

## 9. La caminabilidad, un sistema de patrones de movilidad urbana en un borde urbano

MARITZA FIGUEROA ORTEGA\*

BERTHA LILIA SALAZAR MARTÍNEZ\*\*

RODRIGO RAMO DIAZ\*\*\*

HERNÁN BRIZUELA CASIMIR\*\*\*\*

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.295.09>

### Resumen

En las ciudades actuales se ha observado un incremento en los parques vehiculares, asociado con el crecimiento de la mancha urbana dadas las extensiones del territorio humano en zonas metropolitanas e interurbanas. Esto ha favorecido el uso del transporte automotor para el desplazamiento territorial, efectuado por la infraestructura vial generando sistemas conectores y fronterizos para la movilidad urbana. Por esta razón, la caminabilidad es un modo de transporte devaluado, ya sea por el acceso a medios cómodos y rápidos que la infraestructura urbana adaptativa ejerce y transmite dentro de estos asentamientos humanos.

Entonces, dado que este concepto se ha convertido en un término esencial para entender y promover el derecho a la ciudad, especialmente en el contexto de las ciudades en crecimiento, ¿cómo la caminabilidad repercute en el medio urbano en las ciudades contemporáneas? Este capítulo tiene como objetivo explorar la relación entre la caminabilidad a través de su

---

\* Licenciada en Arquitectura por la Universidad Veracruzana, México.

\*\* Doctora en Arquitectura. Profesora-investigadora en la Universidad Veracruzana, México. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5575-1678>

\*\*\* Estudiante del Programa de Doctorado en Arquitectura y Urbanismo. Profesor por Asignatura en la Universidad Veracruzana y Universidad de Xalapa, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1745-1137>

\*\*\*\* Maestro en Lenguaje y Educación. Candidato a Doctor en Investigación Educativa en el Centro Veracruzano de Investigación y Posgrado, México.

terminología en relación con el derecho a la ciudad, su sentido de identidad, pertenencia urbana e impacto en el valor del suelo en el medio urbano. Para ello, primero se identificará el sentido de pertenencia e identidad que es generada por la caminabilidad dentro de un borde urbano, secundado por los derechos de la ciudad y el valor de suelo manifestado por los servicios e infraestructura urbana que ofrecen estos asentamientos humanos.

**Palabras clave:** *caminabilidad, derecho a la ciudad y movilidad urbana.*

## Introducción

El crecimiento de la mancha urbana en las ciudades actuales ha presentado consecuencias negativas en el entorno natural y artificial que se encuentra dentro y fuera de estos asentamientos humanos, por lo que se busca mitigar el impacto ambiental a través de la reducción de la huella energética, utilizando otros medios de transporte más sostenible y resilientes ante estos cambios que presentan hoy las ciudades. Esto conlleva una estrategia de movilidad urbana a través de la movilidad peatonal, la cual es manifestada por un concepto denominado *caminabilidad*, aplicado en un espacio público; siendo en este caso un borde urbano, el cual puede ser representando por una calle, avenida o carretera de la infraestructura vial, generada por el crecimiento del desarrollo económico, político, social y cultural, y concebida por la elaboración de actividades laborales, educativas, recreativas y de ocio que forjan las ciudades. Como menciona Borja y Muxí (2000), “Debemos hacer ciudad, sobre la ciudad [...] hacer ciudad es, antes que nada, reconocer el derecho a la ciudad para todos” (p. 57). Por lo que primero se identificará el sentido de pertenencia e identidad que es generada por la caminabilidad dentro de un borde urbano, tal como se observa en el esquema de Peradalta Piella Serratos en la figura 9.1, donde la caminabilidad se integra por medio de ocho elementos importantes: sostenibilidad, vegetación, urbanización, accesibilidad, usos de diario, conectividad, seguridad y atraktividad, que a su vez, enumera otros componentes que contribuyen a mejorar la habitabilidad del entorno humano.



fronterizos, si bien posiblemente no son tan dominantes como las sendas, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de la ciudad. (2008, p. 89)

También Jacobs (2011) lo define como “un espacio vacío o de frontera; generados por espacios urbanos que aportan usos únicos y masivos para el crecimiento territorial” (p. 293).

Así, la caminabilidad se vincula con el sentido del buen vivir, consolidado por categorías de ámbitos académicos, políticos, económicos, sociales y culturales, manifestadas a través de metas, estrategias, planes y programas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial. Sin embargo, el sector del desarrollo inmobiliario habitacional ignora y no considera estos aspectos para la conectividad de estos fraccionamientos con la mancha urbana de estos asentamientos humanos, lo que genera clústeres desconectados en su medio urbano y rural para la recreación y desarrollo de actividades humanas. Esto lleva a que el automóvil privado sea el único medio de transporte en estos espacios urbanos. La caminabilidad, por medio de las metas de la Nueva Agenda Urbana 2030, se especifica por el abordaje de la movilidad urbana resiliente, es decir, la acción simple de caminar que permite la percepción y el aprendizaje del análisis del desarrollo y crecimiento urbano a través de actividades humanas, pues recrea patrones de comportamiento basados en la interacción humana con su espacio urbano; exteriorizados por el cumplimiento del desarrollo físico y psicológico del habitante, siendo nutrido y enseñado por la variedad de actividades humanas que pueden ofrecer estos espacios urbanos y rurales.

