

# **Banquetas: el orden híbrido de las aceras en la Ciudad de México y su área metropolitana**

Guénola Capron  
Jérôme Monnet  
Ruth Pérez López  
(Coordinadores)

Universidad  
Autónoma  
Metropolitana



Casa abierta al tiempo Azcapotzalco

**Universidad Autónoma Metropolitana**

*Rector General*

Dr. José Antonio de los Reyes Heredia

*Secretaria General*

Dra. Norma Rondero López

**Unidad Azcapotzalco**

*Rector*

Dr. Oscar Lozano Carrillo

*Secretaria*

Dra. Yadira Zavala Osorio

**División de Ciencias Sociales y Humanidades**

*Director*

Dr. Jesús Manuel Ramos García

*Secretario Académico*

Lic. Gilberto Mendoza Martínez

*Jefe del Departamento de Sociología*

Mtro. Francisco Javier Rodríguez Piña

*Coordinador de Difusión y Publicaciones*

Dr. César Daniel Alvarado Gutiérrez

Primera edición, 2022

© **Universidad Autónoma Metropolitana**

Unidad Azcapotzalco

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Coordinación de Difusión y Publicaciones

Av. San Pablo 180, Edif. E, Salón 004, Col. Reynosa Tamaulipas,

Del. Azcapotzalco, C.P. 02200,

Ciudad de México, Tel. 53189109

[www.publicacionesdcsh.azc.uam.mx](http://www.publicacionesdcsh.azc.uam.mx)

ISBN de la obra **digital: 978-607-28-2717-2**

Se prohíbe la reproducción por cualquier medio sin el consentimiento del titular de los derechos patrimoniales de la obra.

Impreso en México / Printed in Mexico

# Contenido

<i>In memoriam</i> . A Angela, la autora omnipresente . . . . .	11
Prefacio . . . . .	13
Introducción. . . . .	15

## PRIMERA PARTE

### DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRÁNSITO PEATONAL AL PALIMPSESTO URBANO

Capítulo 1. Construcción digital de banquetas: la experiencia de un atlas <i>Salomón González</i> <i>Laura E. Quiroz</i> <i>Nora A. Morales</i> <i>Jerónimo Díaz</i> . . . . .	45
Capítulo 2. La administración pública de las banquetas: del marco legal a la gestión técnica <i>Perla Ernestina Castañeda Archundia</i> . . . . .	73
Capítulo 3. Trayectorias peatonales: impacto de la morfología de la calle, de los usos dominantes y los obstáculos <i>Bismarck Navarro</i> . . . . .	115
Capítulo 4. La banqueta palimpsesto: huellas materiales y simbólicas de la sucesión de administraciones y usos sociales <i>Ana Luisa Diez García</i> . . . . .	143

## SEGUNDA PARTE

### ¿EL ESPACIO PÚBLICO POR EXCELENCIA?

Capítulo 5. El papel de la banqueta en la vida social urbana <i>Ruth Pérez López</i> <i>Luz Yasmín Viramontes Fabela</i> . . . . .	187
--	-----

Capítulo 6. Apropiaciones y patrimonialización de la banqueta: de lo material a lo simbólico <i>María Teresa Esquivel Hernández</i> <i>María Concepción Huarte Trujillo</i> .....	215
Capítulo 7. El rol de las mujeres en la producción local del orden socioespacial de las banquetas <i>Silvia Carbone</i> <i>Guénola Capron</i> <i>María Teresa Esquivel Hernández</i> <i>María Concepción Huarte Trujillo</i> .....	235
Capítulo 8. La inseguridad: transgresiones y control social en las banquetas <i>Miguel Ángel Aguilar D.</i> .....	275
TERCERA PARTE DEL CENTRO DE LA CIUDAD A SUS FRONTERAS. TIPOS DE ÓRDENES LOCALES	
Capítulo 9. Concentración de inversión pública en el Centro Histórico: la transformación de una acera en escenario lúdico-turístico <i>Angela Giglia</i> <i>Alejandra Trejo Poo</i> .....	319
Capítulo 10. La banqueta como escenario de gestión del conflicto local entre vecinos y acomodadores de coches <i>Natanael Reséndiz</i> .....	353
Capítulo 11. El dominio corporativo: producción y control de la acera en Santa Fe y el Eje 4 Norte <i>Ruth Pérez López</i> <i>Perla Ernestina Castañeda Archundia</i> .....	389
Capítulo 12. La banqueta fantasma, ausente o inacabada, en los márgenes urbanos de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán <i>Elind Gálvez Matías</i> .....	419
CUARTA PARTE SÍNTESIS FINAL	
Capítulo 13. La banqueta, un orden urbano híbrido <i>Guénola Capron</i> <i>Angela Giglia</i> <i>Jérôme Monnet</i> <i>Ruth Pérez López</i> .....	469
Autoras y autores .....	545

## **Capítulo 11. El dominio corporativo: producción y control de la acera en Santa Fe y el Eje 4 Norte**

Ruth Pérez López  
Perla Ernestina Castañeda Archundia

En este capítulo presentamos dos estudios de caso donde se advierte el fenómeno de la privatización de las banquetas. Se analizan dos áreas testigo ubicadas en las alcaldías periféricas de Álvaro Obregón y Gustavo A. Madero en Ciudad de México y caracterizadas por un patrón que se repite a lo largo de la ciudad y su zona metropolitana desde principios de siglo: la intervención del espacio por parte de grandes desarrolladores que impactan la forma urbana y las prácticas sociales de los lugares en donde se insertan.

En ambas áreas, las banquetas fueron diseñadas, intervenidas y/o construidas por el sector privado. La primera fue construida por el desarrollador del edificio Calakmul en 1997 y está ubicada en Santa Fe Centro Ciudad, colonia caracterizada por ser una de las zonas de mayor plusvalía en el poniente de la ciudad y estar enclavada dentro de uno de los centros de mayor actividad económica de Ciudad de México. La segunda y tercera se ubican en la colonia Magdalena de las Salinas, construidas en la década de los sesenta y, posteriormente, rehabilitadas por dos desarrolladores inmobiliarios en 2013 y 2018. Conectan con dos centros comerciales y equipamiento escolar y hospitalario diverso en una zona de la ciudad de intensa actividad humana y concentración de bienes y servicios.

Las tres banquetas que fueron intervenidas por el sector privado representan un punto de partida para analizar la producción del espacio público

en dos zonas de la ciudad fuertemente influenciadas por las dinámicas de la globalización –una enmarcada en la construcción de un edificio corporativo y, la otra, en el establecimiento de *malls* de marcas y formatos trasnacionales.

Estas banquetas constituyen una interesante unidad de análisis de la producción y gestión empresarial del espacio público y representan un artefacto en donde convergen, por una parte, los intereses del sector privado, por otra, las intervenciones de las autoridades y, por último, los usos de los peatones. En las siguientes páginas buscaremos evidenciar el impacto de los grandes desarrollos inmobiliarios en el tejido conectivo de la ciudad y describir los efectos de la implementación de estos edificios en su entorno inmediato y, en particular, en las banquetas, así como las representaciones, usos y prácticas sociales de las personas que transitan por estos espacios. Para esto, utilizaremos varias fuentes de datos, entre las cuales las observaciones *in situ*, las grabaciones de video, las encuestas a usuarios de la vía pública y las entrevistas a transeúntes y a la empresa administradora del edificio Calakmul.

#### CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DE LAS ÁREAS TESTIGO

##### *Banqueta “Calakmul”, área testigo de Santa Fe Centro Ciudad*

La alcaldía Álvaro Obregón cuenta con 749,982 habitantes y es la sexta entidad a nivel metropolitano más generadora de viajes y la onceava más atractora de viajes<sup>1</sup>. Además, representa la novena entidad que concentra más viajes con destino “al trabajo” (INEGI, 2017). La estructura vial de esta alcaldía permite su comunicación con las áreas centrales de la Ciudad de México y con la ciudad de Toluca y Querétaro, por lo que constituye el principal acceso a la Ciudad de México desde el poniente del país. Por ello, sus vialidades principales como Constituyentes, Anillo Periférico y Circuito Interior, suelen contar con altos índices de saturación. El tráfico en esta zona es aún más intenso debido a la existencia de barrancas y a un suelo de conservación que representa el 24%

---

<sup>1</sup> De un total de 76 entidades territoriales: 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México.

de la superficie total de la alcaldía: ambas características funcionan como barreras urbanas que dificultan los traslados cotidianos.

En cuanto a la colonia Santa Fe Centro Ciudad, está localizada dentro de la zona de “Santa Fe”, delimitada por el gobierno como un área que incluye el centro de negocios, el pueblo de Santa Fe, viviendas y comercios que fueron construidos a partir de los años ochenta. Esta colonia se encuentra dentro de una zona de fuerte concentración de capital nacional y extranjero que compite con el corredor Reforma y la zona de Polanco (GDF, 2010c). El desarrollo de un nuevo distrito financiero en Santa Fe fue impulsado por el proyecto de urbanización de la Zona Especial de Desarrollo Controlado (Zedec) Santa Fe, promoviendo el cambio de uso de suelo de la antigua mina de arena que se ubicaba en esta zona (y posterior basurero) (Parnreiter, 2016). Esto conllevó al surgimiento de una nueva centralidad mediante la construcción de grandes edificios que albergan empresas transnacionales y condominios exclusivos, así como universidades privadas y centros comerciales (Pérez Negrete, 2010). La gestión de la Zedec constituyó, en su momento, un instrumento para planear los usos de suelo y fue asumida por la empresa paraestatal Servimet (1990) para impulsar programas de inversión pública y privada en la zona de Santa Fe, espacio de alto potencial comercial y retorno financiero (Valenzuela, 2013).

Actualmente, la colonia Santa Fe Centro Ciudad comprende el centro comercial Garden Santa Fe, corporativos como Ford, Microsoft y Bosch y grupos hoteleros de corte internacional como Holiday Inn y Sheraton, así como varias torres de condominios de lujo. En esta colonia, así como en las colonias adyacentes y en gran parte de la alcaldía, el tránsito vehicular es muy complicado debido a la topografía accidentada, a las pocas vías de acceso desde la zona central de la Ciudad de México y a la falta de transporte público masivo: la colonia cuenta únicamente con dos rutas de autobuses urbanos de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP)<sup>2</sup> que brindan servicio a las zonas centro y sur de la ciudad y con varias rutas de transporte colectivo concesionado de baja y mediana capacidad (combis y micros). Por lo tanto, la forma más eficiente y directa de acceder a Santa Fe es el automóvil, lo que agudiza los problemas de tráfico. A estas dificultades se suma una forma urbana que

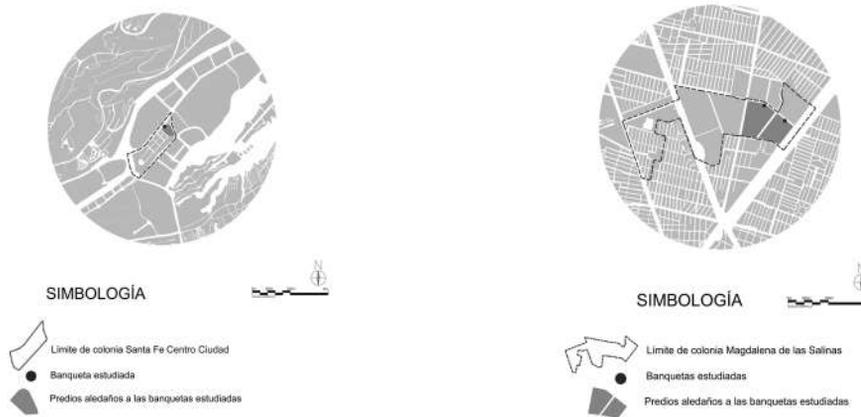
---

<sup>2</sup> Servicio de transporte de alta capacidad administrado por el Gobierno de la Ciudad de México.

no facilita la movilidad peatonal: el trazado irregular y poco denso de las calles, la discontinuidad del tejido urbano debido a las barrancas presentes en la zona y la falta de permeabilidad (figura 11.1, izquierda), ocasionan desplazamientos a pie largos y sinuosos.

La banqueta seleccionada en esta área testigo, que llamaremos “banqueta Calakmul”, se ubica sobre las calles Guillermo González Camarena, Vasco de Quiroga y Antonio Dovali Jaime, de forma que abraza el edificio del corporativo. Este edificio se destaca por su valor arquitectónico y se ha convertido, con el tiempo, en un ícono de la ciudad global y en un símbolo del megaproyecto de Santa Fe, como lo veremos más adelante.

**Figura 11.1.** Falta de permeabilidad urbana en las zonas de Santa Fe (izquierda) y Magdalena de las Salinas (derecha)



**Fuente:** Yazmín Viramontes Fabela.

*Banquetas “Costco Wholesale” y “Encuentro Fortuna”,  
área testigo de Magdalena de la Salinas*

La alcaldía Gustavo A. Madero cuenta con 1.2 millones de habitantes, lo que la convierte en la segunda más poblada de la Ciudad de México. Esta demarcación representa una centralidad metropolitana y nacional: juega un papel estratégico en la conexión entre el área central de la Ciudad de México y el área norte de la Zona Metropolitana del Valle de México (GDF, 2010b), siendo la

principal atrayente de viajes de la alcaldía Cuauhtémoc y de los municipios de Ecatepec, Tlalnepantla y Nezahualcóyotl (INEGI, 2017) y cuenta con la Central de Autobuses del Norte que funge como una conexión importante con los estados ubicados al norte del país. También ofrece una amplia cobertura de equipamiento educativo y de salud que cubre las necesidades de la población a nivel local, metropolitano y nacional (GDF, 2010b).

En cuanto a la colonia Magdalena de las Salinas, cuenta con una zonificación de carácter heterogéneo, con usos de suelo primordialmente habitacional (mixto y con comercio) y de equipamiento (de salud, educación y transporte). Como zona concentradora de actividades económicas y de servicios, representa un polo importante de atracción de población flotante comunicada con el resto de la ciudad mediante vías de acceso de relevancia local y metropolitana, dos Centros de Transferencia Modal<sup>3</sup>, dos líneas de metro, una línea de autobús de tránsito rápido<sup>4</sup> (Metrobús) y de autobús urbano (RTP)<sup>5</sup> y diferentes rutas de transporte colectivo concesionado. Esta colonia se ubica dentro de uno de los distritos<sup>6</sup> más atrayentes de viajes a nivel metropolitano (el noveno de 194), y en el segundo distrito de destino con más viajes para “ir a estudiar” e “ir al médico o recibir atención de salud” (INEGI 2017).

