

# **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 banqueteta: 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 banquetetas	
<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 banquetetas	
<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 banqueteta 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 banqueteta fantasma, ausente o inacabada, en los márgenes urbanos de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán	
<i>Eliud Gálvez Matías</i> .....	419

CUARTA PARTE

SÍNTESIS FINAL

Capítulo 13. La banqueteta, 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

# Introducción

## ¿POR QUÉ LAS BANQUETAS?

La acera es, según el diccionario de la Real Academia Española, la “orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones”<sup>1</sup>. Esta definición no menciona que la acera, llamada banqueta<sup>2</sup> en México, es un elemento esencial de la vida social de las ciudades. Cuando los gobiernos las construyen y las remodelan, éstas son esencialmente concebidas como espacio de tránsito peatonal y como infraestructura que da soporte al mobiliario urbano. Además, por mucho que la movilidad peatonal ya se considere como prioritaria en diferentes leyes y reglamentos locales, en los hechos las banquetas siguen siendo las grandes olvidadas de las políticas urbanas y de transporte, y los peatones se mantienen como los actores más vulnerables de la vía, debido a una violación generalizada del reglamento de tránsito por parte de los conductores de vehículos motorizados y a unas autoridades que no garantizan la aplicación de la ley. Incluso, hasta hace poco, en las encuestas de movilidad, los desplazamientos a pie no eran tomados en cuenta, por lo que pasaban desapercibidos. Hasta el 2017, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) decidió registrar todos los traslados realiza-

---

<sup>1</sup> Recuperado de <https://dle.rae.es/acera> (consultado el 24 de junio de 2021).

<sup>2</sup> Según Moreno de Alba (2003), el uso de este término se origina posiblemente en “banca”, en la *banquette* de Louisiana o en el léxico militar (“obra a modo de banco corrido desde el cual pueden disparar [los] soldados protegidos por un parapeto o muro”, generalmente de un ancho no menor a 1.20 m <https://dle.rae.es/banqueta>), término que se usaba con este último sentido en España desde el siglo XVII.

dos a pie, evidenciando el importante lugar que ocupa la movilidad peatonal en la movilidad urbana: en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), casi un tercio de los traslados se realiza exclusivamente caminando (29.9%), y en casi otro tercio (30.1%), la movilidad a pie se combina con otro modo de transporte. En otras palabras, seis de cada diez viajes se realizan parcialmente o totalmente a pie. Sin embargo, estos traslados siguen recibiendo poco interés por parte de las autoridades quienes se desentienden de este espacio y le prestan más atención a las vialidades y a los carriles de circulación vehicular.

A pesar de las obras realizadas por la extinta Autoridad del Espacio Público (AEP)<sup>3</sup>, principalmente en aceras del área central de la Ciudad de México, las banquetas, sobre todo “ordinarias”, las que encontramos a lo largo y ancho de la Zona Metropolitana del Valle de México, no reciben el cuidado que merecen por parte de las instituciones encargadas de la planificación urbana y del mantenimiento de los espacios públicos. Por ejemplo, para el caso de la Ciudad de México, se gastaron 9 543 millones de pesos para la construcción del Segundo Piso<sup>4</sup> (Hidalgo, 2018: 199) y más de 5 285 millones de pesos para la edificación de la Supervía<sup>5</sup> (bajo un esquema de concesión por 30 años; Alfie, 2013), cuando, en 2013, según un periódico nacional de amplia difusión, solo se invirtieron 185 millones de pesos para la rehabilitación de aceras y fuentes (*La Jornada*, 16/4/2014). Si a esto le agregamos que, de los fondos federales destinados a la movilidad en el 2017, únicamente 10% se destinó a la infraestructura peatonal y 7% al espacio público, mientras que el 29% y el 20% se asignaron, respectivamente, a la infraestructura vehicular y a la pavimentación (ITDP, 2018), nos podemos percatar de las profundas desigualdades que existen en materia de inversión pública en el ámbito de movilidad.

Por otra parte, es importante tomar en cuenta que las banquetas no son solo uno de los soportes de la movilidad peatonal, también acogen un gran número de otras actividades y funciones, muy heterogéneas, como sus materialidades, que conviven con los peatones. En el mundo entero sirven para

---

<sup>3</sup> Esta institución se detalla en el capítulo 2.

<sup>4</sup> El “Segundo Piso” es una red de autopistas elevadas encima de vías rápidas existentes, iniciada cuando el actual presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, era jefe de gobierno de la Ciudad de México.

<sup>5</sup> La Supervía es una autopista urbana de cuota que va del suroeste de la ciudad al centro de negocios de Santa Fe.

instalar el mobiliario urbano. En las ciudades del Sur Global, las banquetas son, entre otros, un lugar de venta para millones de comerciantes callejeros. Es la razón por la cual el sistema de producción material y social de las aceras es particularmente complejo y queda por elucidar. Las políticas públicas pocas veces integran las distintas dimensiones que implica la gestión de las banquetas: la movilidad, la seguridad, el comercio en vía pública, etc. Este fue el punto de partida de nuestra investigación sobre la producción social y material de las banquetas: quién produce la banqueta y cómo.

Pero regresemos brevemente a la historia de las banquetas para analizar cuál fue el propósito de su creación. La acera es, principalmente, una invención de la ciudad moderna. Los ancestros premodernos de las aceras se encuentran en ciudades de la Antigüedad romana, donde servían para separar a los peatones de las carretas y animales y canalizar las aguas, así como de anexos de las casas y comercios (Saliou, 1999). Después de un olvido de más de un milenio, se reinventa el concepto en París en el Puente Nuevo construido en 1607. La función de esta banqueta era separar la circulación de los caballos y los vehículos de la de los peatones, así como de unir las dos sedes del poder real: la Isla de la Cité y el Palacio del Louvre (Vaillancourt, 2013), separando un espacio para la circulación de los caballos y vehículos en el centro, de los espacios laterales para peatones. En Londres, en la segunda mitad del siglo XVIII, se instalan “bolardos” también para separar en las calles los flujos de peatones y vehículos. En 1766, la Paving and Lighting Act autorizó a la Corporación de la ciudad de Londres crear aceras elevadas en todas las calles de la ciudad y cobrar un impuesto por su mantenimiento y limpieza (Corporation of London, 2005). Los barrios privilegiados fueron los primeros en beneficiarse de esta política, como en la calle del Odéon en París en 1780, donde los peatones podían circular sin ensuciarse y mirar los lujosos escaparates de los comercios sin correr el riesgo de ser atropellados por una de las muchas carrozas que recorrían las calles de la capital y cuyo número había aumentado considerablemente en el siglo XVIII, creando así múltiples “bochornos”, como se llamaban los atascos en el siglo XVII (Exbalin, 2018).

En la Ciudad de México, la reparación del pavimento de las calles, una obra titánica emprendida por todos los virreyes de la época ilustrada, con el objetivo de promover el tráfico vehicular, limpiar y embellecer las arterias de la ciudad (Sánchez de Tagle, 1997), incluyó desde 1766 la construcción de

aceras (Boils, 2018), una innovación importada de Europa. Sin embargo, fue durante el gobierno del segundo virrey Revillagigedo que se dio con mayor intensidad la construcción de banquetas (Boils, 2018; Sánchez de Tagle, 1997).

