

El espacio público como complemento de las infraestructuras urbanas. Aproximaciones para una intervención con perspectiva de género

Public space as a complement to urban infrastructure. Approaches for an intervention with a gender perspective

Patricia Elizabeth Padilla-Etienne*

Recibido: octubre 30 de 2021.

Aceptado: junio 19 de 2022.

Resumen

Las infraestructuras urbanas son elementos esenciales para el funcionamiento de las ciudades. Estas redes horizontales permiten que los asentamientos humanos sean territorios competitivos y sostenibles. Sin embargo, no existe un modelo de ciudad basado en las infraestructuras que permita una planeación urbana integral y un ordenamiento territorial congruente con el espacio público. La línea 3 del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara, obra reciente que forma parte de un plan maestro de movilidad para la ciudad, brinda traslados seguros y eficientes a miles de personas al día. Sin embargo, al salir de las estaciones los espacios públicos carecen de diseño urbano, disminuyendo la experiencia del usuario. El objetivo de esta investigación es analizar la función de los espacios públicos aledaños a la estación Plaza Patria, generando una transición imperceptible hacia lugares de transbordo, descanso, esparcimiento y convivencia, donde el arte, la cultura y la naturaleza se fusionen con la imagen urbana, permitiendo a la población femenina, a partir de un diseño participativo, apropiarse del espacio de manera segura. La metodología utilizada parte de los seis pasos para transformar el espacio público de Jan Gehl, lo que permitirá proponer proyectos integrales centrados en las personas. Los resultados hasta el momento son conceptuales, partiendo de la recolección de datos, del sustento teórico-metodológico y del trabajo de campo.

Palabras clave: espacio público, infraestructuras urbanas, diseño participativo, población femenina.

Abstract

Urban Infrastructures are essential elements for the functioning of cities. The horizontal networks allow human settlements to be competitive and sustainable territories. However, there is no city model based on infrastructure that allows comprehensive urban planning and land use planning consist with public space. Line 3 of the Guadalajara Urban Electric Train, a recent massive transport, it is part of a mobility master plan for the city, provides safe and efficient transfers to thousand of people a day. However, when leaving the stations, public spaces lack urban desing, diminishing the user experience. The objective of this research is to analyze the function of the public spaces surrounding the Plaza Patria station, generating an imperceptible transition towards places of transfer, rest, recreation and coexistence, where art, culture an nature merge with the urban image. Allowing the female population, based on a participatory design, to appropriate the space safely. The methodology used is based on Jan Gehl's six steps to transform public space, with will allow the proposal of comprehensive projects centered on people. The results so far are conceptual, based on data collection, theoretical-methodological support and field work.

Keywords: public space, urban infrastructure, design with citizen participación, female population.

* Universidad de Guadalajara, México. Correo electrónico: elizabeth.padilla@academicos.udg.mx

Introducción

Las redes horizontales que dan servicio a los asentamientos humanos, son aquellas que permiten a las personas desarrollar sus actividades diarias; tales como trabajar, comer, dormir, asearse, divertirse, trasladarse, jugar y convivir, entre otras. Estas infraestructuras que dan soporte a las ciudades, han ido cambiando a través del tiempo, logrando que la vida de hombres y mujeres sea más fácil. Sin embargo, es probable que no nos hemos puesto a pensar cómo sería nuestra vida sin internet, sin luz eléctrica, o servicio de recolección de basura, sin agua potable o drenaje. Y qué pasaría si al momento de salir de nuestras casas encontráramos brechas y terracerías como medios de proximidad en el territorio. Falta generar conciencia en los ciudadanos de las redes que soportan la ciudad, pues es hasta el momento en el que ya no están cerca, que se echan de menos. De ahí la necesidad de tomar un tiempo, como usuarios de estos servicios, para analizar los procesos que promueven su suministro, y así cuidarlos.

Diversas problemáticas se generan entorno a las infraestructuras. La primera se relaciona con la cobertura, esta a su vez con la dispersión de la ciudad y el crecimiento demográfico. En un estudio de la Secretaría de Desarrollo Social sobre la expansión de las ciudades mexicanas, se determinó que entre 1980 y 2010, la población en las zonas urbanas, creció el doble y la huella de las ciudades aumentó en promedio siete veces. En el caso de Guadalajara esta proporción relacionada con el tamaño de la ciudad, arrojó un ritmo promedio de crecimiento en la zona metropolitana, de 2.3 veces más que el incremento de la población (SEDESOL, 2012).¹ De tal manera que en la planeación urbana de los gobiernos municipales, es indispensable disponer de recursos extraordinarios para completar el abastecimiento de las nuevas áreas con infraestructura de comunicaciones, hidráulica, sanitaria, eléctrica y para la disposición final de la basura. Sobre todo en las áreas de urbanización popular,² donde la falta de servicios ocasiona segregación y un nivel precario en la calidad de vida de sus habitantes.

La segunda problemática se asocia con la calidad de los servicios, tanto al momento de llevar a cabo la construcción de las obras de ingeniería, como en la dotación del agua, la luz, la descarga de aguas negras y la recolección de residuos sólidos. Esta calidad depende de los recursos económicos destinados para la realización de las infraestructuras urbanas y su mantenimiento, desde el ámbito nacional hasta el local. Teniendo en cuenta que no solamente se requiere de calidad en los materiales para la edificación, es indispensable practicarla en la supervisión técnica, en el mantenimiento de las redes de servicios públicos

¹ El estudio se hizo comparando la cartografía disponible del INEGI para los años analizados. El dato reflejado es el promedio simple del total de ciudades analizadas, sin ponderación en función del tamaño de la ciudad. Por último, se analizan los datos de 93 ciudades en las que vivía el 63% de la población del país (Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. 2021).

² La urbanización popular, a la que comúnmente se le refiere como: ranchos, favelas, villas, colonias populares, asentamientos irregulares, ilegales o informales, etc., se acentuó con la rápida urbanización que se dio en América Latina a mediados del siglo XX. Las personas que migraron del campo a la ciudad se asentaron en las vecindades del centro y posteriormente lo hicieron de manera predominante en la periferia de las ciudades.

y en la vigilancia de los procesos de adjudicación de obras. La planeación y la calidad permiten el funcionamiento de las infraestructuras a largo plazo, sin necesidad de aplicar medidas correctoras.