La conectividad, el servicio de transporte, la concentración de actividades hospitalarias, laborales y educativas, la densidad poblacional y la cercanía con el Estado de México, entre otros aspectos, propició la construcción de dos centros comerciales en la colonia.

Al igual que Santa Fe, Magdalena de las Salinas tiene poca permeabilidad peatonal (figura 11.1, derecha): está constituida por grandes manzanas y banquetas con muros ciegos debido a la presencia de grandes edificaciones de equipamiento como la zona de hospitales, los centros escolares y comer-

---

<sup>3</sup> Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son “espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro” (Setravi, citado en Sermiento y Clerc, 2016).

<sup>4</sup> Sistema de transporte público masivo (en inglés, *Bus rapid transit*, BRT) caracterizado por circular sobre un carril confinado y exclusivo.

<sup>5</sup> Servicio de autobuses urbanos de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) administrado por el gobierno de la Ciudad de México.

<sup>6</sup> La colonia Magdalena de las Salinas pertenece al distrito “Instituto Politécnico, Terminal de Autobuses del Norte” de la Encuesta de Origen y Destino (INEGI, 2017).

ciales, y la Terminal de Autobuses del Norte que ejercen como barreras urbanas. Además, está atravesada por vías primarias y ejes viales que obliga a los peatones a recorrer grandes distancias y cruzar calles extensas para llegar a su destino, así como a convivir con un gran número de vehículos pesados, incluyendo los tráileres y autobuses que entran y salen de la Central de Autobuses del Norte, las ambulancias que operan en los centros hospitalarios y los camiones de carga que abastecen a los centros comerciales de la zona.

En esta área testigo, se analizan las banquetas contiguas a las fachadas de dos centros comerciales ubicados en el Eje 4 Norte Fortuna. La primera banqueta, que llamaremos “Banqueta Costco”, está ubicada entre la vía primaria Insurgentes Norte y la calle Riobamba y fue parcialmente rehabilitada en 2013 con recursos públicos y en 2018 con recursos de una cadena transnacional de tiendas de venta mayorista, conocida como Costco Wholesale. La segunda banqueta, que llamaremos “banqueta Encuentro Fortuna”, se encuentra entre la calle Riobamba y la vía primaria Instituto Politécnico Nacional que fue construida en 2017 por la misma desarrolladora que construyó el centro comercial Encuentro Fortuna (Pulso Inmobiliario).

#### LA PRODUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO POR DESARROLLADORES INMOBILIARIOS

Las ciudades globales cumplen con la concentración de la riqueza a través de funciones de la economía internacional y concentran la inversión extranjera directa debido a los servicios especializados que ofrecen. Para Parnreiter (2002), las dinámicas productivas en las ciudades de Latinoamérica van consolidando economías globales que generan nuevas formas de centralidad urbana donde se integran economías regionales, nacionales e internacionales, que no están definidas por fronteras administrativas o por el tamaño de la población, sino por sus funciones en la economía mundial. El autor señala que numerosos estudios sostienen que la globalización altera profundamente los procesos de producción y usos del espacio urbano.

El análisis de la producción material de las banquetas en Santa Fe Centro Ciudad y Magdalena de las Salinas pone de manifiesto la incidencia del sector privado sobre el ámbito de lo público. En ambos espacios se refleja el impacto que tienen los desarrolladores inmobiliarios privados en el diseño urbano y en

los usos de la banqueta. En Ciudad de México existen dos formas oficiales de intervención del espacio público por parte de los promotores inmobiliarios. La primera está relacionada con sus necesidades de diseño y de adecuación del entorno en el que se asientan y, la segunda, con la obligación de cumplir con el instrumento denominado “Medida de Integración Urbana” de la Ley de Desarrollo Urbano (2010) que estipula que los desarrolladores deben realizar obras de mejoramiento del entorno inmediato o de áreas cercanas a su nueva edificación.

En este sentido, las nuevas edificaciones en Ciudad de México representan, según la ley, oportunidades para detonar mejoras. Mientras que la banqueta Calakmul fue construida por el desarrollador privado después de obtener la aprobación del plano de ésta por parte de las autoridades de Álvaro Obregón<sup>7</sup>, en el caso de Magdalena de las Salinas, se aplicó la figura normativa “Medida de Integración Urbana” que se tradujo en acciones de rehabilitación urbana en el espacio público. En la banqueta Costco, la medida operó en su inmediatez al transformar la banqueta e integrar cinco intersecciones vehiculares cercanas a su entorno. En la banqueta Encuentro Fortuna, la medida fue dirigida a otro espacio, dentro de la demarcación, que significó generar el diseño arquitectónico de un corredor peatonal. En ambos casos, las banquetas fueron construidas por los desarrolladores en función de las necesidades operativas y los criterios estéticos de sus centros comerciales.

#### EL DISEÑO Y LA ESTÉTICA DE LAS BANQUETAS COMO REFLEJO DE LA CIUDAD GLOBAL

La condición global de Ciudad de México se expresa materialmente desde la década de los noventa en su zona poniente, Santa Fe (Pérez Negrete, 2010). La imagen urbana global se homogeneiza con el resto del mundo al poner en escena una arquitectura vanguardista, edificios corporativos de alta gama, hoteles y comercios de lujo, así como vivienda dirigida a las clases más pudientes, priorizando “los aspectos físicos de la renovación urbana por encima de los

---

<sup>7</sup> Información obtenida durante la entrevista realizada a la coordinadora de Relaciones Institucionales del corporativo Calakmul.

económicos, sociales y culturales” (Valenzuela, 2013: 108). Esta exaltación de los aspectos estéticos se manifiesta también en el espacio público y en las banquetas de la ciudad global.

La banqueta Calakmul está adjunta a un edificio que ha buscado posicionarse como una edificación emblemática de la ciudad global e, incluso, de la ciudad inteligente: el edificio Calakmul ha ganado varios premios por su arquitectura y su diseño, incluyendo el Premio Nacional de Edificios Inteligentes. Esta banqueta se diseñó en conjunto con el edificio, usando los colores, texturas y los materiales de éste, por lo que rompe con el diseño de las banquetas situadas en otros predios: en esta banqueta pasamos de un material de concreto ordinario, a un material de concreto blanco con agregados de grava blanca; de un color de pavimento gris oscuro, a un color gris claro; de una superficie irregular, con grietas y parches, a una superficie lisa; de una franja constituida por pasto y plantas muy común en las banquetas de la Ciudad de México, a una franja constituida por gravas del mismo color que el suelo de la banqueta (figura 11.2); de colores variados como son el gris oscuro y el verde de la franja de vegetación, a un mismo color uniforme (figura 11.3).

**Figura 11.2.** Banqueta contigua al edificio Calakmul



Fuente: Ruth Pérez López.

