



Quivera. Revista de Estudios Territoriales

ISSN: 1405-8626

ISSN: 2594-102X

quivera@uaemex.mx

Universidad Autónoma del Estado de México

México

Menéndez García, Deva

Narrativas, espacialidad, territorialización y prácticas urbanas en el México neoliberal. Santa Fe, México

Quivera. Revista de Estudios Territoriales, vol. 26, núm. 2, 2024, Julio-Diciembre, pp. 205-227

Universidad Autónoma del Estado de México

Toluca, México

DOI: <https://doi.org/10.36677/qret.v26i2.23098>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40178363011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante

Infraestructura abierta no comercial propiedad de la academia

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

 Narrativas, espacialidad, territorialización y prácticas urbanas en el México neoliberal. Santa Fe, México Deva Menéndez García

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España, devamenendez@geo.uned.es; ORCID: 0000-0001-8432-1247

Recepción: 13 de marzo, 2024**Aceptación:** 26 de abril, 2024**Doi:** <https://doi.org/10.36677/qret.v26i2.23098>

Resumen: El presente artículo aborda la transformación del área de Santa Fe, Ciudad de México, en el contexto del capitalismo global y neoliberal. Se destaca la segregación socio-espacial y la creación de nuevas centralidades que tienden a alterar los espacios y las experiencias de vida tradicionales. Los objetivos se centraron en comprender cómo las prácticas urbanas y las percepciones de los residentes reflejaron y perpetuaron la segregación y desigualdad social. La metodología empleada incluyó el método de observación, seguido de la elaboración de 25 entrevistas semiestructuradas a habitantes de áreas tradicionales y de nueva construcción. Los resultados mostraron diferencias en la percepción de Santa Fe entre los distintos estratos sociales, evidenciando segregación y diferencias en la apropiación del espacio. Los habitantes de estratos bajos demostraron una percepción más inclusiva, extensa y detallada de la zona, mientras que los de estratos altos mantuvieron una visión más reduccionista. Las narrativas de la espacialidad revelaron diferencias en los detalles y referencias espaciales entre los grupos. En las de movilidad destacó la división entre el uso de transporte público y privado, así como cambios en la cultura, las tradiciones y la religiosidad popular.

Palabras clave: espacio urbano, territorio, neoliberalismo, México

RESEARCH SCIENTIFIC ARTICLES

 Spatiality, territorialization, and narratives
in neoliberal Mexico. Santa Fe, Mexico **Deva Menéndez García**

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España, devamenendez@geo.uned.es. ORCID: 0000-0001-8432-1247

Doi: <https://doi.org/10.36677/qret.v26i2.23098>

Abstract: This article addresses the transformation of the Santa Fe area, Mexico City, within the context of global and neoliberal capitalism. It emphasized socio-spatial segregation and the creation of new centralities that tend to alter traditional spaces and experiences of life. The objectives focused on understanding how urban practices and residents' perceptions reflected and perpetuated segregation and social inequality. The methodology employed included observational methods, followed by conducting 25 semi-structured interviews with residents from both traditional and newly constructed areas. The results revealed differences in the perception of Santa Fe among different social strata, highlighting segregation and disparities in space appropriation. Lower-income residents demonstrated a more inclusive, extensive, and detailed perception of the area, while higher-income residents maintained a more reductionist view. Narratives of spatiality unveiled differences in details and spatial references among groups. In mobility narratives, there was a distinction between the use of public and private transportation, as well as changes in culture, traditions, and popular religiosity.

Keywords: Urban space, territory, neoliberalism, Mexico.

Introducción

Dentro del complejo entramado que el capitalismo global y neoliberal ha desarrollado en las últimas décadas, han sido varios los cambios morfológicos, sociales y funcionales que las ciudades han sufrido. Estas se han transformado radicalmente, convirtiéndose en objeto de estudio desde diversos ángulos teóricos. Dentro de los fenómenos más estudiados en el caso latinoamericano —por su multiplicidad y abundancia—, se encuentra la problemática de la transformación de las periferias urbanas mediante grandes proyectos de (re)generación (Castillo, 2011). Estos trajeron consigo la proliferación de nuevas centralidades que combinaban la función corporativa, residencial y de ocio, desplazando la población nativa y su idiosincrasia tradicional.