Considerando la forma de caminar como un reclamo de apropiación a través del espacio público, Geronta (2023), en su artículo “Arquitectura y etnografía urbana”, manifiesta la convergencia de las influencias familiares y ajenas a la continuidad; siendo estas detalladas bajo la observación de la acción de deambular por cada espacio que hay en la percepción socioespacial de cualquier territorio, específicamente descrito, la identificación de las narrativas y prácticas informales, desafiadas por las visiones y manifestaciones arquitectónicas de los espacios urbanos que son creadas por el arte etnográfico. Este tipo de movimiento urbano proporciona las herramientas

necesarias para la interacción de las dimensiones espaciales, plasmadas en la vida cotidiana de manera que pueden informar el compromiso de la arquitectura y de las realidades de las ciudades habitables.

Hoy en día, bajo los parámetros de la infraestructura vial no se refleja un mejoramiento de equidad en cualquier tipo de movilidad. Es lamentable que, como diseñadores de la ciudad, no se tome en consideración, en las propuestas urbanas o arquitectónicas, cómo los usuarios utilizan y se desplazan dentro de su territorio. Esto conlleva un déficit de confort y uso del espacio público, generando espacios vulnerables y fronterizos que dividen tanto a la población rural como a la urbana.

Con relación al movimiento fundamental del diseño en entornos urbanos, Figueredo (2023) menciona que el concepto de caminabilidad crea un tejido urbano reflejado por las prácticas sociales específicas en diferentes contextos y tiempos asociados por la diversidad de los grupos sociales, distinguidos por la percepción e identidad conformada por la caminabilidad. Tal es el caso de la Amazonía, donde se comprende que los espacios domésticos y los recorridos urbanos son representados por usos y costumbres de los habitantes de esa región, simbolizando un diseño innovador para las alternativas urbanas. Debido a esta estrategia, la perspectiva antropológica permite un análisis de conexión entre la morfología urbana con los usos de suelo, como también la manifestación de las lógicas sociales que señalan el caso de la Amazonía. Esta región representa un oasis natural habitado y ostenta otro tipo de urbanismo comunitario por medio de las formas de vida tradicionales y considerando las posibilidades de una amplia gama de movilidad urbana y sin ninguna restricción de la colaboración laboral transdisciplinar en materia de planeación urbana, por medio de las ramas de la antropología, la sociología, la arquitectura y el urbanismo, generados por una comprensión del medio construido y mostrando una diversidad social de cualquier sector etario dentro de estos asentamientos humanos.

Por un lado, el abordaje de la teoría del color aplicado en un medio ambiente urbano permite transferir la diversidad de perspectivas a partir de la complejidad del espectador, quien de forma directa, observa y analiza el punto focal de la ciudad tras la acción de caminar en un entorno humano (Odetti, 2022). Es decir, esto se refleja por el urbanismo táctico, el cual busca comprender y mejorar la interacción entre el espacio urbano y sus

habitantes. A medida que las ciudades evolucionan, estas requieren un enfoque flexible que considere no sólo la funcionalidad de los espacios, sino también la experiencia sensorial de quienes los habitan bajo la teoría del color; esta herramienta ofrece transformar y enriquecer los entornos urbanos, caracterizados por su enfoque adaptativo y participativo dentro del territorio, por los conceptos de la resiliencia y sostenibilidad fundamentales para las ciudades de hoy en día, las cuales deben ser capaces de responder a cambios sociales, económicos y ambientales (Lynch, 1960).

Además de su función estética, el color puede servir como una herramienta de inclusión social. En comunidades diversas, el uso de una paleta de colores que refleje la identidad cultural de sus habitantes puede fortalecer la cohesión social. Según el estudio de Kuo y Sullivan (2001), los entornos urbanos que incorporan elementos naturales y colores armoniosos pueden reducir el estrés y mejorar el bienestar psicológico de los residentes, tal como se observa en la figura 9.2. Esto es especialmente relevante en áreas urbanas densamente pobladas, donde el estrés ambiental puede ser significativo.

Figura 9.2. Ejercicio de urbanismo táctico



Fuente: Laboratorio de espacio público (2021).

Dicho de otro modo, estos espacios son diseñados por la observación directa, con base en la técnica de recolección de datos para el anexo de la perspectiva urbana con este tipo de características a través del recorrido de calles, evidenciando en un catálogo fotográfico las muestras del color, y cómo la caminabilidad en una ciudad permite observar de primera mano

los colores de fachadas, el tipo de inmobiliario urbano y el paisaje complementario que hay en la zona de estudio, formado en parte por las dimensiones objetivas de la paleta cromática de colores.

Asimismo, la caminabilidad observa la influencia de las dimensiones urbanas subjetivas de la perspectiva de la teoría del color, siendo tangible la perspectiva del color como un papel fundamental en la formación de la imagen urbana que es constituida, vivida, narrada y visitada por sus habitantes. La caminabilidad permite el surgimiento de una nueva herramienta metodológica valiosa para el análisis de la imagen urbana en el estudio multidimensional de la teoría del color, que combina los diferentes enfoques de relación e interacción de la percepción socioespacial, sujetos a las relaciones domésticas del espacio que implican una menor o mayor dosis de modificaciones espaciales en el sentido de apropiación, como los espacios globales que son concebidos por las estructuras aisladas que generan diversos dispositivos de seguridad en los ámbitos de vivienda, comercio, servicios, oficinas, equipamiento de esparcimiento urbano. Un vivo ejemplo es el París de Haussman,