En la figura 11.3 vemos cómo la frontera está bien marcada entre la banqueta del predio del corporativo Calakmul y la de otro predio; sin embargo, es evidente la intención del inversor privado de conservar cierta continuidad con el diseño de la banqueta aledaña, imitando el diseño de adoquín mediante el estampado del concreto martelinado (figura 11.4).

**Figura 11.3.** Límite entre la banqueta contigua al corporativo Calakmul y la banqueta de otro predio



Fuente: Ruth Pérez López.

**Figura 11.4.** Banqueta del edificio Calakmul (izquierda) y banqueta del predio contiguo (derecha)



Fuente: Ruth Pérez López.

La búsqueda de homogeneidad en el diseño de la banqueta y de uniformidad de colores conllevó a pintar de color gris claro los diferentes elementos

estándares presentes sobre la banqueta, como los cubos de salida de las instalaciones eléctricas, las coladeras y las rejillas pluviales (figura 11.5). Incluso, fueron intervenidos algunos elementos localizados fuera de la banqueta, como la franja de la guarnición del área verde ubicada frente a la banqueta y la coladera instalada sobre la calzada que fueron cubiertas de color gris claro (figura 11.6).

**Figura 11.5.** Diferentes elementos de la banqueta pintados de color gris claro



Fuente: Ruth Pérez López.

**Figura 11.6.** Franja de guarnición y coladera pintadas de color gris claro, Santa Fe



Fuente: Ruth Pérez López

Esta producción estética del entorno no se limita a la banqueta, sino que se extiende a algunos espacios aledaños y, concretamente, al área verde ubicada frente al edificio. La administración del corporativo rehabilitó este espacio público y se hizo cargo de su mantenimiento. Se trata de un espacio que contrasta fuertemente con las otras áreas verdes de la zona, compuestas esencialmente por árboles corrientes en áreas no preservadas (figura 11.7, izquierda). En cambio, este espacio está conformado por trece montículos, una franja de ahuehuetes frondosos y una superficie de pasto verde y tupido que cuenta con su propio equipo de riego (figura 11.7, derecha).

**Figura 11.7.** Áreas verdes comunes (izquierda) *versus* área preservada por el corporativo Calakmul (derecha)



**Fuente:** Ruth Pérez López.

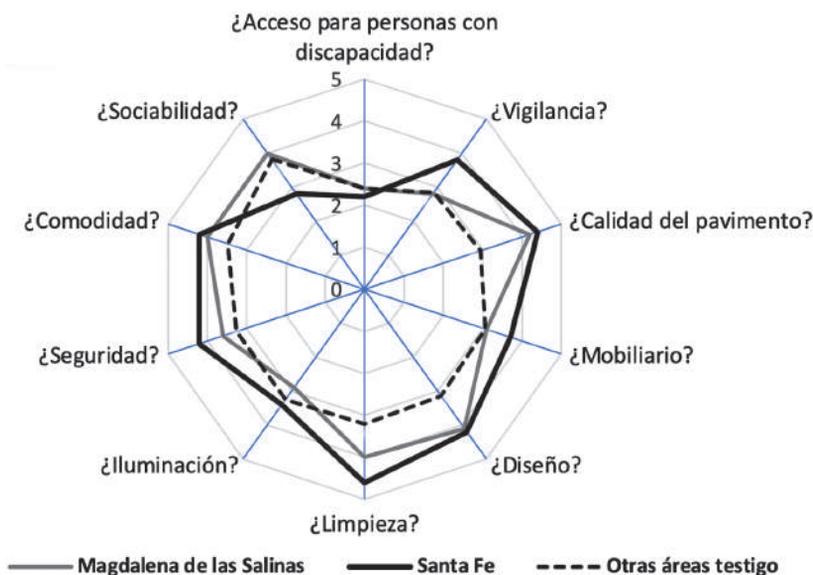
Al igual que la banqueta del área testigo de Santa Fe, el diseño de las banquetas de Magdalena de las Salinas obedeció principalmente a los criterios de los desarrolladores inmobiliarios. De hecho, al tratarse de desarrolladores distintos, las dos banquetas no guardan relación estética entre ellas, no se observa una voluntad por parte de estos actores de mantener una imagen urbana homogénea ni de integrarse a las características del espacio público aledaño.

En ambas banquetas se mejoró la imagen urbana y la estética de los espacios mediante la instalación de diversa vegetación. La banqueta Costco incorporó en su franja de fachada plantas trepadoras e instaló alrededor de los árboles cajetes de adocreto que permiten la permeabilidad del agua y resaltan la belleza de los cuerpos arbóreos. El pavimento fue de concreto colado con acabado martelinado en armonía con el resto de la banqueta rehabilitada en 2013. Las grandes jardineras estilizan la banqueta al incluir vegetación ornamental, lo que produce un espacio verde, templado y acogedor (figura 11.13, derecha). En cuanto a la banqueta Encuentro Fortuna, se conecta con una plazoleta que cuenta con elementos que invitan a permanecer en el lugar como sombra, espacio para sentarse y ceniceros; se trata de un espacio privado-externo en donde se plantaron palmeras y grandes macetones que concuerdan con el diseño de la banqueta y que, en conjunto, logran una imagen atractiva.

Debido a estas características del espacio material, en ambas áreas testigo los transeúntes encuestados destacaron el valor estético de las banquetas, su

mantenimiento y cuidado: el “diseño” de las banquetas obtuvo una calificación promedio<sup>8</sup> de 4.2 en Santa Fe y 4.1 en Magdalena de las Salinas, frente a únicamente 3.1 que obtuvieron las banquetas de las demás áreas testigo (figura 11.8). Asimismo, estas dos banquetas fueron mucho mejor calificadas en cuanto a “calidad del pavimento” (4.4 y 4.2 frente a 3), “limpieza” (4.6 y 4 frente a 3.2) y “comodidad” (4.2 y 4 frente a 3.5). En ambos casos de estudio observamos como los desarrolladores privados producen banquetas de acuerdo con sus necesidades particulares y una visión estética que contrasta con la del entorno, aún en detrimento del cumplimiento de la normatividad local en materia de imagen urbana e infraestructura peatonal.

**Figura 11.8.** Calificación otorgada por los usuarios a diferentes aspectos de la banqueta



Fuente: Ruth Pérez López, con base en la encuesta aplicada a 500 peatones.

### UN DISEÑO QUE PRIORIZA EL TRÁNSITO VEHICULAR SOBRE EL PEATONAL

Las megainfraestructuras construidas por los desarrolladores privados son grandes receptoras de viajes y promueven el automóvil particular como modo

<sup>8</sup> Calificación sobre un total de 5, en donde 5 es la calificación más alta y 1 la más baja.

de transporte al tener una gran capacidad de estacionamientos en sus edificaciones: Costco Wholesale cuenta con 1600 cajones de estacionamiento y el centro comercial Encuentro Fortuna con 1834. De hecho, en ambas áreas testigo, el modo de transporte privilegiado por las personas encuestadas era el automóvil: 36% de los traslados realizados por los encuestados en Santa Fe y 42% en Magdalena de las Salinas se hicieron en automóvil, frente a únicamente 16.8% en las otras áreas testigo. Esto no es de extrañar si consideramos que el modo de acceso predilecto a los centros comerciales es el coche particular y que 20% de los traslados de los encuestados en Magdalena de las Salinas se dirigían a un centro comercial y 42% a un hospital, clínica o consultorio (figura 11.9).