En la década de los sesenta, Milton Friedman (1962) señalaba que la polarización sería una de las grandes transformaciones urbanas bajo el capitalismo global. En este sentido, “la mezcla social interactúa con las funciones económicas, originando segregación espacial” (Sierra, 2019, p. 26). Posteriormente, Harvey (2007) apuntaba que, en las últimas décadas del siglo xx, se había asistido a la aparición de una tendencia urbana que, amparada en el liberalismo económico y político, promovió el propio fenómeno físico y social de la segregación y la confrontación de estratos urbanos.

En suma, la segregación socio-espacial de las ciudades latinoamericanas o el desarrollo de nuevas centralidades son, ahora, “los ejes vertebradores de las transformaciones urbanas” (Harvey, 2007, p. 28). Así, siguiendo a Pérez (2010), se hizo posible catalogar nuevas formas de producción de la idea de ciudad. Por un lado, el aumento de las urbanizaciones cerradas, el crecimiento vertical, la aparición de centros comerciales y numerosas operaciones de renovación urbana. Por contrapartida, el descontrolado crecimiento de las áreas populares, generadas a partir de la invasión de espacios públicos en zonas de alto riesgo, sin infraestructuras ni servicios, con altos niveles de violencia y con una figura del Estado que se había vuelto inexistente.

Los procesos descritos se han intensificado en los últimos años, ejemplificándose en la creación de cinturones de pobreza que, según datos del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat, 2015), presentan alarmantes índices de exclusión. Así lo confirmaron estudios realizados en el ámbito latinoamericano, entre los que destacan los desarrollados en

las ciudades ecuatorianas de Quito (Cuvi, 2021) y Guayaquil (Cabrera Hanna, 2014), donde la existencia y disfrute de los mismos se redujo con la expansión periférica, en detrimento de los centros tradicionales.

Asimismo, las características mencionadas han sido vinculadas al calificativo de ciudad neoliberal, siendo este un término que trató de encapsular la transformación de los principios político-económicos del neoliberalismo en el entorno urbano. Siguiendo a Ramírez (2021), principalmente se caracterizó por la predominancia de políticas de libre mercado, privatización de servicios públicos y una mínima intervención del Estado en la regulación del desarrollo urbano. En este contexto, se fomentó la competencia entre actores privados y se promovió la maximización de beneficios económicos, lo que se tradujo en la proliferación de proyectos inmobiliarios orientados al lucro y la exclusividad. Las consecuencias más directas del modelo fueron “la fragmentación social que erosionó los lazos comunitarios, contribuyendo a la creciente polarización de la sociedad” (Ramírez, 2021, p. 12).

Santa Fe, Ciudad de México

Además de las dinámicas previamente mencionadas, un caso destacado, por su intensidad y controversia, es el ocurrido en el área de Santa Fe, Ciudad de México (imagen 1). Una zona cuya historia urbana se retrotrae a la época colonial, aunque no fue hasta la década de 1980 cuando comenzó a abandonar su carácter predominantemente industrial (Ochoa, 1995, p. 88). A partir de la década de los noventa “el planteamiento de Santa Fe fue redirigido hacia la construcción de un gran distrito corporativo, financiero y residencial” (Ochoa, 1995, p. 89). Con este fin, se llevaron a cabo grandes desplazamientos de población autóctona que comenzaron a habitar los márgenes. Los desplazamientos forzosos provocaron una configuración espacial en la que los barrios populares convivían con los desarrollos inmobiliarios más exclusivos de la ciudad (imagen 2) y que dieron lugar a un entramado urbano de gran complejidad cercano a los 30,000 habitantes (Rosales, 2022).

• 209 •



Fuente: elaboración propia.