[...] donde la traza de los grandes bulevares y plazas en formas de estrella fueron pensadas y diseñadas para controlar el desorden social que podía derivarse de los asentamientos de los pobres, donde vivía la clase obrera, de manera que crearan flujos ordenados en la circulación urbana. (Giglia, 2012, p. 19)

Por otra parte, los conceptos de culturalidad urbana y metropolitana vinculan o dividen entre sí el territorio; por ello, los antropólogos concuerdan con la necesidad de acercarse a lo más realista mediante el enfoque etnográfico o mediante el trabajo de campo, para el análisis de las distinciones culturales de cada país y etnia, conllevando un resultado de procesos de abstracción, ordenamiento y clasificación de los propios paradigmas del conocimiento de coyuntura sociohistórica en las realidades provistas de una naturaleza específica en cada espacio urbano que promete una visión cultural discontinua que se compone por segmentos separados y divididos en las entidades de diversidad cultural irreconciliable. (Fabietti, 1995, p. 15)

De igual forma, la teoría de la aculturación es una idea de asimilación de la diversidad de culturas que diluyen el contacto recíproco que se funde en una sola entidad cultural que ocupa el lugar dominante, y hoy en día es casi un lugar común reconocer las ciudades de las culturas donde pareciera que cada uno de estos diferentes grupos urbanos posee una cultura distinta que se relaciona con los demás integrantes del entorno urbano. La ciudad es un sistema de relaciones entre un gran número de personas que en su mayoría se desconocen entre ellas, pero que se relacionan en un contexto socioespacial por relaciones mutuas de interdependencia, lo que conlleva ventajas y desventajas del libre quehacer de las cosas, pero contempla las posibles agresiones o simples invasiones del habitar en comunidad.

Igualmente, en la época contemporánea, las ciudades globales manifiestan cada vez más ámbitos públicos en el sentido ideal típico; dado que las ciudades globales se distinguen por la conectividad global y fragmentación local, tanto de manera física como social, dado que las megaciudades se caracterizan por vínculos que establecen en un largo vasto territorio con una buena medida de discontinuidad en los patrones de la diversidad de usos de suelo. Castells (1999) menciona que “las megaciudades son constelaciones discontinuas de fragmentación espacial en piezas funcionales y segmentos sociales” (p. 438).

También las tres escalas de la sociabilidad de las ciudades contemporáneas conllevan maneras de habitar en la metrópoli, relacionadas por vínculos socioespaciales en las acciones con base en la experiencia urbana. La primera escala se basa en el referente de la experiencia del viaje de la ciudad en los territorios poco conocidos y menos frecuentados normalmente. La segunda escala contempla la sociabilidad de los espacios cerrados del uso público. Y la tercera escala, la sociabilidad local que se apropia de los espacios que componen los alrededores de la vivienda a nivel local (vecindario), por medio del análisis del espacio transitable a pie en torno a la vivienda con la característica de la proximidad que infunden la diversidad de usos de suelo de urbes contemporáneas que cumplen con los estándares de seguridad, homogeneidad y distinción social atractivos para cualquier clase social de estándares medios y altos (García Canclini, 1996).

## Derecho a la ciudad

Por otro lado, debido al crecimiento del desarrollo económico y urbano de las ciudades actuales se presenta un factor urbano muy influyente que delimita la igualdad de oportunidades de todos sus pobladores en los espacios públicos, siendo considerados estos bordes urbanos, los cuales son manifestados en zonas céntricas, intermedias y periféricas urbanas, repercutiendo en la vulnerabilidad y desapego del espacio público para sus habitantes. Lo que lleva a una reflexión: ¿realmente se están cumpliendo los derechos de todos los ciudadanos dentro de las urbes, zonas urbanas y rurales?

Los derechos humanos y el derecho a la ciudad han permeado dentro del espacio público de las ciudades contemporáneas y globales, influenciados por características de la habitabilidad mediante la construcción de ciudadanía a través del sentido de identidad y apropiación de su hábitat, como se ha mencionado anteriormente. Los derechos de primera generación se encuentran vinculados en los derechos absolutos, inmediatos y justiciales, los cuales están orientados a las personas morales de igualdad y fraternidad formadas por la toma de decisiones de forma autónoma, de manera tanto plural como singular (Pizzorusso, 2002). Los derechos de segunda generación son todos aquellos que el estado debe respetar, como ejercer con libertad para una función activa de prestación de servicios y satisfacción de las necesidades individuales y comunitarias.

Y, finalmente, los derechos de tercera generación se vinculan a la cooperación que hay entre la unión de los Estados con los ciudadanos, considerando un crecimiento de prosperidad, paz y solidaridad entre los pueblos internacionales, siendo este último la manifestación de la suma de los derechos de primera y segunda generación.

Ahora, ¿de qué manera influye la caminabilidad en un borde urbano? En primera instancia, los bordes urbanos (Soja, 1992; Pulido, 2014) son definidos como áreas de las ciudades que se encuentran en zonas periféricas, periurbanas, suburbanas, suburbios, zonas de transición, difusas o dispersas, así como en zonas de conexión, hibridación o yuxtaposición, bajo condiciones económicas, políticas, culturales y sociales que la propia ciudad genera. Mientras que la caminabilidad (Zacharias, 2001; Gómez, 2011) se entiende

como la posibilidad de caminar de un lugar a otro de manera ininterrumpida, asociado con las actividades recreativas o necesarias para el ocio humano; como plusvalía se introduce la percepción de seguridad y el sentido de pertenencia social dentro del contexto habitado dentro del sitio.

