

El impacto de la transformación del espacio público en la disminución de áreas destinadas a la socialización en las ciudades mexicanas. Caso de estudio: Culiacán, Sinaloa, México

J.C. Rojo Carrascal

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona

juancarlos.rojo@e-campus.uab.cat

Palabras clave: Espacio público, Socialización, Escala Humana.

1. INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente las calles y las plazas han significado el espacio público de las ciudades y este ha tenido siempre una condición socializadora para favorecer el encuentro, la charla, el juego, la compra venta, el ocio, la protesta, la construcción de proyectos personales y colectivos. Por siglos se había mantenido esta función, hasta que la progresiva motorización de la ciudad y la paulatina transformación del espacio urbano hacia una infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos, expulsó todas estas actividades de las calles en favor de una sola: la circulación, especialmente la de carácter motorizado (Dextre y Avellaneda, 2014).

Las calles se transformaron solo en arterias distribuidoras de automóviles y otros vehículos motorizados -más individuales que colectivos- con espacios muy limitados para el resto de las funciones que originalmente tenían. La socialización se trasladó a los parques y a las plazas con todo y las reducidas condiciones que ahí existe para suceder. La consecuencia ha sido el paulatino abandono de estos espacios y el traslado de la necesaria actividad social del ciudadano a espacios cerrados, en muchos de los casos a espacios de carácter privado como los grandes malls que hoy proliferan en la mayoría de las grandes ciudades latinoamericanas.

Esta condición hoy la vemos muy normal. La calle es para los vehículos motorizados, los peatones deberán utilizar las aceras, por muy pequeñas que éstas sean. Se asume, erróneamente la flexibilidad del peatón para su adaptación a los espacios reducidos tanto como la difícil posibilidad de adaptación de los automotores a espacios reducidos. Estos cambios se dieron en todas las ciudades a principios del siglo XX, con la progresiva introducción del automóvil a la ciudad, que obligó a cambiar las reglas del juego viario, incluso antes de la generalización de su uso. Se saca de la vialidad al peatón, se les confina en las aceras, y se les obliga a asumir graves riesgos cuando estos necesitaban cruzar vialidades. Se estaban convirtiendo a los ciudadanos en peatones. Era un nuevo aprendizaje, aunque ahora nosotros lo demos por asumido desde temprana edad. (Torres Castejón, 2012).

Pero entre los costes sociales también debe incluirse la pérdida de autonomía que sufren los ciudadanos que no pueden utilizar el vehículo privado y que ven restringida su accesibilidad a distintas partes del territorio urbano y a los bienes, servicios, y actividades que en ellas se localizan. Asimismo, también

Se produce la expulsión de los usos y usuarios del espacio público urbano incompatibles con las velocidades que rigen estas nuevas jerarquías viales. Destaca así la pérdida de espacio público como lugar de relación y socialización, la pérdida de seguridad de los medios de transporte más débiles, así como la pérdida de autonomía de movilidad de las personas mayores o los niños (Miralles-Guasch, 2003). Se diluyen así los espacios originalmente destinados a la funciones de socialización entre las personas en las ciudades.

2. CONTENIDO DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación tiene como objetivo identificar los factores que han impactado directamente en el

deterioro del espacio público de las ciudades mexicanas y cómo ello ha provocado la disminución del espacio vital para la socialización de las personas. Para tal efecto se profundiza el análisis en la ciudad de Culiacán, Sinaloa; una de las veintidós ciudades medias mexicanas que oscilan su población entre los 500 mil y un millón de habitantes y que se ubica en el noroeste del país a 60 km de la costa del Océano Pacífico.

La hipótesis de la investigación se centra en que la existencia de diversos factores derivados de los procesos incontrolados de expansión de las ciudades, han impactado directamente en el deterioro del espacio público y particularmente en la disminución –y pérdida en algunos casos- de los espacios destinados a la socialización de las personas en las ciudades mexicanas.

La estructura de los contenidos de la investigación versa a partir de siete preguntas conductoras desarrolladas en el ámbito de la ciudad de Culiacán, pero que son factores comunes que han experimentado las ciudades con procesos de crecimiento similares en la República Mexicana y que hoy se identifican como las ciudades medias mexicanas.