Metodología

Uno de los objetivos fundamentales de esta investigación es comprender, a partir de las percepciones de los residentes, lo que Santa Fe significaba, abarcaba, definía y distinguía; con el fin de explorar el grado y alcance de las transformaciones urbanas, sociales y culturales que trajo consigo la implementación del orden neoliberal.

En el trabajo de campo se utilizaron diversas herramientas de investigación, entre las que predominaron el método de observación. Seguidamente, se recurrió a la entrevista semiestructurada como principal herramienta para la recopilación de datos de opinión y de acercamiento a las perspectivas de los sujetos sociales. De forma específica, para tales finales se llevaron a cabo dos ejercicios de consulta. El primero consistió en la ubicación y delimitación de lo que Santa Fe engloba para los entrevistados, utilizando un mapa que abarcaba una región más amplia. El segundo ejercicio implicó la creación de un croquis a mano en el que, de manera libre, se expresara lo que Santa Fe representa. Adicionalmente, durante las entrevistas se incluyeron cuestionamientos como: ¿cuáles son los lugares más representativos, simbólicos o importantes de Santa Fe?; ¿ha visitado el Pueblo de Santa Fe y sus alrededores?; en su caso, ¿frecuenta la zona de corporativos, centros comerciales y áreas residenciales de Santa Fe?

Las estadísticas y reflexiones aquí vertidas son fruto de un total de 25 entrevistas grabadas, posteriormente, transcritas. Los testimonios recabados fueron observados a través del análisis crítico del discurso. Resalta que, 12 de los entrevistados procedían de la Zona Especial de Desarrollo Controlado de Santa Fe (ZEDEC), mientras que los 13 restantes eran residentes tradicionales del área. El trabajo de campo descrito, así como las entrevistas fueron realizadas entre los días 20 y 30 de octubre de 2023 (tabla 1).

Tabla 1. Entrevistas realizadas

Nombre	Edad	Sexo (M: Mujer; H: Hombre)	Lugar residencia	Fecha entrevista
Entrevistas realizadas en la ZEDEC				
R. Madrigal	52	M	ZEDEC	20-10-23
A. Lizárraga	55	H	ZEDEC	20-10-23
C. Lizárraga	21	M	ZEDEC	20-10-23
D. Lizárraga	19	H	ZEDEC	20-10-23
F. Machado	62	H	ZEDEC	23-10-22
C. Echávarri	60	M	ZEDEC	23-10-23

Nombre	Edad	Sexo (M: Mujer; H: Hombre)	Lugar residencia	Fecha entrevista
C. Machado	25	M	ZEDEC	23-10-23
F. Machado	22	H	ZEDEC	23-10-23
S. Machado	28	H	ZEDEC	23-10-23
X. Klein	38	M	ZEDEC	24-10-23
K. Portillo	32	M	ZEDEC	24-10-23
P. Juárez	42	H	ZEDEC	25-10-23
Entrevistas realizadas en Santa Fe (pueblo)				
O. Rey	45	H	Santa Fe	25-10-23
R. García	28	M	Santa Fe	27-10-23
E. Bautista	24	H	Santa Fe	27-10-23
L. Juárez	42	H	Santa Fe	27-10-23
M. Cádiz	57	M	Santa Fe	28-10-23
K. Márquez	32	M	Santa Fe	28-10-23
E. Márquez	45	H	Santa Fe	28-10-23
B. Lachenal	67	H	Santa Fe	29-10-23
A. Pérez	72	M	Santa Fe	29-10-23
P. Gómez	37	M	Santa Fe	29-10-23
R. Flores	27	H	Santa Fe	29-10-23
F. Gil	54	H	Santa Fe	30-10-23

Fuente: Elaboración propia.