El artículo 4º de la Constitución Mexicana de los Estados Unidos Mexicanos (2024) establece que la mujer y el hombre son iguales ante la ley. Asimismo, el artículo 15º menciona que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Por su parte, Pérez Luño (1991) describe una sociedad libre y democrática, la cual debe mostrarse abierta y sensible ante la aparición de esta nueva necesidad que es fundamentada por los nuevos derechos; también se fundamenta en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana, puntualmente en el objetivo 10, el cual estipula que se comprometerá a reducir la desigualdad en los países, y entre ellos en materia de la movilidad peatonal en comparación a los usuarios privilegiados que usan un transporte privado. Concretamente en la meta 10.7, el cual propone facilitar la migración y la movilidad ordenada, segura, regular y responsable para todas las personas por medio de políticas migratorias planificadas y bien gestionadas.

De igual forma, el ODS 11 nos dice que se deben lograr ciudades/asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles en materia de movilidad urbana; específicamente en la meta 11.1, donde señala asegurar el acceso a todas las personas a vivienda y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales. Además, la meta 11.2 describe un acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular el transporte público; y la meta 11.3 determina aumentar la urbanización inclusiva y sostenible, por medio de la planificación y la gestión participativa.

Asimismo, la Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes contempla a los derechos humanos básicos en respuesta a los nuevos retos que las sociedades globales presentes muestran. Esta declaración presenta principios trasversales, como lo establece el artículo 7º de la democracia participativa, materializada a través del factor ciudadano entre el derecho a la ciudad, derecho de ser consultado y también el derecho a la identidad colectiva de la ciudad. Por medio de la necesidad de disponer del

espacio público de la ciudad, siendo un elemento esencial para el desarrollo de las personas y el crecimiento democrático de los Estados. También, el artículo 9º de la democracia garantista involucra el derecho a acceder a medidas que detengan y prevengan violaciones masivas incrustadas en un sistema de circuito cerrado.

Igualmente, la diversidad de actividades y usos plurales de los espacios públicos crean una mezcla de ciudadanía diversa, formada por el derecho a la ciudad, concepto originado por Henri Lefebvre (1968), quien expone las problemáticas y necesidades básicas aplicadas a la realidad urbana actual. Este derecho surge dado el masivo crecimiento económico capitalista e industrializado, que dio origen a la planificación y diseño urbano en las ciudades o asentamientos humanos, estableciendo la creación de edificios consumistas por el ser humano y técnicas de mercado lógicas extendiéndose en las zonas periféricas y delimitando el uso y ocupación de los espacios públicos, así como la falta de infraestructura adecuada para todos los tipos de movilidad de transporte alternativo, a pie, ciclismo, no motorizado, repercutiendo en una escala favorecedora para el uso del automóvil y dimensiones grandes para la movilidad peatonal dentro de las ciudades actuales.

El concepto de la caminabilidad se ha convertido en un factor de defensa para la vida urbana, a través de los bienes de espacios públicos como de infraestructura vial para los sectores sociales, culturales, políticos y económicos. En primer lugar, el sector social establece restaurar el sentido de ciudad y cómo hacer ciudad bajo los parámetros de necesidades humanas donde el habitante es el protagonista de su entorno urbano. En segundo, el sector cultural es introducido por medio de la educación vial; conductores, peatones y los que entran en ambos rubros deben saber cómo interactuar para el mejor manejo y uso de los espacios públicos. En tercer lugar, el sector político se va introduciendo a través de la ejecución y actualización de las políticas públicas, ya sea a nivel municipal, estatal, federal y a nivel internacional. Y en cuarto lugar, el sector económico, que permite una interacción pura para la economía local, la que, en su mayoría, nos proporciona servicios y necesidades básicas.

Considerando los aspectos básicos en las diferentes escalas del urbanismo, ya sea a escala micro, meso y macro en la concepción y ejercicio de la democracia por los derechos colectivos y no individuales, a través del res-

peto de la multiculturalidad y diversidad social y cultural, permeando las características de progresividad, interdependencia, inalienabilidad, integridad, universalidad e indivisibilidad, donde todo individuo tiene el derecho de transitar de manera libre por el territorio mexicano. Ello conlleva satisfactores de seguridad, dignidad, igualdad, medio ambiente sano a través de la movilidad urbana sustentable a la acción de caminar dentro del espacio público que son las calles, avenidas, bulevares, etc., de la ciudad de Xalapa, Veracruz, así como la densidad y diversidad de usos de suelo donde la vivienda es el eje principal de los satisfactores del cohabitar dentro de las ciudades o asentamiento humanos, así como también el derecho a la vida.

Por lo tanto, la caminabilidad permite la transversalidad de la ocupación de los espacios públicos a través del carácter interdisciplinario de las ramas de la sociología, la antropología, la ciencia jurídica, la biología y el arte, la arquitectura, la economía y la politología. La sociología, por su parte, tiene abertura entre los cambios sociales y culturales por la dinámica social del crecimiento económico y político; mientras que la antropología comprende ante las necesidades del ser humano del poder crecer y desarrollarse tanto en hábitats rurales como urbanos, los cuales, por el crecimiento desordenado e impreciso crean limitantes dentro del territorio para el desarrollo económico, social, cultural y antropológico del ser humano. Todo ello debe abordarse por medio de las políticas públicas plasmadas por los tres sectores del aprovechamiento y la toma de decisiones por el municipio o la entidad de gobernación y el pueblo.