En París, fue a partir de la invención de la masilla bituminosa que la acera comenzó a extenderse: el número de calles con aceras realmente despegó en las décadas de 1830 y 1840. La ley del 7 de junio de 1845 estableció en Francia el sistema de aceras, cuyas ventajas y desventajas se habían discutido extensamente en décadas anteriores. El decreto del 15 de abril de 1846 establece el reglamento para la construcción de banquetas en París, determinando una relación de 3/5 para las carreteras y 2/5 para las aceras, proporción que, a partir de ese momento, siempre será desfavorable para los peatones (Landau, 1992). Las amplias aceras de los bulevares parisinos remodelados por Haussmann son, sin embargo, los lugares favoritos de los *flâneurs* (Turcot, 2010).

En el siglo XIX se refuerza así un movimiento iniciado desde finales del siglo XVI: el de la separación funcionalista entre espacios dedicados al ocio-caminar, al paseo, práctica reservada durante mucho tiempo a las élites en espacios generalmente alejados del bullicio de la ciudad (patios y jardines, más adelante, parques y paseos), y espacios dedicados para el caminar-desplazamiento, las banquetas, instaladas a ambos lados de la calle, que se fueron reduciendo a lo largo del siglo XX por ser destinadas a una práctica trivial e invisible (Monnet, 2016).

En efecto, esta división física y social del espacio se acentuará aún más en el siglo XX con la invasión de la ciudad por el automóvil. Porque, si en los primeros tiempos de la expansión del automóvil nos llama la atención el hecho de que los coches, tranvías y peatones aún convivan en el arroyo vehicular, muy rápidamente, con la intensificación del tráfico motorizado, los peatones quedan relegados a las aceras. El urbanismo moderno de Le Corbusier llegó incluso a separar las circulaciones de tránsito peatonal, canalizadas a espacios reservados dentro de supermanzanas o grandes complejos, de los flujos de tráfico motorizado que unen entre sí las zonas urbanas. En Londres, en 1959, se pensó en desarrollar toda una red de pasarelas elevadas, interconectadas entre ellas, que llevarían de las viviendas hasta los servicios, tiendas y lugares de transporte, como se ve en el distrito de Barbican y en el Barbican Arts Centre (Corporation of London, 2005). Con el todo-automóvil y el triunfo del urbanismo funcionalista, las aceras se convierten en uno de los principales espacios para el trán-



sito peatonal, visibilizado por las políticas públicas y la sociedad solo cuando el tema de la inseguridad vial implica apartar a los peatones del flujo vehicular.

Durante mucho tiempo, más allá de un tímido movimiento de peatonalización de las calles del centro de la ciudad a partir de los años setenta (Boils, 2017), el andar-desplazamiento y sus espacios, las banquetas, quedaron como el pariente pobre del urbanismo hasta el renovado interés por la caminata a principios del siglo XXI. De nuevo, el renacimiento del andar es circunscrito, en las ciudades del Norte como en las ciudades del Sur, a los centros de las ciudades, debido a un resurgimiento del paseo-placer, mientras que, en las afueras urbanas, las aceras son a menudo inexistentes o discontinuas (Monnet, 2016). Desplazarse a pie todavía tiene una connotación social fuertemente negativa, como en el siglo XVII en Europa, así como en ciertos países del Sur, como México, o en el Sun Belt estadounidense hoy en día.

Esta breve historia de las banquetas nos muestra que la acera siempre fue considerada como un dispositivo de tránsito peatonal para resguardar la seguridad de los andantes mediante la separación de los flujos de circulación. En este sentido, está estrechamente ligada a dos preocupaciones emergentes del urbanismo contemporáneo. La primera relacionada con la accesibilidad universal (AEP, 2016) y, la segunda, con la promoción de prácticas de movilidad más saludables y sustentables. No obstante, el enfoque que adoptamos en el presente libro es más amplio. Si bien coincidimos con las preocupaciones de las agendas urbanas que consideran estos temas como una de las principales problemáticas de las aceras, nos guía la idea de que la banqueta constituye un espacio vulnerable, inestable y constantemente en disputa. Las aceras, excepto aquellas ubicadas en fraccionamientos residenciales y grandes conjuntos urbanos, son de dominio público y la responsabilidad de su construcción y mantenimiento recae generalmente en las autoridades municipales. La heterogeneidad de usos y públicos antes descrita hace de la banqueta el teatro de múltiples conflictos entre los actores que se disputan a diario su uso y ocupación. Los numerosos actores que coexisten en las aceras complejizan la gestión de este espacio en comparación con la del arroyo vehicular y nos invitan a analizar la banqueta como el soporte de un orden urbano que hibrida lo formal y lo informal, lo público y lo privado, etc., idea que desarrollaremos en este libro, sobre todo en el último capítulo.

Esta obra es el resultado de un proyecto de investigación científica, financiado por el gobierno federal de México (a través de Conacyt), intitulado “La producción material y social de las banquetas en la Zona Metropolitana del Valle de México” bajo la coordinación técnica de Guénola Capron. A continuación, presentamos la metodología de este proyecto<sup>6</sup>.

## METODOLOGÍA

El trabajo de campo se desarrolló principalmente en 2017 y 2018, cuando recién se estaba implementando la Constitución Política de la Ciudad de México que modificó el estatuto de la ciudad capital, transformó el ex Distrito Federal en Ciudad de México y las delegaciones en alcaldías. Escogimos conservar las antiguas denominaciones (Distrito Federal, delegaciones), cuando la realidad descrita o las entrevistas correspondían al periodo anterior a la implementación de la Constitución. Todas las entrevistas a los funcionarios públicos fueron realizadas durante este periodo, a excepción de las que se aplicaron a funcionarios de la alcaldía Cuauhtémoc y al exdirector de la Autoridad del Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de México, Roberto Remes. Para llevar a cabo esta investigación, utilizamos esencialmente herramientas de recolección de datos *in situ* y *ex situ* cualitativas y, en menor medida, cuantitativas.

En un primer momento se compilaron y analizaron documentos escritos, principalmente textos normativos (planes de desarrollo urbano, reglamentos, normas, manuales y guías de diseño y construcción), así como información solicitada a las autoridades de la Ciudad de México y del Estado de México a través de los portales de acceso a la información pública. También se realizaron cartografías de los atributos físicos de las banquetas por manzana (si existe una banqueta o no, si la acera tiene rampas, árboles, iluminación, cierres, etc.) a escala de la zona metropolitana, con base en los datos del cuestionario del entorno urbano incluido en el Censo de Población levantado por el

---

<sup>6</sup> Proyecto “La producción material y social de las banquetas en la Zona Metropolitana del Valle de México”. La investigación fue financiada por Conacyt, programa Ciencia Básica, n°CB 2015-255645-S.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía en 2010 y actualizado en 2016. Finalmente, se realizaron monografías de las colonias en donde se ubican las diferentes aceras, recopilando datos sociodemográficos, históricos, cartográficos, sobre el entorno urbano, las viviendas y el uso de suelo.

En un segundo momento, seleccionamos las diferentes zonas de estudio (áreas testigo) y realizamos recorridos de campo para levantar información relevante sobre las banquetas, tanto de orden material como social. Todos los datos se capturaron y sistematizaron en una ficha que nos permite acceder rápidamente a información precisa y fidedigna de cada una de las banquetas en donde se llevó a cabo el presente estudio.

Durante el trabajo de campo, se registró la ubicación exacta de cada banqueta y se hizo una descripción de su morfología, anotando datos relacionados con la continuidad de la red de banquetas en la zona, la longitud, altura y anchura de la acera y del arroyo vehicular, el tipo de materiales utilizados en la construcción de las banquetas, la presencia o ausencia de rampas de accesibilidad universal, entre otros. También, se levantó información sobre el mobiliario urbano, como el alumbrado público, las señalizaciones horizontales o verticales, las paradas de autobús, los estacionamientos para bicicletas, las casetas telefónicas, las bancas, la vegetación, etc. A esto se agregó la ubicación de los negocios informales, así como la de las terrazas o puestos pertenecientes a locales comerciales formales. Además de estos elementos, que suelen ser más o menos permanentes en el espacio público, también se registraron otros elementos más efímeros como vehículos estacionados sobre las banquetas, cubetas instaladas sobre los cajones de estacionamiento, venta ambulante, entre otros.