Resultados

Territorialización

Al examinar Santa Fe como una totalidad dialéctica, la percepción de los habitantes reprodujo la segregación propia de estas áreas, aunque se evidenciaron diferencias en la interpretación. En el caso de los estratos bajos y medios-bajos, la delimitación de Santa Fe fue más inclusiva y extensa, aunque algunos consideraron que Santa Fe se refería exclusivamente al pueblo originario y las colonias populares. No obstante, otros percibieron que Santa Fe abarcaba también la ZEDEC y áreas circundantes, como se ilustra en la imagen 3. En cambio, los residentes de estratos medios-altos y altos no comprendieron que Santa Fe (pueblo) fuese

parte de Santa Fe, adoptando una perspectiva más excluyente. Su delimitación de la zona se circunscribe principalmente a la ZEDEC (imagen 4). Este enfoque restrictivo implicó una experiencia urbana muy limitada, lo que resultó en un desconocimiento físico de estas zonas y sus alcances. Incluso, dentro de este grupo, se encontró el testimonio de una persona que reconoció no haber visitado nunca el pueblo de Santa Fe porque “no sabía que existía”.

Imagen3. Santa Fe según residente del pueblo



Fuente: elaborado por P. Gómez sobre imagen satelital.

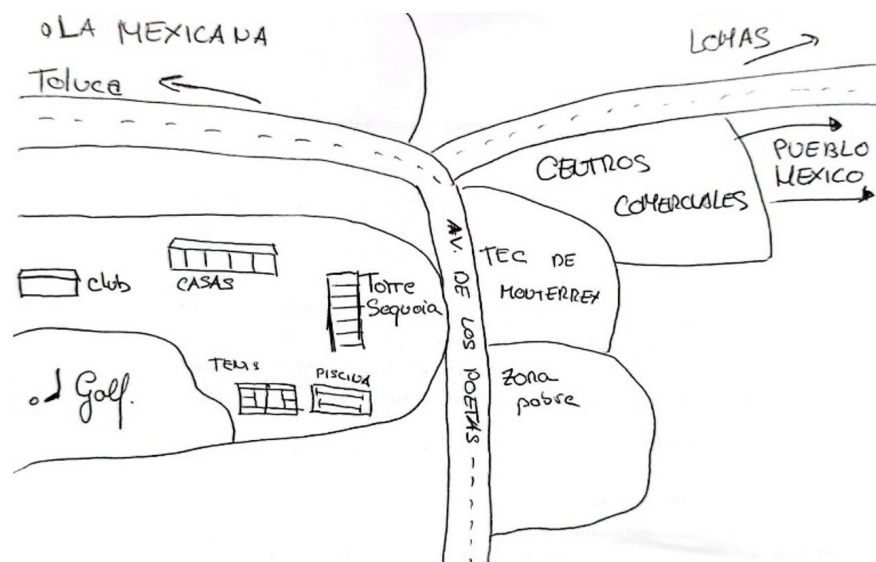
Imagen 4. Santa Fe según residente de la ZEDEC



Fuente: elaborado por P. Juárez sobre imagen satelital.

los habitantes del ZEDEC, su principal espacio de habitabilidad fue la zona corporativa-comercial. Esta fue la razón por la que, en sus puntos de referencia espacial, Santa Fe se representó, principalmente, a través de centros comerciales, corporativos y el parque La Mexicana. Como resultado, se obtuvieron croquis más simples, reflejando una apropiación espacial y simbólica limitada del entorno. Pocas veces se incluyó a Santa Fe (pueblo) o algún barrio popular en sus croquis; cuando se hizo, el referente que se captó fue el de una “zona pobre”, como se evidencia en la imagen 6.

Imagen 6. Croquis Santa Fe según residente de la ZEDEC



Fuente: elaborado por C. Machado.

