyecte en un sentido regional, nacional e incluso internacional.

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 pudieran tener para una estrategia integral de revitalización, jugando a la par con el desarrollo de una zona peatonal. Por otro, y dado que, resultado de esta investigación, se encontró que el transporte

---

<sup>126</sup> Se sugiere al lector interesado en una futura investigación de características similares realizar un estudio más exhaustivo de casos análogos, que permita reforzar, tanto cualitativa, como cuantitativamente, un estudio de esta naturaleza y una propuesta de revitalización por medio de una peatonalización. De igual manera, se sugiere una investigación más profunda sobre los edificios que componen una zona de estudio y la importancia o potencial social, económico y cultural que estos pudieran tener para una estrategia integral de revitalización, jugando a la par con el desarrollo de una zona peatonal.

público juega un papel fundamental en el centro de la ciudad, se sugiere a 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 (promoviendo la desincentivación del auto) para una zona peatonal y, en dado caso, espacio público de recreación.

A manera de reflexión final, quisiéramos mencionar que lo peatonal se traduce en promoción de la habitabilidad, sustentabilidad ambiental, un ámbito urbano más sano, tranquilo y seguro, con mayor oferta espacial para el comercio y la producción social. Se trata de recuperar un espacio que demanda el peatón: la calle como espacio 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.

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

JEFF SPECK

## BIBLIOGRAFÍA

- Asuad Sanén, Normand E. 2001. *Economía Regional y Urbana, Introducción a las teorías, técnicas y metodología básicas*. México: Colegio de Puebla, A. C. y BUAP.
- Ayuntamiento de Hermosillo. 2015. Plan Municipal de Desarrollo 2016-2018.
- Boils, Guillermo. 2014. Espacio público: banquetas y paisaje urbano en la colonia Roma Norte, Ciudad de México. En *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri, 111-145. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Borja, Jordi y Zaida Muxí. 2003. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. España: Electa
- Borthagaray, Andrés. 2013. Prólogo 1. Un enfoque metódico del movimiento. En *El espacio de la movilidad urbana*, Manuel Herce Vallejo y Francesc Magrinyá, 7-12. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Carrión, Fernando. 2003. Centros históricos y patrimoniales. En *La ciudad inclusiva*, compilado por Marcelo Balbo, Ricardo Jordán y Daniela Simioni, 129-152. Santiago de Chile: CEPAL.
- Castro García, Luis Julián. 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, Universidad Iberoamericana Ciudad de México.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe. 2005. América Latina: proyecciones de población urbana y rural 1970-2025. Boletín Demográfico No. 76. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Chávez Rodríguez, Andrés. 2012. La peatonalización de las ciudades como eje rector de la movilidad urbana sustentable. <http://ciudadanosenred.com.mx/propuesta/la-peatonalizacion-de-las-ciudades-como-eje-rector-de-la-movilidad-urbana-sustentable/> (consultado el 3 de mayo de 2016).

Cortés Berrueta, Vicente Sayel, Leonardo López Ruiz y Alejandra Rangel Smith. 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 *200 años de urbanización en México. Memorias del XII Seminario-Taller Internacional de la Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad*, compilado por Alfonso X. Iracheta Cenecorta, Miguel Ángel García Gómez y Rafel Pérez Fernández, 271-273. México: Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad.

Ducci, María Elena. 1989. *Introducción al Urbanismo. Conceptos básicos*. México: Trillas.

Espejo Fernández, Juan. 2012. Tratamiento de la Movilidad Urbana en Centros Históricos en Rehabilitación. Tesis de Master, Universitat Politècnica de Catalunya. <http://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/15821> (consultado el 11 de mayo de 2016).

Espinosa Fernández, Enrique Ignacio. 2013. *Distancias Caminables. Redescubriendo al peatón en el diseño urbano*. México: Trillas.