Por último, también se prestó especial atención a las dinámicas sociales de las aceras, al flujo de peatones sobre las mismas, al tipo de usuarios y a los usos de las banquetas (de consumo, de trabajo, de esparcimiento, de sociabilidad, etc.). En algunas áreas se realizaron observaciones etnográficas más amplias para entender a detalle las prácticas sociales y espaciales de los diferentes actores que interactuaban.

En un tercer momento, se realizaron 18 entrevistas estructuradas a funcionarios de gobiernos federales y municipales, así como 93 entrevistas abiertas o semiestructuradas a residentes, comerciantes y otros usuarios de las aceras. Para completar estos datos e indagar en la relación que los transeúntes mantie-

nen con el espacio, se aplicó una encuesta no probabilística a 500 transeúntes en cada una de las banquetas seleccionadas. Mediante preguntas abiertas y cerradas, el cuestionario permitió recolectar información sobre las características del traslado realizado por las personas al momento de ser encuestadas, los aspectos de la acera que mejor y peor califican (mantenimiento, seguridad, comodidad, diseño, vida social, vigilancia, entre otros), el sentimiento de seguridad cuando caminan en la calle y los problemas o actividades informales que observaron en este espacio.

En un cuarto momento, se realizaron grabaciones de video de las trayectorias peatonales y vehiculares, con cámaras ubicadas a una altura de seis metros sobre el nivel de la acera. Esto permitió observar las interacciones sociales entre actores, pero también tomar mediciones sobre las trayectorias, la velocidad de desplazamiento y la densidad de los peatones y vehículos.

Para analizar los usos de las diferentes banquetas estudiadas, buscamos articular las características físicas y la materialidad de las banquetas con el comportamiento de las personas que las usan o se desplazan por ellas. El primer aspecto incluye la morfología y materialidad de las banquetas, la imagen urbana, la permeabilidad de la calle, los obstáculos fijos (postes, casetas telefónicas, jardineras, etc.) y los usos de suelo de las zonas de estudio. También incluye aspectos menos permanentes como la limpieza de éstas y los obstáculos móviles que se encuentran en ella (automóviles estacionados, puestos ambulantes, etc.). El segundo aspecto, comprende los usos y comportamientos que fueron directamente observables *in situ* y/o mediante la visualización de las grabaciones de video: tránsito peatonal y vehicular sobre la calzada y coexistencia de flujos, densidad de peatones y caracterización de estos (mujeres, hombres, niños y niñas, personas con discapacidad visible) y cadencia al caminar (paso lento, medio o rápido). A esto le agregamos las dinámicas que se dan sobre las banquetas: conflictos de uso y relaciones de poder (tránsito *versus* estacionamiento, comercio *versus* tránsito, etc.), usos ilegítimos, formales e informales, apropiación física y simbólica de la banqueta, entre otros. Algunos de estos aspectos no pudieron ser observables directamente, sino identificables mediante el análisis de las entrevistas y encuestas aplicadas a diferentes actores en cada una de las áreas testigo. Aquí es importante mencionar que nuestras unidades de observación no fueron únicamente las banquetas, sino también el entorno construido y las vialidades que colindan

con ellas, prestando especial atención al uso de suelo, número de carriles, a la densidad y a la velocidad de los vehículos. Todas estas variables las introducimos en una matriz cualitativa, lo que nos permitió entender mejor las prácticas peatonales y dinámicas sociales en relación con su entorno. Además, los datos recabados y analizados nos permitieron trabajar en un *Atlas interactivo de las banquetas*, basado en una plataforma web en la que se puede registrar y visualizar datos sobre las banquetas, recolectar y publicar historias de las aceras, cuya metodología se describe en el primer capítulo de este libro.

## LAS ÁREAS TESTIGO

Para elucidar quién hace la banqueta y de qué manera, seleccionamos diez casos de estudio tomados a lo largo y ancho de la Zona Metropolitana del Valle de México (figura 1)<sup>7</sup>. Aunque en nuestro trabajo sigue existiendo una disimetría entre la Ciudad de México con sus 16 alcaldías (exdelegaciones), que suele ser más estudiada y los municipios conurbados del Estado de México, se presentan tres áreas en estos últimos, en Naucalpan, Tepotzotlán y en la frontera entre Nezahualcóyotl y Chimalhuacán. Escogimos estos casos de estudio siguiendo criterios de localización (área central *versus* zona periférica con su especificidad poblacional y funcional, véase mapa 1) y tipos de espacios o ciudades, retomando el concepto acuñado por Duhau y Giglia (2008).

Por banqueta entendimos un tramo entre pared y arroyo vehicular que va de una esquina a otra o varios tramos. Las banquetas seleccionadas, a veces varias en una sola área, son diversas en cuanto a su materialidad, longitud y ancho. La longitud promedio es de 79 metros, con un mínimo de 10 metros y un máximo de 404 metros. Para seleccionar los casos de estudio, nos apoyamos en la metodología de las áreas testigo propuesta por Duhau y Giglia (2008). Partiendo de datos cuantitativos y socioespaciales del Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Ciudad de México (OCIM-SIG) del Área de Sociología Urbana de la UAM Azcapotzalco<sup>8</sup> que incluye una caracterización

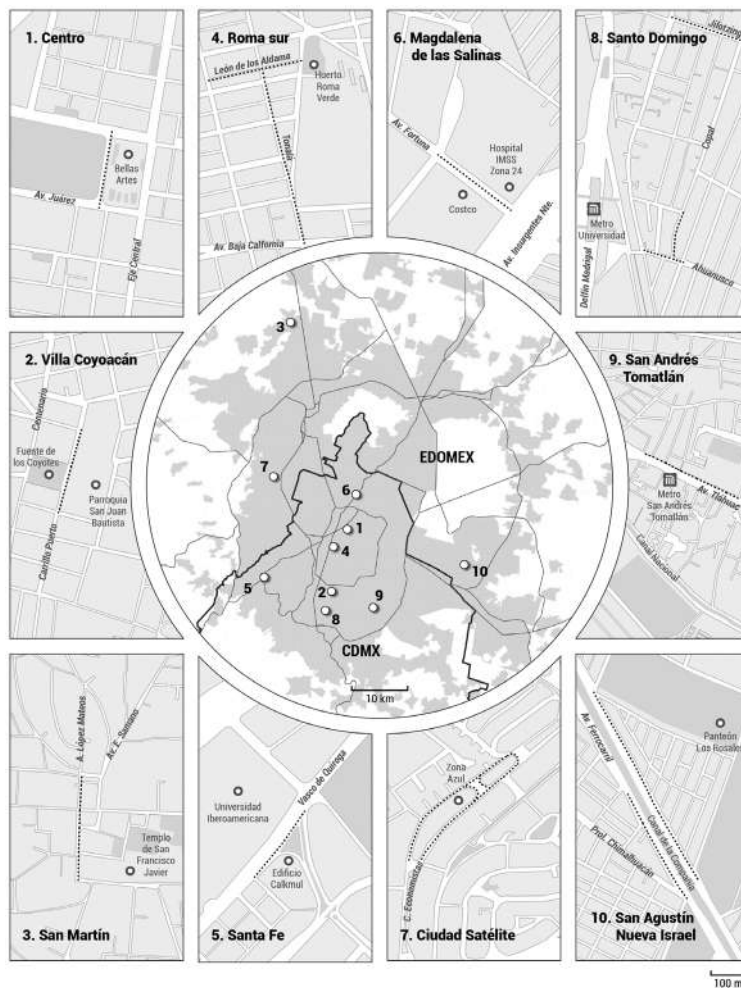
---

<sup>7</sup> Para analizar la diversidad de las banquetas, usamos el índice de entropía que será explicado en el capítulo de Salomón González *et al.*, sobre el *Atlas de Banquetas*.