Finalmente, la tercera problemática se centra en la falta de visión de conjunto de las infraestructuras. Con excepción de los rellenos sanitarios que deben considerar un emplazamiento de cuando menos trece kilómetros del asentamiento humano más cercano, las otras infraestructuras forman parte de la ciudad, especialmente las relacionadas con las comunicaciones. Las calles, avenidas, circuitos y andadores, denominados espacio público por excelencia, son los elementos que determinan la esencia de la estructura urbana. En estos conviven diferentes usuarios: hombres, mujeres, niños, jóvenes y personas con discapacidad que utilizan las calles, las banquetas, plazas y jardines como peatones, a veces como ciclistas, automovilistas o usuarios del transporte masivo. El problema comienza cuando el espacio público no cumple con las características para llevar a cabo las funciones para lo cual fue destinado.

De la detección de estos conflictos se determinó el objetivo de la investigación que sustenta este documento, el cual pretende justamente, analizar la función de los espacios públicos aledaños a la línea 3 del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara (México) y determinar si la vocación de estos lugares permite que las personas disfruten la ciudad con plenitud. De no ser así, el planteamiento de propuestas puntuales de diseño urbano y la generación de estrategias innovadoras de participación ciudadana, contribuirán a lograr que la apropiación del espacio se realice de manera segura, generando una transición imperceptible hacia lugares de transbordo, descanso, esparcimiento y convivencia, donde el arte, la cultura y la naturaleza se fusionan con la imagen urbana.

El abordaje conceptual se centrará en el derecho que tienen las mujeres y niñas de utilizar el espacio público, identificando las formas de planificar y diseñar el ambiente urbano. La búsqueda de la libertad y la apropiación de la ciudad favorecen el replanteamiento del papel de la mujer en la sociedad, pues son ellas las que deben encontrar la manera de permanecer ahí sin ser cuestionadas. Vivir la ciudad con seguridad, sin violencia, ni desigualdad con los hombres, también es tarea del diseño urbano.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), desde 2008 identificó la necesidad de diseñar ciudades y espacio seguros para las mujeres y niñas a través de un programa denominado “Insignia”. Este programa se fundamenta en los objetivos 5 y 11 de desarrollo sostenible (ODS), en donde el primero pretende “lograr la igualdad de género y empoderamiento de las mujeres y niñas” y el segundo conseguir “que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Aunado a esto se propuso una meta específica para la eliminación de la violencia en espacios públicos y privados. En ese sentido, la Ciudad de México forma parte de este grupo y ha realizado diagnósticos para la identificación de necesidades de este grupo vulnerable en el espacio público, proponiendo un programa colaborativo como lo plantea Montoya Ruiz y Correa

Londoño (2018, pág. 17) “enfocado a prevenir y atender la violencia y acoso sexual en el transporte público y en los recorridos que realizan las mujeres para acceder a este”. Sin embargo, solamente han realizado campañas de prevención, el diseño de una aplicación móvil para denunciar incidentes y plantearon un nuevo sistema de monitoreo en el transporte público, pero ¿Qué pasa con la intervención en el espacio público?

Las mujeres no viven la violencia de manera accidental. El Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) con base en la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (INEGI, 2019), plantea que las chicas de más de 18 años han dejado de realizar actividades en el espacio público por temor a ser víctimas de algún delito. El 60% ya no salen de noche, 43% ha dejado de caminar por las calles de la ciudad, 40% ha disminuido sus visitas con amigos o parientes, 25% ya no utiliza el transporte público y 8.9% ha dejado de ir a la escuela. Por otra parte, las mujeres sufren 91.8% de hostigamiento sexual, es decir, manoseo, exhibicionismo e intento de violación. Estos delitos ocurren principalmente en la calle (42%) y en el transporte público (32%), lo cual indica que las mujeres se sienten más inseguras que los hombres, limitando su movilidad, disminuyendo las actividades laborales, educativas, sociales y de entretenimiento. En ese sentido, en 2018 y producto de la encuesta antes mencionada, 48% de las acciones de los gobiernos municipales para mitigar la inseguridad en el espacio público se reducen a mejorar el alumbrado y 41% en el mantenimiento de parques y canchas deportivas, lo cual demuestra que las soluciones no son integrales ni toman en cuenta las necesidades de la población femenina.

Para llegar al objetivo general de esta investigación se plantearon algunas metas particulares que abordan la aplicación de estrategias de participación ciudadana y la metodología fundamentada en la utilización de los seis pasos para transformar el espacio público de Jan Gehl, lo que permitirá identificar si la función de los espacios público entorno a las infraestructuras se contempla, haciendo que los proyectos propuestos y ejecutados tengan un carácter integral centrado en las personas, específicamente en las mujeres y niñas. Los resultados hasta el momento son conceptuales, sustentados en la recolección de información del trabajo de campo, en el análisis teórico-metodológico y en la investigación documental. Los cuales se presentarán en el apartado de resultados.

Lograr que las mujeres se sientan segura al utilizar el espacio público que rodea a las infraestructuras de comunicaciones en la ciudad de Guadalajara (México), a través de acciones participativas, propiciará un cambio de percepción en la sociedad, donde se valore a la mujer por su sensibilidad, fortaleza e inteligencia aplicada a la ciudad. La apropiación de lugares para realizar actividades de recreación y ocio extenderá los espacios de la vivienda y permitirá el desarrollo personal de la mujer, no solamente como personas que sostienen a sus familias en el cuidado de sus integrantes y propiciando entornos cálidos y seguros, sino brindarles la oportunidad de ser ellas sin ser juzgadas por su forma de vestir, de caminar o de ser. Borrar por momentos esa parte de la historia que nos reprime y nos desvaloriza, aunque convivamos todo el tiempo con ésta.