También en Santa Fe se hace un uso importante del automóvil, al formar parte de la denominada “ciudad insular” (Duhau & Giglia, 2008), caracterizada por un urbanismo desconectado y aislado del resto del tejido metropolitano y con nula o escasa cobertura en transporte colectivo de alta capacidad.

**Tabla 11.1.** ¿Cuál es su lugar de destino?

	Santa Fe	Magdalena de las Salinas	Otras banquetas
Parque, centro deportivo, plaza, calle	4.1%	4.0%	16.0%
Hogar	20.4%	6.0%	14.9%
Centro comercial, tienda	12.2%	20.0%	10.8%
Otra vivienda	0.0%	4.0%	9.0%
Oficina	20.4%	2.0%	8.8%
Mercado	0.0%	0.0%	8.5%
Centro de estudio	16.3%	8.0%	7.7%
Restaurante, bar, cafetería	12.2%	10.0%	7.0%
Deportivo, gimnasio	0.0%	0.0%	2.1%
Fábrica	0.0%	0.0%	1.8%
Hospital, clínica, consultorio	0.0%	42.0%	1.8%
Taller, laboratorio	0.0%	2.0%	1.5%

**Tabla 11.1.** ¿Cuál es su lugar de destino? (*cont.*)

	Santa Fe	Magdalena de las Salinas	Otras banquetas
Otro	14.4%	2.0%	10.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

**Fuente:** Ruth Pérez López, con base en la encuesta aplicada a 500 peatones.

A pesar de ser zonas de la ciudad en donde hay mucho tránsito vehicular, también se observa una gran afluencia peatonal. Sin embargo, al privilegiar la accesibilidad vehicular por encima de la peatonal, existen toda una serie de obstáculos y barreras que impiden a los transeúntes caminar cómodamente e, incluso, los pone en riesgo. Por lo tanto, aunque las banquetas de Santa Fe y Magdalena de las Salinas estén mucho mejor calificadas en materia de diseño, limpieza y calidad del pavimento, el aspecto relacionado con la accesibilidad peatonal (“acceso para personas con discapacidad”) recibió una calificación muy baja (figura 11.8).

En el caso de Santa Fe, el arquitecto Agustín Hernández diseñó el edificio en alusión a la ciudad maya de Calakmul, integrando diferentes figuras geométricas como el cuadrado y círculo del edificio principal y el triángulo de la construcción secundaria.

Ambas edificaciones se construyeron sobre dos plataformas separadas entre sí, pero conectadas al área central por unas escalinatas. Al centro del espacio se ubica una explanada en forma de semicírculo, dos accesos vehiculares al estacionamiento subterráneo y un corredor peatonal que conduce a la entrada del edificio. Estos elementos componen el área abierta del vestíbulo del edificio y rompen con la continuidad de la banqueta introduciendo desniveles y reduciendo drásticamente la dimensión del espacio de tránsito peatonal. En este punto, la banqueta que mide 4.5 metros de ancho se reduce a menos de 1 metro, dificultando que dos personas caminen lado a lado o se crucen de frente. Para poder sortear este obstáculo, los peatones se suben a la explanada y transitan sobre las franjas intercaladas de concreto y grava (figura 11.9), lo que dificulta su caminar, o bien se bajan al arroyo vehicular corriendo el riesgo de sufrir un accidente. Por otra parte, la construcción de dos amplios accesos vehiculares sobre el área de la banqueta es revelador de un entorno que prioriza la accesibilidad vehicular por encima de la circulación

peatonal. Por último, la grava localizada en la franja externa de la banqueta (franja de equipamiento) y que cumple únicamente con una función estética, reduce el ancho de la franja de circulación peatonal.

**Figura 11.9.** Explanada del edificio Calakmul ubicada sobre la banqueta, Santa Fe



**Fuente:** fotograma extraído del video del área testigo de Santa Fe.

En el caso de Magdalena de las Salinas, los desarrolladores inmobiliarios también priorizaron la construcción de accesos vehiculares que interfieren con el libre tránsito peatonal. En la banqueta Costco se observa la entrada y salida constante de vehículos particulares y de vehículos pesados (figura 11.10).

**Figura 11.10.** Accesos vehiculares en la banqueta Costco, Magdalena de las Salinas



**Fuente:** Perla E. Castañeda Archundia.

Asimismo, en la banqueta Encuentro Fortuna se instaló una larga rampa vehicular que abarca toda la fachada del centro comercial y que permite el acceso de los automovilistas al *motor lobby* (figura 11.11, izquierda). Este espacio permite recibir a los consumidores motorizados en detrimento de los peatones, quienes deben suspender su paso para cedérselo a los conductores de vehículos, o bien, se ven obligados a desviarse de su trayectoria y usar la plazoleta contigua como banqueta.

Con la llegada de este centro comercial, se produce una línea de deseo peatonal que no ha sido reconocida al no existir un paso peatonal hacia y frente al centro comercial que permita un acceso directo y seguro a éste. Esto ocasiona que los peatones se vean obligados a sortear la nutrida flota vehicular que transita por esta vía principal (figura 11.11, derecha).

**Figura 11.11.** Rampa de acceso al *motor lobby* (izquierda) y línea de deseo peatonal frente al centro comercial Encuentro Fortuna (derecha), Magdalena de las Salinas



**Fuente:** Perla E. Castañeda Archundia

Por otra parte, se observan otros obstáculos como la presencia de grandes macetones que se colocaron sobre la banqueta para inhibir la instalación de puestos informales fijos o semifijos (figura 11.12), varios bolardos para delimitar la entrada y salida de los vehículos (figura 11.10, izquierda) e incluso unas escalinatas que funcionan como salida de emergencia y que se sitúan en la continuación de la franja de circulación peatonal por lo que los peatones se deben desviar (figura 11.12, izquierda).

**Figura 11.12.** Macetones, escalinatas y árboles que fungen como obstáculos para los peatones, banqueta Costco, Magdalena de las Salinas.



Fuente: Perla E. Castañeda Archundia

Debido a las características del entorno y a pesar de una imagen urbana cuidada y de un promedio de calificación alto en diferentes aspectos de las banquetas, éstas son percibidas por varios transeúntes como “inadecuadas” y “peligrosas” lo que les obliga, según ellos, a “estar pendiente de los obstáculos” (macetones), “bajarse de la banqueta”, “esperar a que pasen los autos” y “sortear las salidas de los vehículos”. Un hombre de 28 años que transita por la zona insiste en este carácter peligroso de la banqueta comparándola con la situación que se vive en un cruce peatonal: “es como estar cruzando la calle, pero sin semáforo”. En este entorno, un transeúnte destaca que no se puede ni “voltar a ver [el] celular”, ni “caminar de forma desprevenida”. La adversidad de un espacio que supuestamente está diseñado para el tránsito seguro de los peatones y su comodidad, los obliga a estar en un estado de alerta constante para evitar un posible percance. Esta forma de caminar por la banqueta “a la defensiva”, es reveladora de una planeación que no prioriza la movilidad a pie, la seguridad y tranquilidad de los peatones. Por esto, si bien es verdad que los entrevistados señalan fácilmente varios aspectos de las banquetas que les agradan, como el “orden”, la “limpieza” y la “presencia de árboles y vegetación”, también destacan los obstáculos presentes en ella y denuncian un diseño que no favorece a los peatones, sino a la circulación vehicular.