<sup>8</sup> Recuperado de <http://www.ocim.azc.uam.mx/OCIM-SIG%20ABRIL/poblamiento.pdf>

de 12 tipos de poblamiento en la Zona Metropolitana del Valle de México y, de una pretipología de banquetas, seleccionamos 10 áreas testigo que representan espacios característicos de los tipos de poblamiento de la metrópoli, con base en sus diferencias en cuanto a su morfología, modo de producción (formal o informal), usos asociados a ellas. Al final de la investigación, construimos una nueva tipología basada en la construcción del orden híbrido. La presentaremos al final de este libro.

**Figura 1.** Áreas testigo de banquetas estudiadas en la ZMVM



Fuente: Jerónimo Díaz.



#### A) *Banquetas de zonas patrimonializadas y turistificadas*

Estas áreas testigo incluyen tres “zonas monumentales” donde los gobiernos federales y locales valoran esencialmente el patrimonio prehispánico y colonial: el Centro Histórico de la capital, el de Coyoacán, ciudad secundaria que fue absorbida en el área metropolitana desde la mitad del siglo xx, y el de Tepotzotlán, pueblo periurbano en proceso de incorporación física a la zona metropolitana.

1) La banqueta de la Alameda (área Centro) está localizada en la alcaldía más central de las 16 que conforman la Ciudad de México. Tal vez esta banqueta sea una de las más específicas porque la calle Ángela Peralta no está bordada por paredes ni arroyo vehicular, sino, por un lado, tiene el emblemático Palacio de Bellas Artes, de estilo *art nouveau*, y por el otro, el parque de la Alameda, una de las más antiguas alamedas de América Latina. En efecto, la Alameda, creada en 1592, originalmente fue el lugar de paseo de las familias de élite. Este jardín, que en las últimas décadas se había convertido en un espacio de encuentro para las clases populares, en 2012 fue objeto de una amplia remodelación dentro del proyecto de renovación del Centro Histórico para revalorizar su imagen y atraer a las clases medias que lo habían desertado. En este contexto, se peatonalizó la calle Ángela Peralta, dejando solo una salida vehicular, del lado de la avenida Juárez, para el estacionamiento situado debajo de la Alameda. La banqueta Centro ilustra el caso de las banquetas escenarios, declinadas en particular en los centros históricos.

2) Las dos banquetas seleccionadas como área testigo en Coyoacán están localizadas en el centro histórico. Ubicado al sur de la ciudad, el centro de Coyoacán es uno de los atractivos turísticos de mayor afluencia de visitantes extranjeros y nacionales. La diversidad de usos comerciales, la importancia de su patrimonio histórico, así como su infraestructura cultural y de servicios han consolidado al sitio como centralidad urbana de primer orden en el contexto metropolitano.

Coyoacán fue también el lugar que Hernán Cortés y sus tropas eligieron para asentarse, alrededor de 1521, convirtiéndose provisionalmente en sede del gobierno de la Nueva España. El carácter habitacional y comercial genera diversos conflictos por el uso y la apropiación del espacio urbano entre los vecinos, la población visitante, los locales comerciales, el comercio en vía

pública. La densidad de la circulación peatonal en el centro y sus inmediaciones, sobre todo los fines de semana, hacen de la banqueta una infraestructura central para entender las prácticas sociales y los usos del espacio público. Las dos banquetas del área de estudio se encuentran a un lado de la plaza.

3) Otra banqueta situada en un centro histórico es la colonia San Martín, del municipio de Tepotzotlán, pueblo conurbado (Connolly, 2005), localizado en el borde septentrional de la Zona Metropolitana del Valle de México. En esta colonia se concentran tanto edificios con valor patrimonial y turístico (Museo Nacional del Virreinato), como edificios de la vida cotidiana (un mercado, una escuela, etcétera).

Ofrece un paisaje verdaderamente pueblerino en comparación con el Centro Histórico de la Ciudad de México. La densidad poblacional (entre 20 y 90 habitantes por hectárea, según el barrio o la colonia que componen la colonia San Martín) es relativamente baja. La colonia San Martín se conurbó en los años 1953-1970. En 2002, el centro de Tepotzotlán fue declarado Pueblo Mágico por el gobierno federal<sup>9</sup>. La banqueta seleccionada es continua, pero heterogénea en cuanto a materiales, anchura y altura. Las aceras, de cantera laminada, un material de mejor calidad que el que se usa en la ciudad, reflejan la patrimonialización del espacio.

#### *B) Banquetas en zonas de urbanización planificada del siglo xx*

Estas cuatro áreas testigo se encuentran en espacios diseñados por el urbanismo y/o el mercado formal para clases socioeconómicas incorporadas a la economía industrial o las burocracias del Estado-Providencia desde antes de la Revolución de 1910 hasta el triunfo del neoliberalismo a finales del siglo xx.

4) La colonia Roma Sur se localiza en la alcaldía Cuauhtémoc de la Ciudad de México. Es una extensión de la primera colonia Roma (Norte) que se construyó en 1903 durante el Porfiriato<sup>10</sup>, como fraccionamiento residencial

---

<sup>9</sup> Pueblos Mágicos es un programa de la Secretaría de Turismo implementado en 2001 que dejó de recibir presupuesto federal en 2019.

<sup>10</sup> El Porfiriato fue un periodo de la historia mexicana, durante el cual la presidencia del país estuvo en las manos del militar Porfirio Díaz (de 1876 a 1911, con una breve interrupción intermedia). El Porfiriato se caracterizó por una acelerada modernización de la economía del país y de la ciudad gracias, entre otros, a capitales extranjeros.



elegante con todos los servicios. La colonia Roma Sur se desarrolló en los años treinta con un estilo arquitectónico más modesto que su vecina. Se instaló una población más sencilla que las familias adineradas de la Roma Norte. La colonia, de hecho, se popularizó aún más con el terremoto de 1985 que afectó duramente a la colonia. A partir del 2010, la colonia Roma Sur ha estado marcada por un proceso de gentrificación con la llegada de jóvenes y familias con ingresos medio-altos.

El uso de suelo de la colonia Roma Sur, de habitacional fue cambiando a mixto con la expansión del área central. La colonia es parte del “espacio disputado” (Duhau & Giglia, 2008). Sin embargo, a pesar de la densificación y construcción de edificios en altura, en muchas de sus calles –como las dos que hemos escogido, una residencial y otra de usos mixtos– conservan un carácter más unifamiliar que la Roma Norte.