Discusión sobre el diseño del espacio público y la cuestión de género

Identificar el papel que ha desempeñado la mujer en la sociedad a través del tiempo, nos da los elementos para reconocer la manera en la que ha vivido y vive el espacio público en la actualidad. Los conceptos que determinan el debate para esta investigación se centran en tres ejes, el diseño urbano, la vocación del espacio público y la relación del género femenino con la ciudad.

No existe una sola definición de espacio público, sin embargo, la mayoría de estas acepciones lo consideran un lugar abierto, en todos los sentidos, para realizar un sinnúmero de actividades, donde los encuentros entre personas se dan sin dificultad. Es un espacio de derechos, para que hombres y mujeres accedan y circulen de manera libre. Son zonas en las que se pueden ver manifestaciones culturales, políticas y sociales, individuales o colectivas, que permiten la convivencia y el intercambio de opiniones, generando un sentido comunitario y comportamientos cooperativos entre ciudadanos (Joseph, 1993). Pero también existe la posibilidad de presenciar choques y conflictos de cualquier índole. El espacio público de la ciudad está constituido por las calles, los parques, plazas, banquetas, jardines y camellones (Lyn H. Lofland, 1985). La diferencia entre éstos estiba en el movimiento. En las calles, banquetas y plazas encontramos agitación constante, en los jardines, parques y camellones, generalmente se percibe mayor calma. Es la “tierra general”, que menciona Jane Jacobs en sus primeros análisis (1973).

Todos estos elementos que caracterizan al espacio público establecen situaciones ideales. Sin embargo, existen factores que no ayudan a cumplir con el objetivo de estos lugares de encuentro. El primero de estos es la libertad de acceso que depende de las características y del mantenimiento que se le dé al espacio público. Esto propicia que todos los usuarios puedan transitar y utilizarlo de manera plena. En este caso las personas con alguna discapacidad, los adultos mayores, las mujeres embarazadas y los niños son los que sufren la accesibilidad, aspecto que determina el carácter público de estos lugares. Otro factor es el tiempo. La noche representa una barrera al momento de ocupar y disfrutar los espacios públicos, sobre todo para las mujeres. Esto se debe a la falta de seguridad y respeto de parte de los hombres hacia ellas.

Por otra parte, el diseño urbano poco eficaz condiciona el uso de calles y parques. Una banqueta amplia e iluminada invita a las personas a pasar por ahí y hasta quedarse por más tiempo, pues las atmósferas agradables motivan distintas actividades de interacción social. White (1994) subraya la importancia de la disposición adecuada de los árboles en los espacios abiertos, la ubicación de las luminarias y los materiales con los que se elabora el mobiliario urbano, para asegurar la calidad del área y la permanencia de las personas. Un diseño urbano inclusivo y apropiado para todos los usuarios, brindará seguridad, control y estabilidad a los grupos más vulnerables.

Históricamente, la mujer ha sido excluida de las actividades que realizan los hombres, a veces por considerarla un ser inferior (Engels, 1997). En la antigua Roma la mujer no podía ser poseedora de bienes y estaba destinada a las labores del hogar. En la Edad Media, la mujer no podía elegir a su marido, pero si tenía que aceptar el que su padre le imponía (Wills, 2007). Se pensaba que no era capaz de pensar ni de expresarse con coherencia, hasta se dudaba si la mujer poseía alma. En la época de la Ilustración, aunque las diferencias entre hombres y mujeres seguían siendo marcadas, con la Revolución Francesa, la Declaratoria de los Derechos del Hombre y del Ciudadano y los movimientos de mujeres en Europa, se consiguió el derecho a ser ciudadana, a la educación, al voto, al trabajo, a la libertad, igualdad e inclusión, negado solamente por el hecho de ser mujeres. Descubriendo que la historia, la cultura y la iglesia insistían en las diferencias entre hombres y mujeres.

Al territorializar estas desigualdades encontramos que diversos autores coinciden en que uno de los elementos que más afecta el desarrollo de las mujeres en las pequeñas y grandes ciudades es, la violencia. Para disminuir el riesgo de las mujeres en la esfera pública era mejor que se quedaran en casa (Hunter, 2007). Esto las limitaba a utilizar solamente las plazas, los mercados y las iglesias, así como los espacios de conectividad, para llegar de un lado a otro. La desigualdad de género en la ciudad, se manifestaba a partir de la planeación y los principios de diseño urbano, elaborados por hombres. Estas diferencias se acentúan en el transporte público generando inseguridad al utilizarlo, pero también en los trayectos para abordarlo. Garden (1995) expone las formas de acoso que el hombre utiliza para controlar a la mujer en el espacio público: silbidos, groserías, pellizcos, contacto físico, etcétera.

El temor a estas agresiones trae como consecuencia el desuso del espacio público por parte de la mujer, provocado por la neutralidad en el diseño de estas áreas. Existen una gran cantidad de investigaciones donde las mujeres han aportado a la definición de ciudad, para entenderla como un espacio de derecho donde el ejercicio pleno de la ciudadanía femenina se ve materializado en el goce del espacio público, la participación ciudadana y el usufructo equitativo de la ciudad. Algunas como Caren Levy (2003), definen la ciudad como un espacio para las luchas de las mujeres a partir de movimientos sociales.

Esta participación comunitaria ha incrementado la propia conciencia de las mujeres, cuestionando los roles asumidos a través de la historia. Por su parte, Caroline Moser (1998), destaca las necesidades de las mujeres en el espacio público y define estrategias prácticas para lograrlo. Y es García Vásquez (2010), quien desarrolla temas de urbanismo con enfoque de género junto con Massey y McDowell que en la teoría urbana desarrollan la relación entre el trabajo doméstico y el remunerado y las desigualdades de la ciudad. Finalmente, Alicia Lidon (2006), quien trabaja sobre territorialidad y género, determina al territorio como un espacio de encuentro y Nadia Nehls (2008), expone las necesidades básicas de la mujer en la ciudad, algunas ideas para cubrirlas y lograr que la mujer viva sus mejores experiencias en el espacio público.