Prácticas urbanas

Respecto a las prácticas urbanas, destacó también el grupo de menores de 25 años, residentes en el ZEDEC, quienes referenciaron constantemente centros educativos como la Universidad Iberoamericana, el Instituto Tecnológico de Monterrey, así como centros de salud (Hospital ABC). Es interesante destacar que, para los sectores medios y altos, “lo que integra Santa Fe” no incluyó su espacio cotidiano o el entorno de su vivienda, lo que podría indicar un menor grado de apropiación del espacio urbano. A la luz de los resultados obtenidos, se evidenció que, en cuanto a los lugares que los participantes consideraron más representativos, las respuestas reflejaron y reforzaron las mismas dinámicas que los mapas y croquis. Es decir, los imaginarios y las narrativas estuvieron completamente separadas. Los estratos bajos y medios-bajos, residentes en Santa Fe (pueblo), hicieron referencia a lugares de uso cotidiano como la iglesia, el panteón y el mercado (imagen 7). El

abandono de lo particular y tradicional fue observado también en la alimentación. Los tacos y quesadillas del Mercado de Santa Fe fueron sustituidos en el ZEDEC por restaurantes vinculados a la gastronomía internacional, en una pérdida casi total de referentes nacionales.

Imagen 7. Panteón y mercado de Santa Fe



Fuente: elaboración propia.

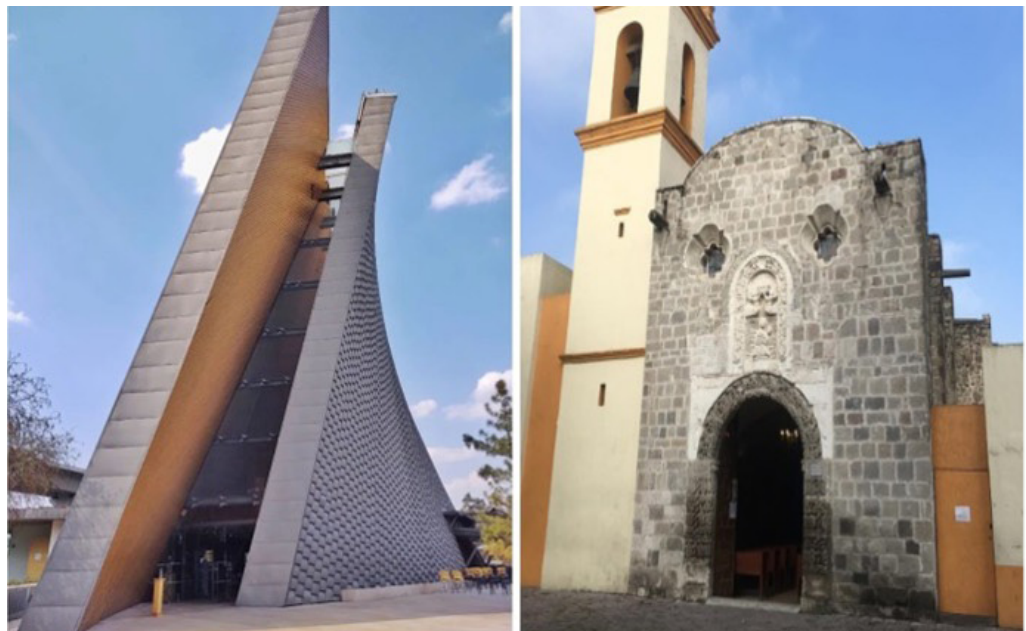
En cambio, en los sectores medios a altos, existió una visión diferente. Si bien, algunos reconocieron zonas con valor histórico —principalmente iglesias—, la mayor parte identificó los lugares emblemáticos, como centros comerciales o edificios. Para los sectores altos, los lugares representativos de Santa Fe fueron: Centro Santa Fe, Parque La Mexicana, la Universidad Iberoamericana, el Tecnológico de Monterrey, la Avenida Santa Fe y Garden Santa Fe. En este sentido, surgió la pregunta: más allá de espacios como el parque o el centro comercial, ¿cuáles son los espacios de encuentro entre las diferentes clases sociales?, ¿cuáles eran las relaciones sociales que se tejían entre ellos y cómo estas determinan —o no— la percepción y perduración de la segregación socioespacial?

Siguiendo estos interrogantes, el pueblo, el mercado y la iglesia de la Asunción de María se erigieron como espacios de la vida cotidiana que representaron bastiones de la convivencia heterogénea dentro de Santa Fe. Fueron lugares donde convergen dos elementos a considerar como núcleos de encuentro entre los mexicanos: comida y religión. Respecto a la reconfiguración de las prácticas religiosas, resulta llamativa la disolución de la iglesia en su rol tradicional de espacio de reunión de clases divergentes. La Iglesia de la Asunción fue constantemente mencionada, aunque únicamente por los residentes de Santa Fe pueblo.