5) Al norte de la Ciudad de México, la colonia Magdalena de las Salinas (alcaldía Gustavo A. Madero) se desarrolló después de la Revolución Mexicana con un poblamiento residencial medio y popular (Connolly, 2005). Cuando seleccionamos esta área testigo en el Eje 4 Norte, entre Insurgentes Norte y prolongación Riobamba, era una de las numerosas banquetas de cemento colado de la ciudad con condiciones de deterioro. Con la construcción de dos plazas comerciales –Encuentro Fortuna y Costco Wholesale– en 2017, se remodeló completamente la banqueta. Esta es una señal de la extensión de la centralidad metropolitana a otras alcaldías que componen hoy la Ciudad Central. Además, la colonia está rodeada de hospitales y equipamiento de educación, por lo cual la banqueta es muy transitada. Esta es de cemento liso con bolardos, rampas, señalamiento, vegetación y 47 macetones que impiden la instalación de comerciantes ambulantes.

6) La banqueta de la colonia Ciudad Satélite se encuentra en el fraccionamiento residencial medio epónimo, en una de las tres zonas comerciales que ofrecen servicios: la Zona Azul. Es parte del “espacio homogéneo” (Duhau & Giglia, 2008). En las décadas de los setenta y ochenta atraía a la juventud de este suburbio de clase media, emblemático de la ZMVM, cuya construcción inició en 1957.

Ciudad Satélite fue un asentamiento planificado con un diseño del arquitecto Mario Pani en el Estado de México. Se caracterizó por tener importantes movimientos participativos por parte de la población de clase media que

radicaba ahí, en particular las mujeres. Hoy la población está muy envejecida. La banqueteta seleccionada, en forma de isla, es de concreto estampado color rojo ladrillo y gris, un material más bonito que el concreto colado, pero no tiene rampas. Está bordeada por comercios, bares y restaurantes, algunos de ellos con bancas para sus comensales. El paisaje es muy automovilista, ya que los clientes en su mayoría llegan en coche, un signo de identidad de la población de la zona.

7) La banqueteta de la colonia Santa Fe Centro está situada a un costado de un edificio de oficinas emblemático de la zona de Santa Fe: el edificio Calakmul obra del arquitecto Agustín Hernández (el sobrenombre del edificio es “la lavadora” por su forma).

Santa Fe, al poniente de la Ciudad de México, es un centro de negocios construido en los años noventa sobre lo que fueron antiguas minas de arena y luego un basurero a cielo abierto. Actualmente es la cara de la modernidad de la ciudad. Corresponde al “espacio insular” (Duhau & Giglia, 2008). Concentra sedes de empresas multinacionales, torres de viviendas, oficinas, universidades privadas y centros comerciales.

El diseño del edificio también incluyó la banqueteta, aprobada por la entonces Delegación Álvaro Obregón, seguramente una de las más formales entre nuestras áreas testigo, pero que no respeta la normatividad. Además de sus cualidades estéticas, esta banqueteta es interesante porque, a pesar de ser pública, está muy vigilada y controlada por el corporativo que administra el edificio. Es una de las pocas banquetetas totalmente libre de comercio informal.

### *C) Banquetas en zonas de urbanización informal y de residencia pobre*

Estas zonas representan una gran diversidad de situaciones respecto a su localización (desde la ciudad central hasta los márgenes externos de la mancha urbana) y su antigüedad (desde ex pueblos indígenas hasta zonas de autoconstrucción recientes).

8) Las banquetetas de la colonia Santo Domingo de Reyes, situada en la alcaldía Coyoacán al sur de la Ciudad de México, son diversas. Una es el Paso CU, ubicada en la salida de la estación del metro Ciudad Universitaria (línea 3) que conduce a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la principal universidad del país, así como a la colonia Santo Domingo. Se caracteriza por

su densidad, entre comercios en vía pública y paradas de microbuses. La segunda es una banqueta de una calle de usos mixtos (residencia y comercios); y finalmente, la última corresponde a un pequeño callejón sin aceras.

Estas banquetas son muy heterogéneas en su materialidad. La colonia Santo Domingo, colonia popular consolidada (Connolly, 2005), está construida en un pedregal sobre tierras que pertenecían a comuneros. Resultó de una invasión organizada y muy conocida en 1971, en la cual hombres y mujeres construyeron sus propias casas y también las calles de la colonia que fueron ambas regularizadas en 1996. Los habitantes de Santo Domingo tienen la reputación de ser “gente luchona”. Hoy es una colonia muy bien conectada al resto de la ciudad y consolidada que, incluso, conoce un incipiente proceso de gentrificación. Por estar situada en las puertas de la UNAM, muchos estudiantes se alojan en ella, rentando cuartos y departamentos.

9) El área testigo de San Andrés Tomatlán, corresponde a un pueblo conurbado (Connolly, 2005) que se integró a la urbanización de la Ciudad de México en la década de los setenta, y al cual se agregó una colonia popular construida en los años 1970. El pueblo corresponde al “espacio ancestral” (Duhau & Giglia, 2008). Este pueblo ha sido impactado desde la construcción de la línea 12 del metro y su posterior inauguración en 2012. Es un sector de casas particulares con algunos negocios de proximidad y comercios en vía pública, de alimentos, en la salida de la estación del metro San Andrés Tomatlán, sobre la avenida Tláhuac, donde está situada la banqueta que seleccionamos. La avenida conecta con varios callejones sin aceras propios de un pueblo. La banqueta es muy heterogénea con formas y materiales distintos, según si es la banqueta de la salida del metro construida cuando se hicieron las obras del metro o si son las banquetas del pueblo. Es usada principalmente por los vecinos que transitan por ahí para tomar el metro o cualquier otro modo de transporte, así como por quienes concurren a algún comercio.

10) La última área seleccionada incluye las colonias Ejidos de San Agustín y Nueva Israel, en la zona transfronteriza de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán, en el extremo oriente de la ZMVM. Ambas son colonias populares de autoconstrucción (Connolly, 2005), propias del “espacio negociado” (Duhau & Giglia, 2008), y datan respectivamente de las décadas de 1980 y 1990.

El municipio de Nezahualcóyotl nace a partir de un proceso de desecación del lago de Texcoco a inicios del siglo xx, y luego, en los años cincuenta

en la etapa de la industrialización, de invasión y posterior regularización de la tierra, con población rural, pero que ya habitaban el Distrito Federal (Espinoza Castillo, 2010). Si embargo, las áreas testigo seleccionadas son más recientes, de la fase posindustrial, ya que el proceso de urbanización se realizó de poniente a oriente.

Existe una disputa de si la colonia San Agustín pertenece a Nezahualcóyotl o a Chimalhuacán. La frontera entre las dos colonias está delimitada por un canal cerca del cual se encuentran un mercado, un parque industrial y una zona de panteones. Las banquetas escogidas se localizan en las avenidas Ferrocarril y Canal de la Compañía; son las más precarias de todas nuestras áreas testigo, como lo son muchas banquetas en la periferia de la ciudad.

#### ESTRUCTURA DEL LIBRO

La investigación aquí presentada es el resultado de cuatro años de intercambios entre las autoras y los autores del libro. Durante estos años, nos reunimos aproximadamente cada dos meses para discutir los avances de la investigación, la elaboración de una metodología común a todas las áreas testigo, así como los hallazgos de la investigación. Presentamos unos primeros resultados, principalmente acerca de las áreas testigo, en un evento que se desarrolló en abril de 2019, gracias al apoyo del Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (CEMCA), y a partir de este momento empezó a surgir el concepto de *orden urbano híbrido*. Luego, tuvimos la oportunidad de reunirnos una segunda vez, en febrero del 2020, para discutir los resultados transversales del estudio. Fue con esta orientación que se pensó en el presente libro.