Una gran aportación se genera en la teoría de los ojos en la calle de Jane Jacobs (2015) en la cual destaca que es necesario mantener contacto entre los edificios y la calle, que en el caso de esta investigación serán las infraestructuras y la calle; utilizar un diseño atractivo de los espacios públicos a través de la implementación de mobiliario ergonómico, arte urbano, y elementos para recordar y regresar, logrado a partir de la participación ciudadana colaborativa de las mujeres; dotar a los espacios públicos de iluminación, permite la permanencia, confort y seguridad de las mujeres; y fomentar la actividad en las calles mediante la creación de espacios de uso mixto y amplios para caminar.

La ciudad con perspectiva de género es una iniciativa del Banco Mundial, el cual ha desarrollado un Manual para la Planificación y el Diseño con Perspectiva de Género en donde se cuestiona la manera de planificar y diseñar ciudades que funcionen bien para todas las personas. Así como el imaginarnos cómo sería una ciudad de esas características y qué tendríamos que hacer para llegar a crearlas. Los elementos a tomar en cuenta para lograr estos objetivos tienen que ver con favorecer la accesibilidad, la movilidad, la seguridad, la limpieza, la resiliencia climática y las actividades que se desarrollan en el espacio público. Y no olvidar sustentar estas acciones con la visualización de las necesidades de las mujeres, la planeación participativa, los diseños innovadores y la implementación de estrategias a corto plazo.

Metodología según los pasos de Jan Gehl

La metodología utilizada para esta investigación se centra en los “seis pasos para transformar el espacio público” de Jan Gehl (MINVU, 2017), la cual se presenta en el documento denominado “La Dimensión Humana en el Espacio Público. Recomendaciones para el Análisis y el Diseño” realizado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Chile, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Gehl.

Es interesante resaltar que ha habido un cambio de paradigma en la forma de diseñar los espacios públicos. Hace algunos años el proceso de análisis de la ciudad se llevaba a cabo desde lo general a lo particular, de manera linear y con una propuesta de implementación lenta y cíclica de las acciones sugeridas, enfocadas a una o dos intervenciones grandes. El proyecto se basaba solamente en principios formales a escala monumental, con un solo propósito funcional y sin alternativas para cambios o alteraciones. En este momento las ciudades se diseñan con base en las personas, realizando un análisis de lo general a lo particular y viceversa. Implementando actividades interactivas y continuas e intervenciones rápidas y pequeñas que se integran al entorno de manera imperceptible. El proyecto de basa en las necesidades de las personas, manteniendo una escala humana, multifuncional y flexible. Lo importante es saber qué tipo de ciudades queremos para nosotros y las futuras generaciones.

Podemos pensar en lugares hechos a la medida de las personas que lo habitan, en dónde se pueden encontrar espacios adecuados a las necesidades de sus habitantes, brindando una serie de beneficios que los hacen repensar su derecho a la ciudad. Como lo afirman Auquilla C. y Lituma R. (2021, pág. 80) “Ciudades que sean seguras, sanas, sustentables, solidarias y vitales. Ciudades para la gente”. Sobre todo, poder hacer un diagnóstico apegado a la realidad e implementar estrategias que permitan el desarrollo de las mujeres con base en la seguridad, sustentabilidad y solidaridad de la sociedad.

Para llegar a tener ciudades con calidad humana, Gehl (MINVU, 2017) sugiere cinco esferas de intervención, en las cuales se aborde la cuestión patrimonial; la forma de trasladarse adaptada a la preservación del medio ambiente, la economía eficiente y la participación social; la igualdad y pluralidad; la manera de hacer ciudad desde la perspectiva de las personas que la viven; y la manifestación cultural en el ámbito urbano (Urretaviscaya, 2020. Pág. 16). Siendo el diseño urbano a la altura de los ojos, la parte de enfoque del presente estudio. Es necesario dejar de diseñar ciudades para el automóvil. Crear espacios para el ser humano que anda a pie, de altura promedio de un metro y sesenta centímetros, que se desplaza de manera lineal en una sola dirección. Lugares que despierten los cinco sentidos de hombres y mujeres, que contengan elementos para recordar y experiencias que los hagan regresar a estos espacios. Propiciando la seguridad a través de espacios concurridos e iluminados para el disfrute pleno de cada momento.

De ahí que los seis pasos para transformar el espacio público como se muestra en la imagen 1, tienen que relacionarse primeramente con el contexto a intervenir. Cada plaza, banqueta y paso peatonal son componentes de un sistema complejo que en conjunto dan respuesta a las necesidades de los habitantes de la ciudad. Los tres primeros pasos del proceso se enfocan al análisis de la calidad del espacio público a través de la observación y la escucha de los usuarios, lo cual da como resultado un diagnóstico real que identifica las problemáticas y necesidades de las personas, con el fin de definir estrategias priorizando acciones con equidad. Estos tres pasos son la base de las tres etapas siguientes, donde se generan propuestas de diseño urbano participativo a corto plazo, se gestiona con las autoridades locales y estatales la implementación de las acciones propuestas y finalmente se evalúa la dinámica del espacio público y la percepción de las personas que lo utilizan, tomando en cuenta la vitalidad del lugar a través de las actividades en desarrollo.

Con base en la metodología descrita anteriormente, el equipo de trabajo conformado por dieciséis estudiantes de la carrera de arquitectura y un becario de la licenciatura en urbanística y medio ambiente, investigó el proceso de realización de la línea 3 del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara, realizó observación en campo, específicamente en la estación Plaza Patria del mismo sistema de transporte, con diferentes instrumentos de recolección de datos, tales como: conteos simple, conteo por edad y género, identificación de trayectos y sendas y un mapa de actividades en el espacio público, con el fin de registrar a las personas en movimiento y su permanencia en cada lugar.

Imagen 1. Seis pasos para transformar el espacio público



Fuente: elaboración propia con base en la dimensión humana en el espacio público (2017).