### *Una normatividad supeditada a los intereses privados*

En ambas áreas testigo, podemos observar un diseño que prioriza lo estético sobre lo funcional y el tránsito vehicular sobre el peatonal. Incluso, la normatividad está supeditada a los intereses privados y, en particular, a la necesidad, por parte del corporativo de Calakmul y de los centros comerciales, de facilitar la accesibilidad y circulación vehicular, de conservar la estética y el diseño del edificio (Santa Fe) y de evitar la instalación del comercio informal. Entre las principales omisiones en que incurren los desarrolladores privados, encontramos que las obras no cumplen con ciertas normas y manuales vigentes en la Ciudad de México (GDF, 2008, 2011, 2016). En lo particular, se observan fallas relacionadas con la presencia de obstáculos en el espacio destinado a la franja de circulación peatonal (macetones en la banqueta Costco y pendiente de la banqueta Encuentro Fortuna) y de rampas vehiculares mal diseñadas, como lo veremos ahora.

En este sentido, cabe cuestionar por qué la autoridad no asume su responsabilidad en cuanto a la aplicación y vigilancia del cumplimiento en la construcción de estas banquetas cuando el artículo 1º del Reglamento de Construcciones en Ciudad de México estipula que las obras deben sujetarse a las disposiciones normativas. El artículo 3º de este instrumento indica puntualmente:

La Administración Pública de la Ciudad de México tiene las facultades de fijar los requisitos técnicos a que deben sujetarse las construcciones en [...] la vía pública, a fin de que se satisfagan las condiciones de habitabilidad, seguridad, [...] comodidad, accesibilidad y buen aspecto.

De acuerdo con las Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal (GDF, 2008), la banqueta es el “área pavimentada destinada al tránsito de peatones” cuyo diseño y construcción debe garantizar el desplazamiento continuo y sin obstáculos del peatón. En la banqueta Encuentro Fortuna, la rampa que se construyó para facilitar el acceso vehicular al centro comercial ocupa todo el ancho de la banqueta en contra de lo estipulado en esta normativa que establece que las calles deben disponer en toda su longitud de una banqueta y diseñarse de forma a que no obstaculicen el libre tránsito

de los peatones. También en el *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad* se especifica que el ancho de las entradas vehiculares y accesos con rampas no pueden ser mayor al de la franja de mobiliario urbano y que conserven al menos 1.50 metros de franja de circulación peatonal (GDF, 2016: 102). Por otra parte, según la *Norma Técnica complementaria para el Proyecto Arquitectónico* (GDF, 2011), las rampas en banquetas no deben representar una barrera o un riesgo para las personas con discapacidad, lo que evidentemente no se respeta en este espacio: la inclinación de la rampa en todo el ancho de la superficie de la banqueta dificulta la circulación de los peatones e impide a una persona en silla de ruedas circular por ahí.

Por otra parte, el diseño de las banquetas en ambas áreas testigo representan un obstáculo que los peatones deben sortear. La “ubicación del mobiliario urbano en el espacio público debe garantizar el área libre de circulación peatonal” (GDF, 2016), lo que no es el caso en la banqueta Costco, en donde el emplazamiento de los macetones representa en algunos tramos un obstáculo que los peatones deben de rodear. En Santa Fe, tampoco se respeta el ancho mínimo de la franja de circulación peatonal, debido a la invasión de la explanada sobre la banqueta que reduce este tramo de banqueta a menos de 1 metro.

#### UNA CONFIGURACIÓN SOCIOESPACIAL DOMINADA POR EL ORDEN FORMAL

##### *Un espacio público controlado: de vigilancia y prohibiciones*

En la colonia Santa Fe Centro Ciudad, por ser una colonia con una mayoría de ocupación de suelo por edificios corporativos, se presenta una situación de vigilancia privada que incide en la regulación de los usos de las banquetas y los comportamientos de los transeúntes. A pesar de que la arquitectura del edificio Calakmul esté orientada al exterior y de que no existan elementos restrictivos de control de acceso como rejas, bardas o mallas ciclónicas presentes en otros predios de la colonia (figura 11.13), la administración del edificio está orientada a vigilar, controlar y regular las áreas privadas externas (escalinatas, accesos peatonales y vehiculares, explanada, ...) y el espacio público (banqueta y área verde).

**Figura 11.13.** Rejas altas rodean los predios de la colonia Santa Fe Centro Ciudad



**Fuente:** Ruth Pérez López.

A pesar de la intención explícita por parte del arquitecto Agustín Hernández de diseñar un edificio que “se incorporara a la calle” y que contrastara con los edificios cerrados de la zona, en los hechos no se puede hacer uso de sus áreas abiertas. El edificio Calakmul es “abierto” solo en apariencia (figura 11.14); tras su aparente permeabilidad, se esconde un espacio completamente hermético que está bajo vigilancia permanente. En este edificio se ejerce una vigilancia las 24 horas del día por parte de dos guardias de seguridad y ocho cámaras instaladas al exterior del edificio que apuntan hacia las entradas y salidas del edificio, al área verde y a los diferentes tramos de la banqueta (figura 11.15).

**Figura 11.14.** Edificio Calakmul: un espacio privado en apariencia abierto



**Fuente:** Fotografía de un anuncio inmobiliario, extraída del portal <https://www.easybroker.com>

**Figura 11.15.** Un espacio bajo vigilancia permanente: presencia de cámaras (izquierda) y de guardias de seguridad (derecha), Santa Fe



Fuente: Ruth Pérez López.

Estas cámaras permiten a los cuerpos de seguridad que se encuentran dentro del edificio identificar actividades o comportamientos no deseados, como estorbar la entrada y salida vehiculares, hacer uso de las áreas privadas (sentarse sobre las escalinatas, por ejemplo), tomar fotografías o dedicarse a la venta callejera. Debido a estos aspectos, la banqueta de Santa Fe obtiene la calificación promedio más alta en el aspecto de “vigilancia” (3.8) y de “seguridad” (4.2). A pesar de que la “vigilancia” se refiere a la supervisión y control del espacio público por parte de cuerpos de seguridad públicos o privados y la “seguridad” a un sentimiento de protección y tranquilidad, en la banqueta de Santa Fe parecen ir de la mano (no es el caso en la banqueta de Magdalena de las Salinas, en donde los transeúntes reportan una vigilancia más baja (2.8) en relación con la seguridad (3.6). En cambio, la banqueta de Santa Fe también obtiene la calificación más baja en materia de “sociabilidad” (2.8). De hecho, existe una fuerte correlación entre este alto grado de control del espacio y la falta de actividades sociales y económicas sobre la banqueta.

A pesar de que la administración del edificio tiene muy claro cuáles son sus facultades en cuanto a la regulación de las actividades públicas y privadas y niegan rotundamente tener injerencia en la ordenación de actividades en áreas públicas, en los hechos los guardias de seguridad regulan las actividades que se llevan a cabo sobre la banqueta y el área verde pública contigua a la misma.