De igual forma, la acción de caminar permite una economía local, fundamentada por la proximidad de la diversidad de usos de suelo que complementan los sectores habitacionales, dentro y fuera de las ciudades, a través del equipamiento urbano público y privado que ofrecen las mismas; pero hoy en día las ciudades, al tener un mayor dominio por el manejo del transporte privado que el público, no permite la conectividad entre estas diferencias de usos de suelo con sus cohabitantes.

Igualmente, la caminabilidad se sustenta en los principios rectores del derecho de la ciudad, con base en la no discriminación, sin importar la edad, sexo, rasgos étnicos o nivel socioeconómico, permitiendo un respetuoso fomento de costumbres y del sentido de pertenencia a una vida colectiva. La caminabilidad puede ser ejercida por cualquier persona sin importar su

género, y debe ser diseñada a través de las medidas necesarias que garanticen la igualdad. La ciudadanía inclusiva, la participación política y las funciones sociales son los tres factores jurídicos esenciales para la transformación de las ciudades, y estas acciones de promover estrategias y metas a nivel de gobernanza y del pueblo deben ser a beneficio de todos sus habitantes, por medio de la nueva tendencia de movilidad urbana sostenible que es la caminabilidad.

En México aún seguimos actualizando las normas jurídicas en materia de movilidad urbana sustentable; en Xalapa, Veracruz, todavía continuamos con el mejoramiento del transporte público a través del plan de acción de Xalapa Sostenible con base en los parámetros en que Jan Gehl escenifica la caminabilidad. Complementando así una ciudadanía inclusiva, los espacios públicos de calidad permean la economía local que se encuentra dentro de las ciudades para la creación de las ciudades sostenibles y resilientes.

Borja (2013) describe el espacio público como el lugar donde se expresan los derechos, donde la ciudad es ante todo un espacio público y compartido por todos sus habitantes, permitiendo que el espacio público sea un excelente lugar para cohabitar ante las distintas posiciones de percepción e ideología de una sociedad democrática, siendo una faceta de expresión, significativa, accesible y evolutiva, la cual construye una memoria colectiva del sentido de identidad, permitiendo la caracterización de los barrios y una constante evolución de las ciudades. Esto implica que el espacio público es de propiedad pública, accesible y disfrutable para todos sus usuarios de manera gratuita por medio de la dinámica urbana sostenible, lo que fomenta la confianza y cooperación entre sus usuarios y su contexto, como la solidaridad que se crea entre ellos mismos, creando un equilibrio entre todos los niveles económicos y sociales, y transmitiendo una diversidad de cultura y costumbres que benefician a todo ser humano.

Medina (2022) también sitúa la deficiencia de la planeación urbana bajo el Manual Pui-Dots de la Alcaldía Mayor de Bogotá del 2015 con relación a las condiciones ambientales, sociales y físicas de la ciudad por medio de la desconexión física y perceptual entre el entorno natural y territorial; reflejado por la poca cobertura de los servicios e infraestructura urbana que ofrecen estos asentamientos humanos a sus habitantes. Considerando una red de caminos peatonales como un factor beneficioso para los espacios

públicos a través del uso y manejo de prácticas cotidianas generadas por la comunidad y su relación de vecindad para el mejoramiento de calidad de vida. Además, Nacif y Nieto (2021, p. 107) señalan la movilidad “como concepto multiescalar e integrador de diferentes modos de transitar”, como un principio para ejercer el derecho a la ciudad; donde las ciudades deben fomentar y fortalecer el sistema de movilidad urbana por medio de la demolición y rehabilitación de barreras arquitectónicas proyectadas y ejecutadas por obras y servicios de circulación y accesibilidad vial en todas las edificaciones públicas, locales de trabajo y espacios públicos; garantizando una accesibilidad universal dentro de cualquier grupo etario.

## Valor de suelo urbano

Tras los grandes cambios generados por el crecimiento comercial, influenciado por la mercantilización del suelo a través del valor futuro del mismo que puede generar un bien inamovible e irrepetible de la aplicación de plusvalías dentro del suelo rentable, se observa que en la actualidad la población urbana continúa en aumento de forma natural en los países del tercer mundo: con una natalidad de 56 % en el año 2021 y estimándose un crecimiento de 68 % en el año 2050 (ONU-Hábitat, 2022). Esto conlleva al acceso de infraestructura y servicios urbanos del espacio público en zonas de revitalización de la ocupación del uso de suelo para sus residentes, gobernantes y propietarios del sector privado para el uso del espacio territorial.

Dado que la mercantilización del suelo se deriva del precio máximo que se está dispuesto a pagar con relación al uso de la vivienda que contenga los servicios básicos de infraestructura y diversidad de actividades humanas, ya que este elemento permite mayor permeabilidad dentro de la ciudad o asentamiento humano, el mayor control de la ciudad deriva en el mayor comprador por el crecimiento de sus acciones monetarias por la oferta. Al considerar que la continuidad, proximidad, accesibilidad y permeabilidad contribuyen en el flujo urbano, ya sea través del uso del transporte motorizado público y privado como la caminabilidad que existe dentro de las ciudades o zonas rurales, a través de la diversidad de usos de suelo que son

representados o localizados en estas zonas urbanas, tal como se observa en la figura 9.2.