Para dar cuenta de los resultados de esta investigación colectiva y multidisciplinaria, no quisimos meter en camisa de fuerza a los autores con el fin de respetar la riqueza y diversidad de nuestros intercambios y darle voz a los diferentes enfoques analíticos. Así, si bien la propuesta sobre el orden híbrido apareció más como un resultado de la investigación que como un punto de partida, despertó interés en todos los participantes del proyecto. No obstante, no todos los capítulos siguen este esquema analítico.

Algunos capítulos proponen una lectura transversal de todas las áreas estudiadas; otros se centran más bien en un estudio de caso que, sin embar-

go, habla de otras banquetas de la ciudad; algunos más parten de una lectura micro desde la etnografía o el análisis de la morfología de la banqueta, cuando otros ofrecen una visión más macro sobre el sistema de banquetas a escala metropolitana. En el proyecto también participaron investigadores de distintas disciplinas, como la Geografía, la Sociología, la Antropología Social, la Psicología Social, la Arquitectura y el Urbanismo. Esta diversidad se refleja en los capítulos que no pretenden ofrecer una visión homogénea, sino más bien una lectura multidisciplinar imprescindible a la hora de abordar la banqueta como objeto de estudio.

La heterogeneidad también se expresa en las diferentes metodologías utilizadas por los autores: algunos se basan principalmente en un trabajo etnográfico y otros se vuelcan más hacia el análisis espacial o la ingeniería. Esto tiene un efecto en el análisis y presentación de resultados. Si bien tratamos de ponernos de acuerdo sobre algunos conceptos y nociones, dejamos a los autores la libertad de utilizar aquellos que les permitieran aclarar su punto de vista.

El libro inicia con una primera parte intitulada “De la infraestructura de tránsito peatonal al palimpsesto urbano”. Los capítulos de este apartado ahondan en enfoques transversales sobre todas las banquetas de la ciudad: la caracterización de atributos que pueden digitalizarse en un atlas, la exploración de la maraña de reglamentos y disposiciones técnico-burocráticas, la modelización informática de trayectorias peatonales en ámbitos heterogéneos y, para finalizar, el concepto de “palimpsesto”, propuesto para interpretar la acumulación de huellas físicas e imaginarias en las banquetas.

En el primer capítulo “Construcción digital de banquetas: la experiencia de un atlas”, Salomón González, Laura E. Quiroz, Nora A. Morales y Jerónimo Díaz señalan el rezago de México en materia de producción de información digital oficial sobre las banquetas, a pesar de la relevancia de esta infraestructura peatonal en la configuración del espacio público y de la vida social de las ciudades. Para gestionar y gobernar las banquetas, los gobiernos han priorizado la producción de ciertos datos, a despesa de otros que brindan información relevante sobre las características de los espacios urbanos. En un segundo momento y partiendo de esta premisa, las autoras y los autores se enfocan en describir el atlas digital de banquetas basado en el diseño y construcción de un sistema que permite el registro y visualización de datos de carácter material y social. Además, también hacen hincapié en el análisis

de los datos que recolectaron en campo en cada una de las diez áreas testigo que conforman nuestros casos de estudio. Los resultados muestran la gran diversidad de las banquetas y dan cuenta de su complejidad. En este sentido, los autores concluyen exponiendo las limitaciones de su metodología en cuanto a la dificultad a la que se enfrentaron para delimitar la naturaleza de los objetos y actividades registradas en campo, en contextos socioespaciales caracterizados por una gran variedad de usos formales e informales, públicos y privados, duraderos o pasajeros.

En el siguiente capítulo “La administración pública de las banquetas: del marco legal a la gestión técnica”, Perla Ernestina Castañeda Archundia analiza el orden híbrido en la gestión de las aceras, el cual se expresa de forma desigual en la Ciudad de México y el Estado de México. A partir de entrevistas a funcionarios públicos, de una revisión del marco normativo vigente y de datos obtenidos mediante solicitudes de información pública, la autora analiza, de forma metódica, cuáles son las dependencias de gobierno competentes en el diseño, construcción, mantenimiento y rehabilitación de las banquetas. La autora señala el contraste que existe entre la normatividad que rige las banquetas en la capital del país, basada en normas técnicas, lineamientos, planes estratégicos, programas y manuales de diseño y construcción, con aquella vigente en el Estado de México, escasa o inexistente. En ambos casos y debido, por una parte, a la abundante normatividad que dificulta identificar cuáles son las reglas que se deben de aplicar y, por otra parte, a la falta de normatividad, no hay consenso sobre la forma en que se deben de intervenir las banquetas. Esto último, junto con una gestión poco efectiva, contribuye a reforzar el orden híbrido de las banquetas.

El capítulo “Trayectorias de peatones: impacto de la morfología de la calle, de los usos dominantes y de los obstáculos”, de la autoría de Bismarck Navarro, hace un ejercicio, inédito en América Latina, de medición de las trayectorias y la velocidad promedio de los peatones en las banquetas y los cruces peatonales de ocho de las diez áreas analizadas. A partir de tomas de video aéreas y gracias a un programa de análisis sistematizado, el autor busca explicar de qué manera la materialidad y los numerosos artefactos presentes en las banquetas de la ZMVM influyen sobre el comportamiento del peatón. Los resultados muestran que la falta de intervención y mantenimiento de las banquetas tienen un efecto negativo en la velocidad de los peatones, provo-

cando que, en muchos casos, estos se bajen al arroyo vehicular, arriesgando su vida; cuando los gobiernos o las empresas privadas invierten en aceras con dimensiones generosas, la velocidad promedio de los peatones es similar a la que se observa en ciudades de países desarrollados. Esto aboga a que se construyan banquetas más anchas y se reubiquen los artefactos presentes en ellas que obstaculizan el andar de los usuarios.

Partiendo de la metáfora del palimpsesto, manuscrito cuyo contenido ha sido borrado para poder escribir nuevamente sobre él, Ana Luisa Diez García concluye la primera parte del libro con el capítulo “La banqueta palimpsesto: huellas materiales y simbólicas de la sucesión de administraciones y usos sociales”. El objetivo de este texto es mostrar la banqueta de San Andrés Tomatlán construida en un asentamiento irregular como un espacio material y social testigo de una historia, que se escribe y reescribe permanentemente. La acera es un elemento del espacio urbano que contiene diferentes capas o dimensiones. Primero, en su aspecto material, en su superficie, construida en diferentes etapas por los habitantes y trabajadores de la administración pública y reparada informalmente de forma puntual, como soporte de equipamiento urbano, pero también de elementos informales instalados por los vecinos y en el subsuelo, como contenedora de servicios públicos como son el drenaje o la luz.

Segundo, en su aspecto social y experiencial, como contenedora de prácticas cotidianas que van más allá de la circulación. Rutinas muy diversas que participan en la construcción y reconstrucción social de las banquetas, prácticas que desaparecen con el tiempo, nuevas que emergen, unas persistentes, otras pasajeras, unas más predecibles que otras...

Discursos de los diferentes actores que convergen en la banqueta que conforman narraciones que se transforman con el tiempo y transforman el espacio, que se sobreponen, se acumulan, aparecen y desaparecen. El texto de Ana Luisa Diez García nos muestra con claridad que, aunque la banqueta parezca una infraestructura material fija, está en constante movimiento y es dinámica.

La segunda parte del libro se pregunta si la banqueta es “¿El espacio público por excelencia?”. Los cuatro capítulos se centran en la vida social de las aceras que contrasta con su concepción como espacio de tránsito. Se moviliza la noción de apropiación para mostrar cómo los usuarios no solo utilizan las



banquetas de múltiples formas, sino también las acomodan o transforman para que su uso sea más adecuado a sus necesidades, llegando a veces al extremo de excluir otros usos y a otros usuarios. En particular, las interacciones sociales regidas por el género y/o por el tema de la inseguridad condicionan fuertemente quién puede hacer qué uso de las banquetas.