3. PREGUNTAS CONDUCTORAS Y DESARROLLO DE CAPÍTULOS

- ¿Cuáles son los cambios más significativos que se han experimentado en el espacio público en los últimos cincuenta años en Culiacán?
- ¿Qué impacto han tenido en el desarrollo de la ciudad, los instrumentos de planificación urbana que se han generado para la intervención del espacio público en Culiacán?
- ¿Cuáles son los factores que impactan en el deterioro del espacio público en Culiacán?
- ¿Qué relación tiene el uso del automóvil con el deterioro del espacio público de Culiacán?
- ¿Cuáles son las funciones que cumple el espacio público en Culiacán?
- ¿La escala de diseño aplicada en el espacio público de Culiacán favorece la socialización de la gente?
- ¿El espacio público en Culiacán propicia la socialización?

4. METODOLOGÍA

Se sigue una metodología multi-método. Para la recopilación de información, se utilizaron técnicas como la observación científica (observación exploratoria y observación no participante). Esto incluye recorridos y estancias extendidas en sitio para la observación directa del funcionamiento de los espacios. También se aplicaron entrevistas de investigación social (entrevistas exploratorias, grupos de discusión y entrevistas o conversaciones informales) y la investigación documental, complementaria, con el objeto de aproximarse progresivamente a la realidad social del objeto investigado.

Esta forma de investigación multi-método establece una complicidad entre ellas, de tal forma que, si bien cada una responde a un objetivo específico, la finalidad última de su aplicación es la complementariedad. Con este objetivo, las técnicas se desarrollaron paralelamente retroalimentándose constantemente, lo cual permite, además de la obtención de la información, un control de la veracidad de la misma (Avellaneda, 2009).

5. RESULTADOS ESPERADOS

En México el desarrollo de las ciudades ha experimentado el fenómeno de la expansión urbana en muy pocos años y a gran escala. De 1980 a 2010, la tasa anual de crecimiento de la población en las ciudades ha sido de 3.44%, mientras que el crecimiento de la superficie ha sido de 9.37%. Adicionalmente, en estos mismos 30 años la tasa de crecimiento de automóviles ha sido de 8.24% (ITDP, 2013).

Las calles y las plazas constituyen cada vez menos un lugar para estar, para desarrollar relaciones de sociabilidad, para reunirse con amigos y conocidos, es decir, para usos colectivos de grupos y pequeños grupos (Aramburu Otazu, 2008). El proceso de crecimiento de las ciudades ha promovido la transformación del espacio público para darle prioridad a un solo uso, el de la movilidad motorizada, y esto ha generado la pérdida de la escala humana en la ciudad y con ello la disminución del espacio vital para la gente, el espacio para la socialización. Cuando la velocidad de movimiento pasa de 5 kilómetros por hora a 60 o 100, todas las dimensiones espaciales se incrementan enormemente, lo que contribuye a crear perfiles urbanos distorsionados (Gehl, 2014).

Los resultados de esta investigación pretenden tener impacto en la política aplicada al desarrollo de las ciudades mexicanas para su redireccionamiento en la búsqueda de la recuperación y reconstrucción de su

espacio público con una urgente e ineludible prioridad: La socialización, convivencia y bienestar de las personas que habitan en cada una de ellas.

6. BIBLIOGRAFÍA

Aramburu Otazu, M. (2008, October 22). Usos y significados del espacio público. Centre de Política del Sòl i Valoracions - Universitat Politècnica de Catalunya. Retrieved from <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/6586>

Avellaneda, P. (2009). La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto latinoamericano. *Un caso aplicado en*, 28(2), 57–76.

Dextre, J.C. y Avellaneda, P. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Pontificia Universidad Católica de Perú y Fundación Transitemos.

ITDP. (2013). *Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable - DOTS*. EngineeringTransportation (Vol. 1, p. 38). ITDP/ Embajada británica en México.

Miralles-Guasch, C. Y. Á. C. I. F. (2003). *Movilidad y transporte . Opciones políticas para la ciudad* (pp. 5–17). Retrieved from www.falternativas.org/.../fa70_15-11-06_doc25.pdf

Torres Castejón, V. (2012). La calle, el espacio de la movilidad. *Paisea*, 21, 78–84.