Por su parte, en los sectores de la zona corporativa se percibe una disminución de la religiosidad tradicional mexicana en favor de nuevas espiritualidades e, incluso, un giro hacia el protestantismo. A su vez, los grupos que manifestaron ser católicos practicantes afirmaron no haber acudido nunca a estos cultos, privilegiando la parroquia San José María Escrivá, localizada en el ZEDEC y bajo la prelatura del Opus Dei.

Respecto al componente estético de ambos contextos, el carácter colonial de la arquitectura tradicional de Santa Fe —localizado en la Iglesia de la Asunción— fue borrado por el nuevo proyecto neoliberal y orientado hacia la arquitectura contemporánea de naturaleza espectacular. Al mismo tiempo, las iglesias del ZEDEC parecieron mantener la misma tendencia de crecimiento vertical de la zona, incorporándose al *skyline* de rascacielos (imagen 8).

Imagen 8. Exteriores Parroquia de la Asunción de María en Santa Fe pueblo y San José María Escrivá en el ZEDEC de Santa Fe



Fuente: elaboración propia.

También desde la cuestión religiosa, durante las fiestas patronales, se desarrolló una procesión de autobuses que finalizó en el Centro Comercial Santa Fe, llevando en el frente una imagen de la Virgen de Guadalupe (imagen 9). Sin embargo, otros entrevistados, especialmente los de mayor edad, afirmaron que se trata de una práctica que inició en los últimos 20 años, como fruto de la imposibilidad de mantener la procesión tradicional. “Eso es bastante nuevo. No siempre fue así. Antes eran procesiones normales. Ahora hay que ir en carro.

Imagínese, que ya hasta a la Virgen la subieron a un camión”. (O. Rey., comunicación personal, 25 de octubre de 2023)

Imagen 9. Procesión Virgen de la Asunción Santa Fe



Fuente: Rosales Sánchez (2022, p. 219).

De manera generalizada, en el pueblo de Santa Fe, el espacio público presenta diversas carencias. Sus calles se encuentran saturadas por el comercio y el tránsito vehicular, mientras que en el megaproyecto neoliberal no se contemplaron puntos de reunión y las calles se percibieron como poco hospitalarias. Además, la mayor parte de las relaciones sociales estuvieron mediadas por una posición jerárquica laboral. Como se vio en el Centro Comercial Santa Fe, las relaciones aparecieron mediadas por la capacidad de compra y otros elementos simbólicos como la vestimenta.

En cuanto a la visita a lugares de la “otra” clase social, los miembros de las clases bajas tendieron a acceder a lo que estaba abierto y a su alcance, como los centros comerciales, mostrando diversos grados de interés, especialmente a tenor de la edad. La mayoría visitó estos lugares para consumir alimentos en algunos restaurantes accesibles y los menores de 30 años mostraron un mayor interés en las tiendas de ropa. Este último grupo reconoció que visitar estos lugares implicaba seguir ciertas normas en las prácticas espaciales y corporales. Tal es así que entrevistados de sectores medios-altos señalaron que las personas de clase baja no se comportan “bien” dentro de los centros comerciales, llegando incluso a “subirse a las bancas”.

Por su parte, los residentes de la ZEDEC afirmaron desplazarse al pueblo, generalmente, en busca de servicios, como mecánicos o cerrajeros, o para realizar compras en establecimientos donde los precios eran más económicos. La reticencia a la hora de frecuentar estos espacios estuvo basada en la percepción o, incluso, en experiencias directas de inseguridad (aunque fueron menores). De forma paralela también se vio como una ventaja la existencia de zonas populares en las que encontrar estos servicios, realizar voluntariado o contar con mano de

obra cercana para las tareas del hogar o el cuidado infantil. Sin embargo, se evidenció que la convivencia con estos espacios dotó a sus residentes de una serie de códigos de conducta y conocimientos propios, de los que carecían los visitantes.