De igual forma, Echeverri y Orsini (2010) señalan que la caminabilidad está determinada por la facilidad, seguridad y confort al trasladarse a pie por una zona. Esto conllevado por la continuidad, proximidad, accesibilidad de la infraestructura vial que presenta el espacio arquitectónico urbano, la cual depende del mobiliario urbano como son las banquetas continuas, la iluminación, la señalización peatonal. Otros autores discuten que a mayor caminabilidad habrá mayor accesibilidad a oportunidades laborales, educativas y de ocio; conllevando una mayor productividad y calidad de vida de los residentes (Cervero y Kockelman, 1997). Asimismo, Cervero y Duncan (2002) encontraron que la correlación positiva entre la densidad residencial, mezclas de usos y calidad del diseño urbano con los niveles de caminabilidad permite una conexión y funcionalidad para la distribución y producción a nivel gubernamental, económico, político y social. Sin olvidar que los gobiernos actuales priorizan el crecimiento económico dentro de sus ciudades, el fortalecimiento y sustento para el desarrollo de grupos comunitarios, producción y distribución local y dispersión de usos y costumbres de los habitantes de estos asentamientos humanos.

Por otra parte, el sector inmobiliario genera la mercantilización bajo los parámetros de la disponibilidad de suelo que se encuentra en zonas urbanas y rurales dentro y cerca de estos asentamientos humanos, 80 % del valor del uso de suelo es destinado para el desarrollo habitacional a través de un crecimiento cultural y social para sus habitantes, que se ven desplazados en zonas periféricas urbanas, donde el acceso de los servicios de agua, luz, drenaje e internet son escasos al encontrarse lejos y desconectados de los servicios de salubridad, educativos, laborales, culturales y sociales que ofrece la misma ciudad y propiciando un desarrollo de desigualdad humana para todos sus residentes.

El valor del uso del suelo refleja la priorización de otros factores económicos y políticos para el crecimiento y desarrollo urbano; lo que conlleva la marginación de los residentes que requieren de un espacio para su desarrollo físico, psicológico y social, manifestado a través de la infraestructura y los servicios urbanos. Esto afecta al sector vulnerable que no tiene los recursos necesarios para habitar en otra zona de la ciudad, debido a la ubi-

cación privilegiada vinculada en el sector de movilidad urbana de la capacidad del transporte público y privado con la posibilidad de renta en sector que cumpla con la accesibilidad, proximidad, continuidad y permeabilidad. Esta dinámica se da por los activos de la renta del suelo y el interés de producción de la tasa de interés que ronda el valor del suelo, por medio de la producción de duplicación del modelado del sector inmobiliario. Así, se configura un objetivo de explotación económicamente local que cumpla con la retribución del desarrollo urbano, donde el Estado deberá acotar el aprovechamiento del valor del suelo derivado de la renta absoluta de los usos de suelo expropiados por inmobiliarias e instituciones privadas que tienen el capital necesario para contribuir al ejercicio de aplicación de la plusvalía, sin tener que llevar la depreciación del valor de la tierra y del sector inmobiliario.

En materia de plusvalía y servicios públicos, nos señalan que el valor del suelo depende del valor del inmueble, del tipo de material y dimensiones que contiene la zona, del valor del suelo urbano. Estévez (2001) nos explica que la plusvalía o incremento en el valor del suelo se genera por factores externos como la inversión pública en infraestructura y servicios públicos con el potencial de aprovechamiento del suelo; trascurriendo en el tiempo del aumento del aprovechamiento de suelo, operando por medio de plusvalías públicas a través de infraestructura y servicios públicos. Zamorano (2007) nos dice que una correlación positiva se encuentra con una mayor cobertura entre los servicios como agua potable, energía eléctrica e infraestructura vial. De igual forma, las inmobiliarias y asentamientos humanos cuentan con “estos servicios, lo que conlleva al crecimiento urbano económico y mayor flexibilidad del uso del suelo golpea el aumento del valor del suelo hasta 10 veces de su valor original, entre otros” (Echeverri y Orsini, 2010, p. 137) son ejecutados por la activación de plusvalías públicas en el mejoramiento y activación de recuperación del espacio público.

Asimismo, con la desregulación y sobrerregulación del uso del suelo creada por la segregación, fragmentación de la inequidad del valor de recuperación del buen vivir de la ciudad y la vivienda, Baum-Snow y Kahn (2000) afirman que cuanto mayor sea la distancia física a centros de empleo, mayor será la segregación socioeconómica y los problemas de accesibilidad. De igual forma, Delgado (2007) concluye que las zonas con mayores niveles de

caminabilidad presentan una menor desigualdad económica, debido a que facilitan el acceso a oportunidades de empleo y servicios para todos los grupos sociales, donde no se priorice la accesibilidad peatonal por la poca inversión de obras públicas de zonas que ya están hechas y ninguna inversión para las zonas vulnerables y marginadas.

Como muestra el fondo Metropolitano, entre el 2014 y el 2019 se evidencia una reducción para los proyectos urbanos en materia de caminabilidad en nuestro país. Se observa el crecimiento para el desarrollo de parques vehiculares dentro de la República mexicana, priorizando el uso del vehículo privado por sobre el público en las zonas metropolitanas de Chihuahua, Saltillo y San Luis Potosí, en contrapunto en las zonas metropolitanas de Villa de México, Villahermosa y Acapulco se ha reflejado un mayor uso del transporte público y menor del transporte privado (SEDATU, 2022). Esto repercute en una diversidad y apertura para cualquier sector etario, sin importar la situación económica, específicamente (CPEUM, 2024), toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad y calidad de movilidad urbana; así como a la inclusión e igualdad de cualquier grupo etario manifestado por la caminabilidad.