- Franco Garza, Luis Andrés. 2013. El Mercado como símbolo de identidad regional: alimentación, cocina y cultura, Hermosillo, Sonora, México. Tesis de Licenciatura en Gastronomía, Universidad Autónoma de Baja California.
- Galán, Ángel Cediél y Carlos Cristóbal Pinto (coordinadores). 2007. Espacios Urbanos – Espacios Humanos... Hacia una Movilidad Sostenible. Libro de Ponencias, Consorcio Regional de Transportes de Madrid. [http://www.crtm.es/media/161803/espaciosurbanos\\_idae.pdf/](http://www.crtm.es/media/161803/espaciosurbanos_idae.pdf/) (consultado el 9 de mayo de 2016).
- García Villanova, Julio y Alberto Serón de la Torre. Sin fecha. El Centro Histórico: un Proyecto de Ciudad Amable. [http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc\\_2091.pdf/](http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2091.pdf/) (consultado el 9 de mayo de 2016).
- Gobierno del Estado de Sonora. 2008. Acuerdo por el que se crea la delimitación de la zona histórica de la ciudad de Hermosillo. En Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora, número 25, sección V: 25 de septiembre de 2008.
- Graizbord, Boris. 2011. Sostenibilidad Urbana: ¿Frase vacía o estrategia de desarrollo urbano? En *Megaciudades y Cambio Climático. Ciudades sostenibles en un mundo cambiante*, editado por Boris Graizbord y Fernando Monteiro, 27-46. Serie Cuadernos de Trabajo Número 7. El Colegio de México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.
- Gutiérrez Sánchez, Luisa María. 2006. Políticas de ordenamiento y transformación de centros urbanos. En *Arquitecturas de la globalización: memorias del VIII seminario*

- nacional de teoría de la arquitectura*, editado por Eloy Méndez Sáenz, 301-304. Hermosillo, Sonora, México: Seminario Nacional de Teoría de la Arquitectura.
- Hamnett, Chris. 2005. Capítulo 31. Urban Forms. En *Introducing Human Geographies*, editado por Paul Cloke, Phillip Crang y Mark Goodwin, 425-433. Inglaterra: Hodder Arnold.
- Harvey, David. 2013. *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Traducción de Juanmari Madariaga. España: Akal.
- Herce Vallejo, Manuel. 2013. Prólogo 2. El espacio de la movilidad urbana. En *El espacio de la movilidad urbana*. En ídem, 13-24. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- IMPLAN (Instituto Municipal de Planeación Urbana). 2006. Programa Parcial de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Hermosillo.
- \_\_\_\_\_. 2016. Programa de Desarrollo Metropolitano de Hermosillo 2016. 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, Alfonso X., Miguel Ángel García Gómez y Rafael Pérez Fernández (compiladores). 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.
- ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo), 2012. Transformando la movilidad urbana en México. Hacia ciudades accesibles con menor uso del

- automóvil. México. [http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico.pdf/](http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico.pdf) (consultado el 9 de mayo de 2016).
- \_\_\_\_\_. 2013. Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana. México. [http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS\\_.pdf](http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf) (consultado el 3 de mayo de 2016).
- Jacobs, Jane. 1992. *The death and life of great American cities*. E.U.A.: Vintage Books.
- Kenyon, Susan. 2006. Reshaping Patterns of Mobility and Exclusion? The impact of Virtual Mobility upon Accesibility, Mobility and Social Exclusion. En *Mobile Technologies of the City*, compilado por Mimi Sheller y John Urry, 103-104. E.U.A.: Routledge.
- Lacomba, Ruth (compiladora). 2013. *La ciudad sustentable. Creación y rehabilitación de ciudades sustentables*. México: Trillas.
- Ledezma, José Luis. 2002. Teoría social, espacio y ciudad. El Colegio de México: Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Lynch, Kevin. 2010. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: G. Gili.
- Méndez, Eloy. 2007. *Casa de tiempo y Sol. Experiencia de Rediseño en el Centro Histórico de Hermosillo*. Hermosillo: El Colegio de Sonora.
- Miralles-Guasch, Carme y Angel Cebollada i Frontera. 2003. *Movilidad y Transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Barcelona: Fundación Alternativas.