En cuanto al área testigo de Magdalena de las Salinas, no hay presencia de seguridad ni pública ni privada; no obstante, se observan cámaras de seguridad de los centros comerciales dirigidas hacia las banquetas. Si bien no hay guardias de seguridad en la banqueta Costco, la instalación permanente

de los cincuenta grandes macetones garantiza un orden en el que no se toleran las actividades informales. De esta forma los macetones actúan como guardianes perpetuos muy en consonancia con la denominada “arquitectura hostil” (Petty, 2016) o “disuasiva” (Terrolle, 2004).

Por último, podemos observar que el control, diseño y mantenimiento de las banquetas de estas dos áreas testigo conlleva a un mayor sentimiento de seguridad por parte de los usuarios que transitan por ellas: 88% de los encuestados en Magdalena de la Salinas y 82% en Santa Fe se sienten “Seguros” o “Muy seguros” durante el día, frente a únicamente 69.5% en promedio en las otras áreas testigo.

### *Un espacio público homogéneo: la puesta en escena de la “ciudad formal”*

La producción privada de las banquetas, así como la vigilancia ejercida en el área testigo de Santa Fe, conlleva a la anulación de cualquier expresión de informalidad sobre las banquetas y a la priorización de la circulación sobre la estancia y la permanencia.

En esta área se pueden observar, por una parte, elementos que buscan desincentivar abiertamente el uso y apropiación del espacio público por parte de los transeúntes, como unos pinchos de metal muy característicos de la denominada “arquitectura hostil” (figura 11.16) y, al contrario, un espacio de diseño abierto y acogedor, pero de carácter privado, cuyo uso está prohibido por la administración del edificio. En este espacio, se cohiben las prácticas de permanencia –sentarse, esperar, conversar– y se priorizan los usos de tránsito, ya sean estos peatonales o vehiculares. A diferencia de la variedad de usos observados en otras áreas testigo<sup>9</sup>, en Santa Fe el uso de la banqueta es muy homogéneo y se limita, principalmente, a la circulación. La única estancia que está permitida es la de los empleados y empleadas del corporativo de Calakmul, quienes salen a la banqueta a fumar.

El control extremo ejercido por el corporativo inhibe la vida social e impide las prácticas de apropiación física y simbólica del espacio público. Esta banqueta no es “habitada” en el sentido otorgado por Duhau y Giglia (2008) que alude a un proceso de apropiación y significación del espacio, a un con-

---

<sup>9</sup> Ver capítulo 5.

junto de prácticas y representaciones que permiten a los sujetos ubicarse dentro de un orden espaciotemporal y, a su vez, establecerlo; un proceso de manipulación y modificación del entorno que los rodea. En definitiva, la voluntad por regular el uso del espacio y ordenar los flujos, desalienta la creación de vínculos sociales y refuerza una visión de la ciudad que ha conllevado a “esterilizar” los lugares y los modos de vida de los habitantes (Soulie, 2012).

**Figura 11.16.** Pinchos de metal instalados entre la franja de tránsito peatonal y la franja de equipamiento



**Fuente:** Ruth Pérez López.

En la banqueta Costco, a pesar de que tampoco existe mobiliario destinado a sentarse, los peatones hacen uso de las escalinatas de la salida de emergencia y de los bolardos localizados sobre la franja de equipamiento de la banqueta y sobre los bolardos de los accesos vehiculares, para poder descansar y convivir. Al ejercerse menor control en el área testigo de Magdalena de las Salinas que en el de Santa Fe, se puede observar mayor vida social. Sin embargo, las banquetas de Magdalena de las Salinas tienen un gran punto en común: en

ninguna de ellas se posibilita la existencia del comercio informal que, en la ZMVM, representa un actor importante que estructura la vida social y económica en el espacio público. A diferencia de las banquetas estudiadas en otras áreas testigo, en Santa Fe y Magdalena de las Salinas no hay espacio alguno para expresiones de informalidad. En Santa Fe el poco comercio informal tolerado se da sobre el arroyo vehicular y no sobre las banquetas (figura 11.17).

**Figura 11.17.** Venta informal sobre el arroyo vehicular, Santa Fe Centro Ciudad

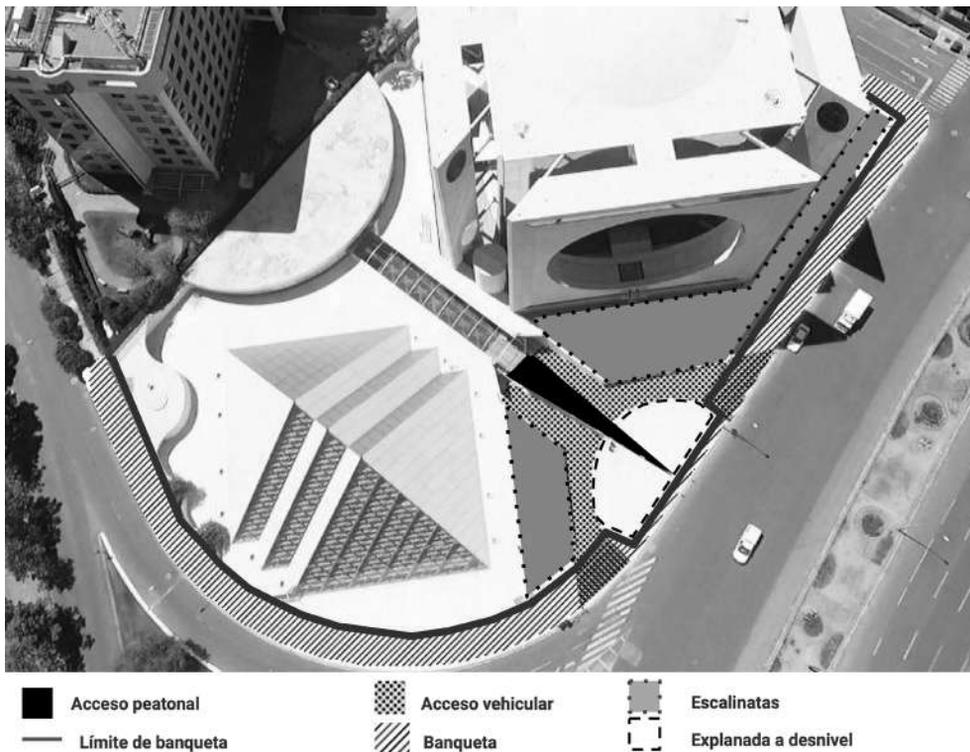


**Fuente:** Ruth Pérez López.

#### UNA FRONTERA DIFUSA ENTRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO

El diseño del edificio Calakmul simula un espacio abierto y permeable que desentona con los demás edificios de la zona que se caracterizan por ser claramente herméticos. Este diseño peculiar genera una frontera difusa entre lo público y lo privado. En la parte frontal del corporativo, gran parte del espacio público –la banqueta– está invadida por espacios privados –los dos accesos vehiculares y la explanada semicircular (figura 11.18).