Por ende, una donación por parte de uso de suelo permite fomentar servicios y equipamiento urbano. Estévez (2001) propone mecanismos como el cobro de contribuciones por plusvalías por los impuestos de propiedad y esquemas de valorización para que los dueños de terrenos se hagan cargo de una parte de los beneficios que reciben por la inversión pública. Un ejemplo es el ramo 33 que etiquetan la construcción y manejo de plusvalías para los espacios públicos urbanos. Asimismo, Ziccardi (2007) sugiere la creación de bancos de tierras para adquirir terrenos a bajo costo y posteriormente brindarlos a precios sociales una vez que hayan generado plusvalía al contar con servicios, generando un mecanismo de aplicación que permiten capturar de manera equitativa las externalidades positivas generadas por la inversión pública.

## Debate

La caminabilidad ha tomado relevancia a medida que observamos el crecimiento acelerado las ciudades; sin una jerarquía o estrategia para una movilidad sostenible, es fundamental cuestionar qué medidas de práctica urbana son efectivas para el mejoramiento y desarrollo humano y territorial. Existen casos donde la implementación de políticas públicas de movilidad urbana sigue mostrando favorecimiento al sector vehicular de México (Fondo Metropolitano, 2019). Asimismo, Medina-Ruiz (2020) señala que el manual Pui-Dots de la Alcaldía Mayor de Bogotá del 2015 se encuentra falto del mejoramiento de la red peatonal de la ciudad de Bótoga.

Además, Gehl (2014) indica que las ciudades deben ser diseñadas para las personas, priorizando el espacio público y la movilidad activa, pues no sólo enriquece la experiencia de los ciudadanos, sino que fortalece el derecho de la ciudad por medio de un acceso universal para cualquier individuo que habite dentro de estos espacios, propiciando una mejora de calidad de vida no solo humana sino urbana por medio de la creación de comunidades más sostenibles y resilientes (Lefebvre, 1996; Gehl, 2014). Por lo tanto, la caminabilidad es un factor crucial que influye en el valor del suelo por la conectividad y crecimiento de la economía local y aledaña de estos asentamientos humanos a través de la identidad y pertenencia comunitaria que son manifestadas por los derechos de la ciudad ejercidos por sus propios habitantes, con relación directa con el valor de las propiedad, áreas y zonas con alta de manda de diversidad de actividades humanas debido a los espacios urbanos que ofrecen la interacción social y de acceso de servicios básicos.

## Conclusiones

La caminabilidad se rige como un pilar esencial para la planificación urbana, influenciando la calidad de vida de los habitantes y la integración de la diversidad social, a través de la apropiación del espacio público, fomentando un entorno asequible, seguro, útil, interesante y cómodo para facilitar el desplazamiento en materia de movilidad peatonal, como también promo-

viendo la cohesión social y la interacción cultural bajo los conceptos de usos y costumbres de la población territorial. La posibilidad de desplazarse por medio de la caminabilidad introducida dentro de la ciudad, incide en el rango del aumento del valor del suelo y en el desarrollo de infraestructuras que benefician a toda la comunidad, especialmente en áreas vulnerables.

La intersección entre el diseño del urbanismo táctico y la teoría del color ilustra cómo los elementos sensoriales pueden ser integrados en la planificación urbana para el mejoramiento de la calidad de vida ciudadana, bajo el uso estratégico de la aplicación del color, que no sólo embellece el entorno, sino que también puede fomentar la interacción social y la inclusión a través de los espacios públicos, a medida que las ciudades continúan evolucionando con el crecimiento y desarrollo de los medios rurales y urbanos. De igual forma, los urbanistas deben considerar la aplicación de la paleta de colores como una herramienta fundamental para crear espacios vibrantes, acogedores y llamativos para el fomento del uso del espacio público urbano.

Además, la calidad de los espacios públicos se convierte en un indicador clave para el bienestar urbano, ya sea a través de estos espacios urbanos viales, los cuales son los verdaderos motores de la vida ciudadana, donde se entrelazan la democracia, la solidaridad y la tolerancia. Por lo tanto, es fundamental que las ciudades implementen políticas que prioricen la accesibilidad y la flexibilidad, garantizando que todos sus ciudadanos, sin distinción de edad, género o grupo social, puedan disfrutar de un entorno urbano equitativo y digno. Se defiende que la caminabilidad no solo representa las dimensiones y mobiliario adecuado para el desplazarse en un medio urbano, sino también es un medio por el cual podemos relacionarnos y construir comunidades más inclusivas y sostenibles para todos sus pobladores.

## Referencias

- Baum-Snow, N., y Kahn, M. E. (2000). The effects of new public projects to expand urban rail transit. *Journal of public economics*, 77(2), 241-263. [https://doi.org/10.1016/S0047-2727\(99\)00084-1](https://doi.org/10.1016/S0047-2727(99)00084-1).
- Borja, J., y Muxí Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Alianza.