- Monteverde Ávalos, Miguel Ángel. 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, El Colegio de Sonora.
- Montezuma, Ricardo. 2003. Ciudad y Transporte: la movilidad urbana. En *La ciudad inclusiva*, compilado por Marcelo Balbo, Ricardo Jordán y Daniela Simioni, 175-192. Santiago de Chile: CEPAL.
- \_\_\_\_\_. 2005. Ciudades Amables. Reflexiones sobre Movilidad Urbana y Sustentabilidad en América Latina. Ponencia presentada en el 1er Congreso Internacional de Transporte Sustentable, Ciudad de México y León Guanajuato: Fundación Ciudad Humana. <http://es.slideshare.net/vianel/ciudad-amable-196484> (consultado el 15 de marzo de 2014).
- \_\_\_\_\_. 2009. El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina. En *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina*, coordinado por Jaime F. Erazo Espinosa, 293-300. Ecuador: FLACSO.
- Montgomery, Charles. 2013. *Happy City. Transforming Our Lives Through Urban Design*. E.U.A.: Farrar, Straus and Giroux.
- Morillón, David. 2013. Prólogo. En *La ciudad sustentable. Creación y rehabilitación de ciudades sustentables*, compilado por Ruth Lacomba, 5-7. México: Trillas.
- Ortega García, Clara. 2015. Peatonalización de la Calle Madero del Centro Histórico de la Ciudad de México. Análisis del Cambio en el Ámbito Comercial. México: Universidad Autónoma Metropolitana.



<http://upcommons.upc.edu/handle/2117/81110> (consultado el 15 de diciembre de 2016).

Peinado Lorca, Manuel. 1998. *La peatonalización del centro*. España: Puerta de Madrid.

Pérez Meraz, Ana Valeria. 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, Universidad Nacional Autónoma de México.

RACC (Fundación Real Automóvil Club de Cataluña. 2008. Criterios de movilidad. Las zonas peatonales.

[http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/1358\\_adjuntos\\_7\\_zonas\\_de\\_vianants\\_cast\\_08\\_07\\_22\\_2\\_jzq\\_1041b56e.pdf/](http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/1358_adjuntos_7_zonas_de_vianants_cast_08_07_22_2_jzq_1041b56e.pdf) (consultado el 3 mayo de 2016).

Ramírez Kuri, Patricia (coordinadora). 2014. *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.

\_\_\_\_\_. 2015. Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología* 77 (1): 7-36.

Ramírez Marín, Jorge Carlos. 2014. Presentación. En *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri, v-vii. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.

- Rodríguez Alomá, Patricia. 2009. El centro histórico, del concepto a la acción integral. En *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina*, coordinado por Jaime F. Erazo Espinosa, 31-50. Ecuador: FLACSO.
- Romero, José Luis. 1984. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. México: Siglo XXI.
- Sanz Alduán, Alfonso. 2002. El Peatón en Donostia. Una estrategia para la movilidad peatonal en San Sebastián. Ayuntamiento de San Sebastián: Concejalía de Movilidad y Vías Públicas. <http://www.donostiamovilidad.com/wp-content/uploads/El%20peat%C3%B3n%20en%20Donostia.pdf> (consultado el 15 de mayo de 2017).
- Sheller, Mimi y John Urry. 2006. *Mobile Technologies of the City*. The Networked Cities Series. E.U.A.: Routledge.
- Silsbe, Erin y Tiyok Prasetyoadi. 2011. Transporte y Movilidad Urbana. En *Megaciudades y Cambio Climático. Ciudades sostenibles en un mundo cambiante*, editado por Boris Graizbord y Fernando Monteiro, 67-86. Serie Cuadernos de Trabajo Número 7. El Colegio de México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.
- Smith, Neil y Setha Low. 2006. Introduction: The Imperative of Public Space. En *The Politics of Public Space*. En idem, 1-16. E.U.A.: Routledge.
- Speck, Jeff. 2012. *Walkable City. How Downtown can save America on step at a time*. E.U.A.: North Point Press.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. E.U.A.: Polity Press.

Velázquez M. Carmen V. 2015. Espacio Público y Movilidad Urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). Tesis de Doctorado en Espacio Público y Regeneración Urbana, Universitat de Barcelona.