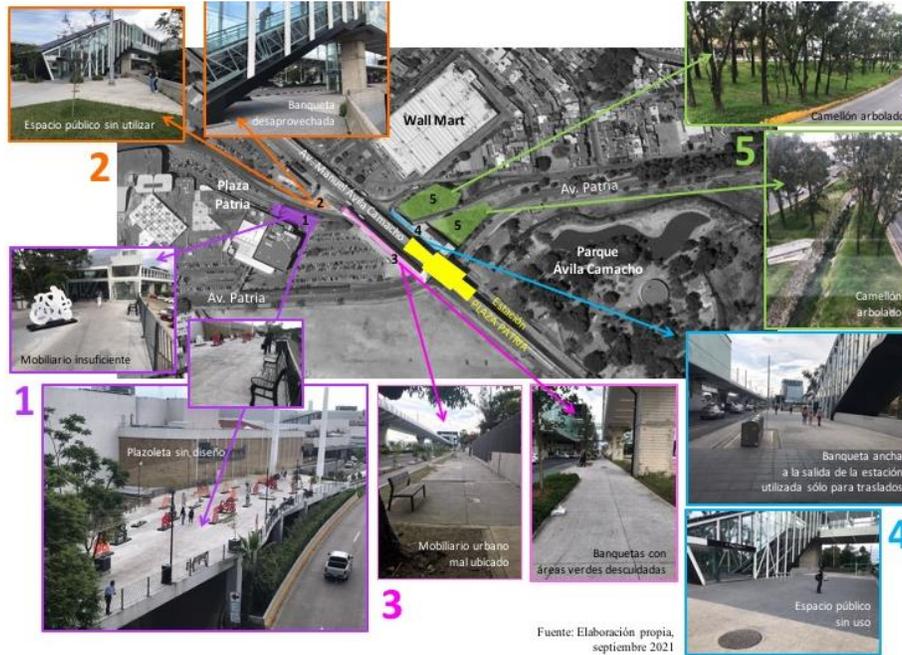
Asimismo, se hizo un ejercicio para determinar la calidad del espacio público con base en la percepción y los criterios de seguridad, confort y placer. Finalmente, se levantaron 250 encuestas presenciales a mujeres, adolescentes, jóvenes y niñas, que pasaban por las áreas de estudio, para saber qué les gusta hacer en el espacio público, sus necesidades y anhelos. Y se solicitó a otras 250 mujeres a través de una encuesta virtual de Formulario Google, su punto de vista sobre el espacio público y las mejoras que éste debería tener para hacerlo más seguro e inclusivo. Esta información se encuentra en proceso de captura y análisis.

En la siguiente etapa, se tiene planeado elaborar talleres participativos con mujeres y niñas con el propósito de fortalecer el proceso de diseño, construir comunidad a través de un diálogo incluyente y actividades lúdicas que propicien el intercambio de experiencias. Se realizaron levantamientos arquitectónicos y fotográficos de los espacios públicos alrededor de la estación Plaza Patria, lo que permitió identificar el estado actual y trabajar en la realidad. Tal como lo muestran en los planos y fotografías.

El área de estudio contempla cinco espacios de análisis. En la imagen 2 se delimitan las diferentes zonas. La primera marcada en color morado, es una plazoleta entre el centro comercial Plaza Patria y la estación "Plaza Patria" de la línea 3 del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara. En este espacio se ubica la exposición plástica "Las bicicletas. El Arte en equilibrio" del artista Gilberto Aceves Navarro (1931-2019). Es un área con bancas alrededor y un gran espacio para transitar, como se muestra en la fotografía 1. En la zona 2 en color anaranjado es la salida hacia la avenida Patria. En este espacio solamente existen dos árboles pequeños y una explanada desaprovechada sin utilidad alguna (fotografía 2). La zona 3 en

color rosa, es la banqueta sobre la avenida antes mencionada con la entrada a la línea 3 en sentido “Central camionera” (fotografía 3). La zona 4 en azul, es la banqueta que complementa la entrada en sentido “Periférico Belenes” (fotografía 4) y las zonas en verde, 5 son dos áreas verdes adenañas a la estación.

Imagen 2. Áreas de estudio alrededor de la estación Plaza Patria de la línea 3 del Tren Ligero



Fuente: Elaboración propia, septiembre 2021

Fuente: elaboración propia (2021).

Fotografía 1. Área 1. Plazoleta de las bicicletas



Fuente: elaboración propia (2021).

Fotografía 2. Área 2. Salida hacia Av. Patria



Fuente: elaboración propia (2021).

Fotografía 3. Área 3. Entrada de la estación Plaza Patria por Av. Ávila Camacho en sentido "Central camionera"



Fuente: elaboración propia (2021).

Fotografía 4. Área 4. Entrada de la estación Plaza Patria por Ávila Camacho en sentido “Periférico Belenes”

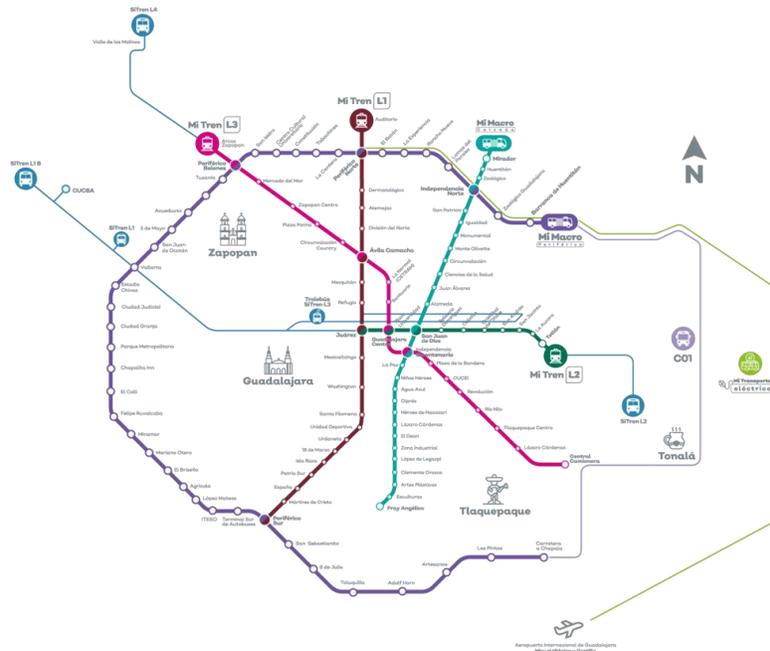


Fuente: elaboración propia (2021).