En el capítulo “El papel de la banqueta en la vida social urbana”, Ruth Pérez López y Luz Yazmín Viramontes Fabela enfatizan en los aspectos sociales de las aceras. Aquí, el orden híbrido se basa en los diferentes usos que se hacen de las banquetas y de los actores que intervienen en esos usos.

Este capítulo busca trascender la concepción de las banquetas como espacio de circulación, para percibirlo como un espacio de expresión de la diversidad social y de la vida urbana que requiere de negociaciones constantes y de ajustes entre actores con intereses diferentes e, incluso, opuestos, que permiten mantener cierto orden socioespacial. Las autoras también describen las prácticas sociales que se llevan a cabo en las diferentes aceras que forman parte de este estudio. En definitiva, este capítulo tiene como objetivo demostrar que las banquetas son mucho más que una infraestructura que da soporte a la movilidad peatonal. Son espacios en donde coexisten actividades muy diversas que son parte integrante de la vida social de las ciudades.

En el capítulo “Apropiaciones de la banqueta: de lo material a lo simbólico”, María Teresa Esquivel Hernández y María Concepción Huarte Trujillo abordan el tema de la apropiación del espacio público desde el enfoque de las prácticas cotidianas de los habitantes, sus discursos, experiencias y modos de vida. Desde la perspectiva de las autoras, la apropiación de la banqueta responde a una apropiación identitaria, afectiva y simbólica de este espacio por parte de los habitantes, pero también a una producción material (construcción y reparación). Este proceso se ve reforzado por el contexto socioespacial en donde se ubican algunas de las aceras estudiadas: en las colonias residenciales, la frontera entre lo público y lo privado es difusa, lo que genera cierta confusión sobre la propiedad de la banqueta, los usos permitidos y los actores responsables de darle mantenimiento. De ahí que surjan contradicciones e interrogantes: si la banqueta es un bien público, ¿por qué les compete a los vecinos darle mantenimiento? Si la responsabilidad de limpiar la banqueta recae en ellos, ¿por qué no están autorizados para intervenirla físicamente? Esta falta de claridad sobre la gestión y el mantenimiento de las aceras lleva



a los colonos a apropiarse física y simbólicamente de la banqueta contigua a su vivienda.

Silvia Carbone, Guénola Capron, María Teresa Esquivel Hernández y María Concepción Huarte Trujillo, en el capítulo “El rol de las mujeres en la producción local de un orden socioespacial de las banquetas”, plantean que, a través de su forma de habitar las banquetas, las mujeres participan de la producción de un orden socioespacial híbrido, en particular en los ámbitos vecinales, donde se desenvuelve mucho de su vida cotidiana por sus tareas como cuidadoras.

En contextos más o menos inseguros donde la materialidad de las banquetas constituye una verdadera limitación a su movilidad que vulnera sus derechos a salir a la calle, sobre todo por las noches, ellas son el vínculo entre el mundo interior de la intimidad, la esfera de lo vecinal, y en ciertos casos (el comercio callejero), la esfera pública, como compradoras o vendedoras, como vecinas que platican en la banqueta con sus congéneres, como madres de familia que cuidan a sus hijos. Su legitimidad para estar en la banqueta, sin embargo, varía en función de las situaciones, por un lado, colonias de clase media, media-alta, donde sí tienen derecho a estar, y por el otro, pueblos y colonias populares donde tienen que justificar su presencia por las funciones que cumplen en la reproducción social de la vida del hogar.

En el capítulo “La inseguridad: transgresiones y control social en las banquetas”, Miguel Ángel Aguilar analiza los distintos repertorios discursivos y representacionales de la inseguridad en las banquetas, relacionándolos con los conflictos y el orden que imperan en ellas, así como sus condiciones materiales. El término de inseguridad abarca dimensiones muy diversas en las distintas banquetas estudiadas. Van desde la percepción que tienen los individuos en contextos relativamente seguros donde flota una atmósfera de inseguridad, pero donde la organización de los residentes hace hincapié en la pequeña delincuencia que azota su vida cotidiana, debilitando a las personas, hasta la ruptura del orden en contextos con banquetas precarias, donde sí ocurren delitos graves como homicidios que contrastan con la percepción de tranquilidad de los sujetos. La gestión y negociación de los usos de la banqueta muestran una hibridación de lo público y privado, formal e informal, que genera una ambigüedad, creando distintos significados cuya competencia es fuente de conflictos, orden y desorden.

La tercera parte, “Del centro a las fronteras de la ciudad: tipos de órdenes locales” concentra cuatro capítulos dedicados a estudios de caso, cada uno representativo de un tipo de orden híbrido dominado por un actor o una lógica principal: la monumentalización de una banqueta por el Estado, la competición entre apropiaciones privativas de la banqueta, la transformación y gestión corporativas de banquetas y, finalmente, el abandono de una banqueta por las autoridades y los actores económicos.

El capítulo de Angela Giglia y Alejandra Trejo Poo intitulado “Concentración de inversión pública en el Centro Histórico: la transformación de una acera en escenario lúdico-turístico” pone en el centro del debate la producción del orden híbrido y de la gobernanza urbana en la banqueta de Ángela Peralta, un área peatonalizada contigua a la Alameda Central y al Palacio de Bellas Artes, en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

Las autoras analizan, mediante un trabajo etnográfico, las tensiones y conflictos que se presentan en este espacio e, incluso, se ponen en escena, pero prestando especial interés en la producción de un orden socioespacial, basado en una combinación contradictoria de reglas y reglamentos y en una coexistencia, a veces conflictiva, a veces tolerada, de actividades y prácticas diversas. Los usos populares de este espacio han persistido en el tiempo, a pesar de la renovación urbana de la zona y de la rehabilitación de la banqueta, y se confrontan con las regulaciones que buscan preservar un espacio patrimonial y turístico.

Los conflictos entre los usos populares predominantes, considerados ilegítimos, y los usos deseables y legítimos, establecidos por las autoridades (turísticos, de tránsito y paseo) revelan un orden socioespacial y una gobernanza frágiles, basados en negociaciones y ajustes constantes. Todas estas características hacen la particularidad de esta banqueta y de las formas de habitar el espacio público, y contrasta con las dinámicas que se observan en las banquetas contiguas que son objeto de una menor regulación y vigilancia.

A partir de observaciones de corte etnográfico en el casco histórico de Coyoacán, Natanael Reséndiz analiza el lugar que ocupa el conflicto en la producción de las banquetas en el capítulo “La banqueta como escenario de gestión del conflicto local entre vecinos y acomodadores de coches”. El texto se centra en el conflicto social, las interacciones sociales, discrepancias,

disputas, afinidades y tensiones necesarias para mantener cierto orden, todo enmarcado en un contexto con reglas implícitas y explícitas de usos.

Los diferentes actores sociales con intereses divergentes participan en la producción del orden urbano mediante negociaciones, mediaciones y gestión del conflicto. Esta banqueta responde a las características del espacio disputado, descrito por Duhau y Giglia (2008), y representa un espacio de confluencia de actores con intereses diferentes. En este texto, el autor demuestra, retomando a Simmel, cómo el conflicto cumple con una función de integración social y, por ende, participa en la regulación y producción de la banqueta.