- Castells, M. (1999). *La era de la Información, Economía, Sociedad y Cultura. El poder de la Identidad* (Vol. 2, p. 438). Siglo XXI Editores. <https://trabajosocialucen.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/05/castells-manuel-la-era-de-la-informacic3b3n-el-poder-de-la-identidad-v-ii.pdf>
- Cervero, R., y Duncan, M. (2002). Benefits of proximity to rail on housing markets: experiences in Santa Clara County. *Journal of Public Transportation*, 5(1), 3. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.5.1.2>.
- Cervero, R., y Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation research part D: transport and environment*, 2(3), 199-219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6).
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (2024).
- Delgado, M. (2007). La ciudad caminable: principios para su diseño. *CaminArq, Publicación trimestral de la Asociación Venezolana de Arquitectos Paisajistas*, 19-25.
- Echeverri, P., y Orsini, F. M. (2010). Mainstreaming innovation in urban projects: Experiences from Colombian cities. *International Journal of Emerging Markets*, 5(4), 419-439. <https://doi.org/10.1108/17468801011080184>.
- Estévez, J. (2001). *Instrumentos de captación de plusvalías generadas por la inversión pública en infraestructura y equipamientos urbanos*. CEPAL. <https://bit.ly/3DVXnZp>.
- Fabietti, U. (1995). *Titolo dell'opera*. Editore.
- Farr, D. (2008). *Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature*. John Wiley & Sons.
- Figueredo, N. (2023). Marges i moviment: entre l'urbà i el ribeirinho en una ciutat amazònica. Premisses per una etnografia i arquitectures de la mobilitat a l'illa de Combu (Belém). *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 39(1).
- García Canclini, N. (1996). Introducción. Público-privado a la ciudad desdibujada. *Alteridades*, 6(11), 5-10. <https://www.redalyc.org/pdf/747/74711339001.pdf>
- García N. (1994). La desintegración de la Ciudad de México y el debate sobre culturas urbanas. En *De lo local a lo global. Perspectivas de la Antropología* (15-37). UAM-I.
- García N. (Coord.) (1998). *Cultura y comunicación en Ciudad de México*. Grijalbo-UAM.
- García N. (1999). *La globalización imaginada*. Paidós.
- García N. (2004). *Diferentes, desigualdades y desconectados. Mapas de la interculturalidad*. Gedisa.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Ediciones infinito.
- Geronta, A. (2023). Arquitectura y etnografía urbana: derivas entre lo familiar y lo ajeno de la cotidianidad. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 39(1), 115-132. <https://doi.org/10.56247/qua.410>
- Giglia, A. (2012). *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. Anthropos / UAM.
- Gómez, C. E. (2021). *Caminabilidad, Vita para Alcanzar un Bienestar Social y de Salud Académica*. <https://ibero.mx/prensa/caminabilidad-vital-para-alcanzar-un-bienestar-social-y-de-salud-academica>
- Jacobs, M. (1995). Sustainable Development, Capital Substitution and Economic Humility: A Response to Beckerman. *Environmental Values*, 4(1), 57-68. <http://www.js-tor.org/stable/30301393>

- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American Cities*. Random House.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing. <https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>
- Kuo, F. E., y Sullivan, W. C. (2001). Environment and crime in the inner city: Does vegetation reduce crime? *Environment and Behavior*, 33(3), 343-367.
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit á la ville* (El derecho a la ciudad). Anthropos.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT Press.
- Lynch K. (2008). *La imagen de la Ciudad*. Tirada.
- Medina, M. (2020). La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. Barrio Sierra Morena. *Usme. Revista de Arquitectura*, 22(2), 78-93. <https://www.redalyc.org/journal/1251/125166907008/html/>
- Nacif, N., y Nieto, L. (2021). Caminabilidad: El derecho a una ciudad sustentable inclusiva. *Proyección: estudios geográficos y de ordenamiento territorial*, XV(29), 104-129. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/4656/3822>
- Navas, M. G. y Delgado M. (2023). Antropología y Arquitectura. Intersticios entre la ciudad y lo urbano. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 39(1), 3-9. <https://doi.org/10.56247/qua.450>
- Odetti, J. (2022). El estudio del color urbano. Aportaciones teóricas y experiencias metodológicas desde el desarrollo de una tesis doctoral. *Cuaderno*, 159, 101-107.
- ONU-Hábitat. (2022). *El radio caminable*. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-radio-caminable>
- Pérez, A. (2004). *Los derechos fundamentales*. Tecnos.
- Pizzorusso, A. (2002). Las "generaciones" de derechos. *Anuario de Derechos Humanos, Nueva Época*, 3, 493-514. <https://revistas.ucm.es/index.php/ANDH/article/view/ANDH0202110493A>
- Pulido, N. (2014). Bordes urbanos metropolitanos en Venezuela ante nuevas leyes y proyectos inmobiliarios. *Perspectiva Geográfica*, 23(1), 17-38.
- Soja, E. W. (1992). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishing.
- Speck J. (2013). *Walkable City. How downtown can save America, one step at time*. North Point Press.
- Zacharias, J. (2001). Pedestrian Behavior and Perception in Urban Walking Environments. *Journal of Planning Literature*, 16(1), 3-18. [https://doi.org/10.1177/08854120122093\(72\)](https://doi.org/10.1177/08854120122093(72)). <https://bit.ly/3Uj9KtH>
- Ziccardi, A. (2007). Políticas de suelo y vivienda en América Latina: Balance y desafíos pendientes. *Journal of Land Use Science*, 2(1-2), 73-91. <https://doi.org/10.1080/17474230701255182>