El caso de estudio y los resultados hasta el momento

El caso de estudio específico que se presenta como avance de esta investigación, implementando la metodología antes descrita, es la estación Plaza Patria de la línea 3 del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara. En un contexto general el proyecto del Tren Ligero de Guadalajara a cargo del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR), entidad estatal, surgió con la finalidad de dar mayor movilidad a los habitantes de esta área metropolitana y empezar a articular los diferentes sistemas de transporté público previstos y existentes. Como se puede ver en la imagen 3, la línea 1 (café) de 5.3 kilómetros de longitud y 7 estaciones inició operaciones en septiembre de 1989 y cruza la ciudad de norte a sur en treinta minutos. La línea 2 (verde fuerte) transita por unos de los principales corredores de Guadalajara, cuenta con 10 estaciones subterráneas y se inauguró en 1994. Finalmente, la línea 3 (rosa) estrenada en septiembre de 2020, conecta a tres municipios del área conurbada de Guadalajara (Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque a lo largo de 21.5 kilómetros y 18 estaciones, en un recorrido de 33 minutos.

Imagen 3. Sistemas de transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara 2021



Fuente: SITEUR (2020).

Complemento de las tres líneas del tren ligero existen dos rutas de trolebús (camión eléctrico), dos líneas de BRT, una que transita por la Calzada Independencia (azul perry) y en construcción se encuentra otra línea con las mismas características a lo largo del anillo periférico (morado), que conectará con el aeropuerto internacional de Guadalajara (verde claro). Además, se suman las rutas alimentadoras del BRT, las rutas convencionales y el programa Mi Bici.

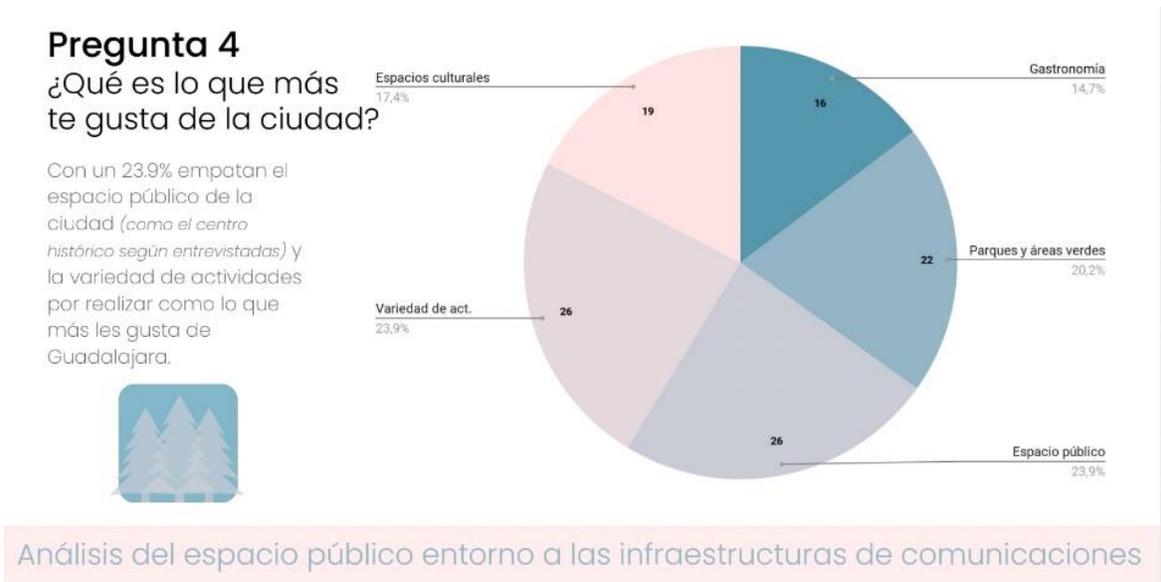
Con estas acciones se ha logrado interconectar a la población de gran parte de la zona conurbada, sin embargo, todavía quedan esfuerzos por hacer y proyectos que gestionar para lograr conexión total en el territorio.

Centrados en la estación de Plaza Patria de la Línea 3 del Tren Eléctrico Urbano ubicada en el municipio de Zapopan, específicamente en los espacios públicos aledaños a esta parte de la infraestructura y después de completar la etapa del trabajo de campo para determinar un diagnóstico que ayude a generar estrategias para el diseño urbano participativo, se presentan los siguientes resultados preliminares y problemáticas detectadas:

- A partir de la observación se determinó que en las banquetas la vegetación se ve descuidada y hay grandes áreas sin un uso específico, justo en las distintas salidas de la estación.

- El mobiliario es insuficiente, no tiene un diseño ergonómico y está dispuesto al azar. Las zonas arboladas en los camellones de avenida Patria se encuentran sin mantenimiento y algunas partes en mal estado. En la plazoleta donde se encuentra una exposición hay un tendido de luces led que proporciona un ambiente agradable al anochecer. Esta idea se puede replicar en las distintas áreas propiciando una red de espacios públicos iluminados y seguros.
- Como resultado de la aplicación de una encuesta de percepción realizada a 250 mujeres que utilizan el espacio público en cuestión, 50% de las encuestadas se encuentran en el rango de 21 a 30 año, 24% entre 31 y 50 años, 16% de 16 y 20 años de edad, 9% de 51 años y más y 1% de 5 a 15 años. El 69 por ciento de estas mujeres tienen el grado de licenciatura y sus actividades favoritas son caminar, estar en familia, practicar algún deporte o baile, platicar con amigos e ir al cine. Lo que más les gusta de la ciudad son los espacios públicos y las diferentes actividades que se pueden realizar en estos, tal como lo muestra la gráfica 1.

Gráfica 1. Lo que más les gusta de la ciudad



Fuente: elaboración propia con base en los 250 cuestionarios aplicados (2020).