Como ya lo apuntaron algunos de los autores de los capítulos previos, desde esta perspectiva, la banqueta no se limita a su condición de infraestructura que da soporte a la movilidad peatonal, sino que es un espacio principalmente de interacción y relación entre diferentes actores (vecinos propietarios e inquilinos, funcionarios públicos, comerciantes informales, empleados de comercios formales, peatones, paseantes) y en donde el “viene-viene” constituye a la vez el actor principal, causante de disputas y el agente mediador entre vecinos. Más allá de prestar un servicio, el acomodador de coches tiene presencia predominante en la banqueta y ejerce un control continuo sobre la misma.

Ruth Pérez López y Perla Ernestina Castañeda Archundia analizan el orden socioespacial de las banquetas de las áreas de Santa Fe y el Eje 4 Norte, dominadas por las dinámicas de la globalización económica, en el capítulo “El dominio corporativo: producción y control de la acera en Santa Fe y el Eje 4 Norte”. En estos espacios, el orden es más hegemónico y está sometido a las dinámicas impuestas por grandes corporativos, quienes buscan limitar los usos de las banquetas, priorizando la circulación peatonal y vehicular, y dificultando, e incluso prohibiendo, las actividades económicas.

Pérez y Castañeda analizan entonces la producción del espacio por grandes desarrolladores inmobiliarios, prestando particular atención a los usos y las prácticas, pero también a los elementos de diseño y a la materialidad de estos dos espacios. A diferencia de la variedad de usos observados en las otras áreas de estudio, las banquetas estudiadas en este capítulo apelan a un uso monofuncional y formal. Las autoras pudieron observar la prevalencia de criterios estéticos por encima de criterios funcionales e, incluso, formales: la normatividad en materia de diseño de las banquetas está relegada a un

segundo plano, y subordinada a los intereses privados. Se trata, entonces, de un orden que no admite expresiones manifiestas de informalidad pero que, a su vez, se inscribe dentro de la informalidad al no apegarse siempre a la normatividad y buscar suplantar el papel del gobierno en la regulación de los usos de este espacio público.

En el capítulo “La banqueta fantasma, ausente o inacabada en los márgenes urbanos de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán”, Eliud Gálvez Matías moviliza la figura del fantasma como traslape de temporalidades, ausencias y presencias, tanto materiales como sociales y políticas, para analizar cuatro dimensiones de las banquetas de colonias populares.

Se trata, en este caso, de las banquetas de una franja fronteriza entre los municipios de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán, en la parte oriente de la zona metropolitana. Primero, la presencia industrial inconclusa en la etapa posindustrial de la ciudad dejó huellas en el paisaje, en particular en las banquetas, deterioradas e inacabadas, a pesar de ser más consolidadas del lado de Nezahualcóyotl, y muy precarias del lado de Chimalhuacán. Segundo, el gobierno está casi ausente, lo que se manifiesta por un abandono material y por la fragmentación de las relaciones sociales que ahí imperan; si bien el gobierno contribuyó a la construcción de la banqueta en Nezahualcóyotl, no fue el caso en Chimalhuacán. Tercero, las prácticas y apropiaciones llenan el hueco dejado por las autoridades, sin embargo, de manera diferenciada, según si es una banqueta pública (abandono total) o una banqueta producida por los vecinos, producto del logro de los habitantes, o bajo una modalidad mixta, donde los habitantes cuidan más la banqueta. Cuarto, en un contexto de muy alta inseguridad, la banqueta y sus alrededores (un canal a cielo abierto, una vía ferroviaria), donde desaparece la gente de la zona y aparecen cadáveres, humanos y de animales.

Para finalizar el libro y concluir nuestra investigación, propusimos un capítulo de síntesis: “La banqueta, un orden urbano híbrido”, redactado por Guénola Capron, Angela Giglia, Jérôme Monnet y Ruth Pérez López, que se enfoca en la problemática del orden híbrido. Se trata de presentar el marco teórico a partir del cual se moviliza el concepto de híbrido o hibridación, para contribuir a una crítica del espacio público, por una parte, y renovar la reflexión sobre los órdenes urbanos en su dimensión socioespacial, por otra.

Para entender las banquetas de la Ciudad de México y su área metropolitana, y dar un mejor lugar a los peatones en las políticas urbanas, el desafío es articular una concepción tecnocrática de la vialidad centrada en el transporte y una concepción idealista del espacio público como lugar de encuentro y de alteridad: nuestra respuesta analítica es el orden híbrido.

## BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad del Espacio Público. (2016). *Banqueta CDMX. Lineamientos para el diseño y construcción de banquetas en la Ciudad de México*. Gobierno de la Ciudad de México: SEDUVI/ AEP.
- Boils, G. (2018). “La experiencia de ser peatón. Orígenes y evolución de las banquetas en varias colonias de la Ciudad de México” en Camarena Luhrs, M. (coord.), *Aprender de las ciudades*. México: UNAM, 113-141.
- Boils, G. (2017). “Experiencia reciente de peatonalización en algunas calles del Centro Histórico” en Camarena Luhrs, M. (coord.), *Vida y vivencia en las ciudades de hoy*. México: UNAM, 261-292.
- Boils, G. (2019). “Diseñar banquetas accesibles para todos”. *Academia XXII*, 10(20), 23-38.
- Capron, G., Monnet, J. & Pérez López, R. (2018). “El papel de la banqueta (acera) en la infraestructura peatonal: el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México”. *Ciudades*, 119, 33-41.
- Connolly, P. (2005). “Tipos de Poblamiento en la Ciudad de México”. México: UAM Azcapotzalco. <http://www.ocim.azc.uam.mx>
- Corporation of London. (2005). *City Street Scene Manual, part two*. Corporation of London, Department of Planning and Transportation.
- Duhau, E. & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores/ Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.
- Espinosa, M. (2010). *Ecatepec y Nezahualcóyotl, de suelos salitrosos a ciudades de progreso*. México: Biblioteca Mexiquense del Bicentenario.
- Exbalin, A. (2018). “Paris sans voiture, on en rêvait déjà en 1790”. *The conversation*, 13 de septiembre. Recuperado el 12 de octubre de 2018 en <https://the-conversation.com/paris-sans-voiture-on-en-revait-deja-en-1790-103140>

- Hidalgo Paez, H. H. (2018). *(In)justicia espacial en la Ciudad de México*. Tesis de doctorado en Sociología, UAM Acapozalco.
- ITDP. (2018). *Invertir para movernos*. Recuperado en <http://invertirparamovernos.itdp.mx/#/mapa>
- Landau, B. (1992). “La fabrication des rues de Paris au XIX<sup>ème</sup> siècle: un territoire d’innovation technique et politique”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 57-58, 24-45.
- Monnet, J. (2016). “Marche-loisir et marche-déplacement”, *Sciences de la société*, 97, 75-89.
- Moreno de Alba, J. (2003). *Suma de minucias del lenguaje*. México: Fondo de Cultura Económica/ Academia Mexicana de la Lengua.
- Romero, G. (2014). “Cuesta 6 millones de pesos diarios al GDF mantener funcionando la ciudad”. *La Jornada*, 16 de abril.
- Saliou, C. (1999). “Les trottoirs de Pompéi: une première approche”, *BaBesch*, 74, 161-218.
- Sánchez de Tagle, E. (1997). *Los dueños de la calle. Una historia de la vida pública en la época colonial*. México: INAH.
- Turcot, L. (2010). “Promenades et flâneries à Paris du XVIII<sup>ème</sup> au XXI<sup>ème</sup> siècles. La marche comme construction d’une identité urbaine” en Thomas, R. (coord.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. París: éditions des archives contemporaines, 65-77.
- Vaillancourt, D. (2013). *Les urbanités parisiennes. Le livre du trottoir*. París: éditions Hermann.