Figura 11.18. Invasión de las áreas privadas sobre el área de la banqueta



Fuente: Fotografía de un anuncio inmobiliario, extraída del portal <https://www.easybroker.com>. Dibujo de Luz Yazmín Viramontes Fabela.

Además, algunos espacios privados como las escalinatas y las áreas abiertas ubicadas dentro del predio se confunden fácilmente con el espacio público. Por lo tanto, la invasión de áreas privadas sobre las áreas públicas y el diseño abierto del edificio crea una confusión sobre el ámbito al que pertenece la banqueta: 44% de los encuestados piensan que la banqueta pertenece al edificio. Asimismo, cuándo se les pregunta “¿qué otras cosas considera(n) que se deberían de poder llevar a cabo en esta banqueta?”, gran parte de los encuestados mencionan actividades ligadas al uso de la explanada y a las escalinatas pensando que se trata del área de banqueta.

Esta confusión también se puede explicar por el hecho de que se trata de un área cuyo espacio, tanto público como privado, se encuentra bajo control

permanente. Además, la administración del edificio suplanta el papel del Estado vigilando la aplicación de reglamentos como, por ejemplo, el de tránsito (cuando impiden que los automóviles se detengan sobre la vialidad frente a la banqueta) y supervisando que los comerciantes ambulantes no se instalen en la vía pública. La administración también regula comportamientos en el espacio público que no están oficialmente penalizados, como tomar fotos del edificio y sentarse o descansar sobre las áreas verdes. De la misma forma en que las áreas privadas del edificio invaden las áreas públicas, la regulación privada se extiende al ámbito de lo público, de la banqueta y del área verde anexa.

En contraste, en Magdalena de las Salinas 2.51% de los encuestados opinan que la banqueta es del “gobierno”, 30.6% “de todos”, 10.2% de los colonos y únicamente 2% de “empresas privadas” (el 6.1% respondió “no sabe”). A diferencia de Santa Fe, la colonia Magdalena de las Salinas cumple con las características de la denominada “ciudad central” (Duhau & Giglia, 2008) que tiene componentes de un espacio con historia y calidad urbana en donde se ubican los servicios más completos y diversificados y las mejores vialidades de conexión con el resto de la metrópoli. En esta área de la ciudad, la traza de la estructura urbana “fue planeada a partir de ideas específicas y fuertemente elaboradas de ciudad” (Duhau & Giglia, 2008) y los habitantes y usuarios del lugar han sido probablemente testigos de su desarrollo urbano gradual, lo que los lleva percibir la banqueta como un espacio público que se ha venido transformando a lo largo del tiempo.

## CONCLUSIONES

La aparición de grandes edificaciones corporativas y comerciales en los últimos años, construidas por inmobiliarias privadas, tienen un impacto relevante en el espacio público. Los casos de estudio ponen en evidencia el protagonismo que los desarrolladores privados han adquirido y el importante papel que desempeñan en los procesos de construcción material y social de las banquetas. En ambos casos de estudio, observamos como la gestión privada del espacio público dificulta, con diferente intensidad, la apropiación física y simbólica de la banqueta y el desarrollo de actividades sociales y económicas, poniendo en riesgo el territorio como espacio esencialmente relacional,

la sociabilidad urbana y el sentido de pertenencia. El orden urbano en estas áreas de la ciudad está dominado por la formalidad a despesa de la normatividad, en un contexto en donde las fronteras entre lo público y lo privado pueden resultar difusas. La efervescencia inmobiliaria comercial y corporativa falla en actuar decididamente a favor de los peatones quienes transitan por estos espacios, priorizando la circulación vehicular, así como el diseño y a la estética del lugar.

No obstante, podemos encontrar diferencias entre estas dos áreas testigo —entre oficinas y centros comerciales de acuerdo a su carácter territorial originario—; como mencionamos, el área de Santa Fe no cuenta con una eficiente dotación de transporte público, mientras que la segunda ha desarrollado esta cualidad desde su origen en los años sesenta lo cual la hace generadora y atrayente de viajes de acuerdo al equipamiento urbano existente. Con esta evidencia se puede argumentar la orientación de ciudad que hemos sugerido, que, aunque es trastocada por el impulso inmobiliario, uno emerge como destino único “ciudad insular” y otro, que se diluye como nuevo equipamiento “ciudad central” en entramados urbanos que nos llevan a considerarlos como distintas formas en que el sector privado impactan la forma urbana y las prácticas sociales de los lugares en donde se insertan.

El área de Santa Fe aprovecha diversos atributos urbanos preexistentes como conectividad, servicio de transporte, concentración y diversidad de actividades hospitalarias, laborales y educativas, densidad poblacional local y flotante, mientras que el área de Magdalena de las Salinas nace de un reciente polo de desarrollo económico debido a su ubicación periférica, cuya actividad es emergente y especializada, de carácter utilitario. Esto genera también que en el área de Santa Fe encontremos diversidad de peatones en cuanto a sus actividades y motivos de estar o caminar por las banquetas Costco y Encuentro Fortuna. Estas últimas tienen historia, mientras que la banqueta Calakmul es de incipiente creación.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Duhau, E. & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores/ Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

- Gasca-Zamora, J. (2017). “Centros comerciales de la Ciudad de México: el ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo”. *Revista EURE*, 43(130), 73-96.
- Gobierno del Distrito Federal (2008). *Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal*.
- Gobierno del Distrito Federal, (2010a). *Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*.
- Gobierno del Distrito Federal, (2010b). *Programa de Desarrollo Urbano Delegacional*, Gustavo A. Madero.
- Gobierno del Distrito Federal, (2010c). *Programa de Desarrollo Urbano Delegacional*, Álvaro Obregón.
- Gobierno del Distrito Federal (2011). *Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico*.
- Gobierno del Distrito Federal, (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*.
- Gobierno del Distrito Federal, (2019). *Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal*.
- INEGI. (2017). *Encuesta Origen-Destino*. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Parnreiter, C. (2016). “La producción de los espacios de la ciudad global: planificación estratégica, megaproyectos y las ‘necesidades’ de mercado inmobiliario”. *Revista de geografía Norte Grande*, (64), 151-166.
- Parnreiter, C. (2002). “Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global”. *Revista EURE*, XXVIII(85), 89-119.
- Pérez Negrete, M. (2010). “La condición global de la ciudad de México” en Alfie, M., Azuara, I. *et al.* (coord.), *Sistema mundial y nuevas geografías*. México: UAM.
- Petty, J. (2016). “The London spikes controversy: Homelessness, urban securitisation and the question of ‘hostile architecture’”. *International Journal for Crime, Justice and Social Democracy*, 5(1), 67-81.
- Sarmiento, C. & Clerc, J. (2016). *Guía DOTS para Comunidades Urbanas*, 2.<sup>a</sup> ed. México: CTS EMBARQ.
- Servimet. (1990). *Plan Maestro para la Zedec Santa Fe*. México: Departamento del Distrito Federal.
- Soulier, N. (2012). *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d’actions*. París: Ulmer.

- Terrolle, D. (2004). “La ville dissuasive: l’envers de la solidarité avec les SDF”. *Espaces et sociétés*, (1), 143-157.
- Valenzuela, A. (2013). “Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México”. *Revista EURE*, 39(116), 101-118.