- Estas mujeres consideran que la línea 3 es de gran utilidad para desplazarse en la ciudad porque ahorran tiempos de traslado, tienen acceso a más zonas de la ciudad, conecta con puntos estratégicos de tres municipios de la zona metropolitana, es eficiente con recorridos largos, es más económico, evita el tráfico y contribuye con la movilidad masiva. La frecuencia con la que utilizan el tren ligero es 39% una vez por semana, 16% ocasionalmente, 14% una vez al día y 7% más de dos veces al día. El tiempo que permanecen en el espacio público es

de 5 a 15 minutos (22%), 20 a 30 minutos (7%), 40 a 60 minutos (2%) y el 70% solamente lo utiliza para transitar. Al preguntarles que les gustaría que hubiera en el espacio público contestaron que sería bueno tener mayor seguridad, como vigilancia e iluminación, espacios para venta de comida, más vegetación en jardineras y macetas y principalmente (41.8%) áreas de descanso, de espera y zonas de juegos infantiles, donde abundara la sombra. En cuanto a las mejoras que harían a los espacios públicos entorno a la estación Plaza Patria de la línea 3, predominó el mantenimiento de áreas verdes y vegetación existente, así como agregar más plantas de olor, flores y árboles que den sombra con 30%, seguridad para las mujeres (26%), cambiar el mobiliario por algo más confortable (26%), incluir negocios de comida (10%) y propiciar actividades que mantengan el tránsito de las personas a lo largo del día. La participación ciudadana es necesaria si se quiere vivir plenamente la ciudad, de tal manera que les preguntamos a las mujeres si estarían dispuestas a participar en las mejoras de los espacios públicos estudiados. 37% dijeron que sí estarían dispuestas, 29% expresó que tal vez lo haría y 34% dijo que no. Finalmente, se les preguntó qué estarían dispuestas a hacer para que todas las mujeres y niñas tuvieran la misma oportunidad de disfrutar los espacios públicos. La respuesta más recurrente fue: apoyar a las mujeres en caso de alguna agresión, peligro o abuso (58%), 26% contestó realizar labores de limpieza o mantener limpias las áreas, reportar desperfectos y cuidar los espacios. 16% no supo qué contestar.

- En una lluvia de ideas en el interior del grupo de investigación se plantearon cuatro posibles estrategias que permitirán la integración de los distintos espacios públicos, la convivencia entre las mujeres, su desarrollo personal y la seguridad a cualquier hora del día. Las propuestas incluyen la participación ciudadana de las mujeres y niñas para generar cohesión social y apropiación del espacio.
- Cambio de mobiliario urbano y su disposición en el espacio público. Principalmente en la plazoleta de exposiciones, entre el ingreso a la estación Plaza Patria y el acceso a la plaza comercial y en las banquetas que contemplan vegetación. Este mobiliario hecho con material reciclado pretende ser inclusivo, diseñado para cuatro a seis personas con jardineras llenas de plantas de olor (romero, albahaca, tomillo, cilantro, perejil, etc.) con el fin de que las mujeres siembren, cosechen, aprovechen estas áreas, las mantengan en buen estado y tengan una buena experiencia con el sentido del olfato. Aunado a esto, un buen diseño de piso para que las niñas puedan jugar y escuchar a una cuentacuentos.
- Actividades recreativas. Las zonas debajo de las escaleras de la estación son lugares desiertos y amplios. Es posible que se realicen clases de baile, zumba o aerobics para ejercitarse. Los elementos que delimiten estos espacios pueden dibujarse en el piso, con diseños divertidos que se extiendan a las áreas contiguas propiciando el juego entre las niñas y niños que acompañen a sus madres. La participación de las mujeres será solidaria entre la profesora que no cobra la

clase, las alumnas que aportan lo necesario para llevarla a cabo y algunas jóvenes que cuiden a los más pequeños.

- Mantenimiento en áreas verdes y red de espacios abiertos. Para propiciar la seguridad es necesario mantener las áreas en buen estado, iluminadas, ordenadas, conectadas y limpias. La participación de las mujeres es esencial en el buen uso del espacio público. Implementar señalética adecuada e instrucciones del uso de las áreas ayudará a la buena convivencia.
- Banquetas de usos múltiples. Existen banquetas amplias actualmente desaprovechadas en las cuales se propone dejar un espacio para vender comida hecha por mujeres de la zona, compartiendo tres “Food trucks” para desayunar, comer y cenar, dividiendo turnos. Junto a estos puestos una serie de mesas con sillas y mobiliario independiente hecho con materiales reciclados para sentarse a comer, platicar o contemplar. Se puede complementar con un diseño dibujado en el piso que delimite a peatones, patinadores y comensales.

La naturaleza de la mujer conlleva la participación. Proponer los espacios adecuados para que pueda desarrollarse debería de ser sencillo, así como algunos elementos que detonen la convivencia y la cooperación entre ellas. Los espacios públicos entorno a la estación Plaza Patria del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara presentan características idóneas para la intervención sencilla del espacio público, a base de diseño de pisos, mobiliario con materiales reciclados, jardineras aromáticas e iluminación en cascada.

Las mujeres merecen ser tomadas en cuenta porque son el motor de la economía de sus familias y por consiguiente de toda una ciudad. Si se les brindan los instrumentos necesarios y un espacio adecuado ellas sabrán qué hacer.

Aportaciones en forma de conclusión

Este documento se basa en la primera etapa de la investigación denominada “Análisis del espacio público entorno a las infraestructuras de comunicaciones. Línea 3 del tren Eléctrico Urbano de Guadalajara”. El interés de abordar los espacios públicos entorno a las infraestructuras de comunicaciones se enfoca en determinar cuál es la función de estos espacios y si el diseño de los mismos es adecuado para realizar diversas actividades, son seguros y permiten que las personas disfruten la ciudad. De no ser así, la intervención de este grupo de investigadores planteará a las instancias municipales y estatales las problemáticas, determinará estrategias y generará propuestas de diseño urbano participativo con perspectiva de género, para beneficiar a las mujeres que utilizan estos lugares de tránsito y convivencia.

El planteamiento de un marco teórico y conceptual centrado en los conceptos de espacio público, diseño urbano participativo y mujer en la ciudad, permite la comprensión del papel actual de la mujer en la sociedad y como la ciudad ansía tenerla más tiempo desarrollando actividades culturales, sociales, políticas y de esparcimiento. El tema de la violencia es una constante en los estudios de la ciudad y la mujer, de tal manera que será uno de los aspectos más significativos para integrarlo en las estrategias.

La metodología del Jan Gehl aplicada a esta investigación arrojó en primera instancia un diagnóstico del estado actual de los espacios públicos alrededor de la estación Plaza Patria del Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara. El equipo de trabajo conformado por Gloria, Erick, Axel, Víctor, Daniel, Diego, Ricardo, Jorge, Edgar, Leonardo, Sergio, Favio, Guillermo, Juan Pablo, Jorge Luis y Marbella, estudiantes de la carrera de Arquitectura de la Universidad de Guadalajara, y que actualmente son aprendices de investigación, han trabajado de manera incansable en el levantamiento arquitectónico y fotográfico, a demás de realizar conteos simples, por género y edad. Asimismo, elaboraron mapas de actividades en el espacio público y trazado de sendas con base en los recorridos de los usuarios. Algunos de ellos realizaron investigación documental y otros gestionaron entrevistas con autoridades municipales y estatales. Aún falta procesar la información, sin embargo, en reuniones de trabajo se lograron identificar algunos resultados preliminares, tales como, las características del espacio público y su utilización o sub-utilización por parte de la población. Lo agradable que es el tendido de luces led, permitiendo a hombres y mujeres disfrutar la plazoleta de las bicicletas. La falta de mobiliario y su disposición deficiente en los lugares de encuentro, así como el arte urbano puesto sin sentido.

A partir de los primeros hallazgos encontrados hasta el momento se podrán determinar acciones puntuales. De tal manera que nuestro equipo tendrá que apelar a especialistas en ergonomía, diseño gráfico, urbanistas y sociólogos, para complementar las propuestas de diseño urbano antes de presentarlas a las autoridades locales.

Las mujeres son una prioridad para esta investigación. Lograr que el diseño urbano permita que ellas tengan la oportunidad de disfrutar la ciudad y desarrollarse plenamente será una de las aportaciones más significativas de este trabajo.

Referencias

- Alquila C. y Lituma R., (2021). Desde el umbral de la vivienda, espacio intermedio como núcleo de acción para la percepción del entorno urbano. Universidad del Azuay. Pag. 80. Cuenca, Ecuador.
- Engels, F. (2000). *El origen de la familia, la propiedad privada y el estado*. Bogotá, Colombia. Ed. Géminis.
- García, M.L. (2010) (s.f.) *Ciudad y género*. Consultado 10 de octubre 2021. Disponible en el sitio web de la Universidad de Barcelona, Grupo Género y Multiculturalismo. Recuperado de: http://www.ub.es/multigen/donapla/lourdes_garcia.pdf
- Gardner, C.B. (1995). *Passing by: Gender and public harassment*. University of California Press. Berkley, CA.
- Gehl, J. (2017). Making cities for people. *La Dimensión Humana en el Espacio Público. Recomendaciones para el análisis y el diseño*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, PNUD, GeHL. MINVU.

- Hunter, M. (2007). *Experiencing cities*. Pearson Education. New York, E.U.A
- INEGI (2019) *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)*
- Jacobs, J. (2015). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. 2da. Edición. Ed. Península. Barcelona
- Joseph, I. (1993). *Prendre place. Espace public el culture dramatique*. Colloque de Cerisy, Editions recherches. Canadá
- La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad* (s.f). Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/bpn/bp018.html>
- Levy, C. (2003). Ciudad y género, una ciudad más justa: el género y la planificación. En Bilbao, M., Jordán, R. y Simioni D. (Comps.), en *Cuadernos de la CEPAL. La ciudad inclusiva*. Pp. 237-259. Santiago de Chile, CEPAL y Cooperazione Italiana.
- Lindón, A. (2006). Territorialidad y género, una aproximación desde la subjetividad, en Ramírez, P. y Díaz, M.A. (Coords.) *Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado en el espacio urbano*, Cuadernos Tema de Innovación Social, México, Universidad Autónoma Latinoamericana, Unidad Iztapalapa.
- Montoya Ruiz, A. M., & Correa Londoño, A. M. (2018). Ciudades seguras y sin violencias para las mujeres y las niñas, avances y retos de la ciudad de Medellín, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 23(2). <https://doi.org/10.19053/01233769.7384>
- Moser, C. (1998). *Planificación de género, objetivos y obstáculos*, en *Género en el Estado de Género*. Isis Internacional, Ediciones de las Mujeres. Santiago de Chile.
- Nehls, N. (2008). *Hacer de nuestra ciudad nuestra propia casa, en Derecho a la ciudad en el mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate*. México Coalición Internacional para el Hábitat. Oficina Regional para América Latina HIC-A, Red de mujer y hábitat. Recuperado de: <http://www.redmujer.org.ar/instituciones.html>
- SEDESOL (2012). *La expansión de las ciudades 1980-2010*. México.
- Urretaviscaya, N. (2020). Consolidación del anillo interior de Chillán. Densificar a partir del diseño del espacio público
- Wills, M.E. (2007). *Inclusión sin representación*. Ed. Norma. Bogotá
- White, W.H. (1994). *City. Rediscovering the Center*. Doubleday. New York, E.U.A.
- Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). *Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos*. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Recuperado de: <https://urbantransitions.global/publications/>



Available in:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40174429002>

[How to cite](#)

[Complete issue](#)

[More information about this article](#)

[Journal's webpage in redalyc.org](#)

Scientific Information System Redalyc
Network of Scientific Journals from Latin America and the
Caribbean, Spain and Portugal
Project academic non-profit, developed under the open access
initiative

Patricia Elizabeth Padilla-Etienne
El espacio público como complemento de las infraestructuras
urbanas. Aproximaciones para una intervención con
perspectiva de género
Public space as a complement to urban infrastructure.
Approaches for an intervention with a gender perspective

Quivera. Revista de Estudios Territoriales
, p. 29

vol. 24, no. 2 46
2022

Universidad Autónoma del Estado de México, México
quivera@uaemex.mx

ISSN: 1405-8626 / ISSN-E: 2594-102X

UAEM



CC BY-NC-ND 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-
SinDerivar 4.0 Internacional.