Dentro de las colonias populares, se observaron prácticas de cierre basadas en la interpretación de espacios “impenetrables” para aquellos que no formaban parte de la comunidad, expresadas con la frase “no puedes andar metiéndote en colonias que no conozcas”. Esta dinámica generó una narrativa sobre las calles que podían (o no) ser transitadas, siendo una lectura (la de las fronteras invisibles) incomprensible para los forasteros. Así, los vecinos del ZEDEC se vieron incapaces de conocer y leer estos códigos, a pesar de cohabitar de forma muy cercana a ellos. Finalmente, la segregación espacial y social de Santa Fe llegó a adquirir tintes culturales, en los que existieron conocimientos y destrezas cerradas y ajenas para todo aquel que no perteneciese al grupo.

Desde lo cultural, en las clases bajas se observó un conflicto generado entre la apreciación estética de las propuestas arquitectónicas de los grandes edificios y la incongruencia respecto a las formas de vida tradicional y lo que representaban, en una lectura de las relaciones sociales desiguales. Por su parte, los sectores altos respondieron de forma positiva al paisaje de los rascacielos.

Pues yo los nombres de los edificios muchos no los sé. Normalmente, los llaman por el nombre de quién los hizo o por la empresa que tiene las oficinas allá. Están haciendo ahorita de una arquitecta que es como árabe [Torre Bora por Zaha Hadid]. También están otros, que ya tienen nombres como chistosos, como El Pantalón. (S. Machado, comunicación personal, 23 de octubre de 2023)

Me parece chistoso lo de ponerle nombre. Yo a mi casa no le tengo nombre. Acá es la casa de la Adela o la de Pancho el de Colima, mi esposo. Es como de creerse importante. (A. Pérez, comunicación personal, 29 de octubre de 2023)

Al incluir la pregunta de si consideraban que Santa Fe se parecía a otras ciudades, las respuestas fueron positivas, aludiendo a Estados Unidos; confirmando la hipótesis de la existencia de una cierta homogeneización estética de la ciudad bajo el capitalismo. Además, lejos de ver la imitación como algo negativo, fue leída con optimismo, en relación con las ideas de desarrollo, *primermundismo* y modernidad. “Siempre lo he dicho. Que parece Nueva York. La verdad se me hace *cool*. Como que ya era hora de que esta ciudad dejase de ser un pueblito” (X. Klein, comunicación personal, 24 de octubre de 2023).

Movilidad

Cuestión semejante fue la localizada al interrogar sobre la movilidad. Los testimonios recopilados señalaron que Santa Fe gozaba de una ubicación estratégica que facilitaba el acceso a importantes vías de transporte para ingresar y salir de la capital. Sin embargo, coincidieron en que la movilidad —junto con la inseguridad— constituye una de las principales problemáticas que afectan a los habitantes de la zona. Específicamente, en Santa Fe pueblo y en otras áreas populares, la movilidad fue una de las razones por la que cambiarían de lugar de residencia. Las demandas recabadas se dividieron en: 1) eficiencia y equipamiento urbano; 2) vías peatonales seguras; y 3) sensación de desconexión y aislamiento.

Al comparar los testimonios, se observó que la mayoría de las familias de clase baja carecían de automóvil y dependían del transporte público y la caminata, mientras que los sectores medios a altos utilizaban casi exclusivamente el automóvil. Este contraste en los modos de movilidad contribuyó a la vivencia de realidades divergentes en sus desplazamientos diarios, así como en los croquis zonales realizados previamente. En las colonias populares, el transporte público se caracterizó por la presencia predominante de autobuses concesionados, *combis* o *vans*, quienes experimentaron sobresaturaciones, especialmente durante las horas punta.

Según lo reportado por los residentes del pueblo, la duración de los trayectos al trabajo fue variada, siendo notable que las mujeres solían trabajar o realizar actividades cercanas a su hogar, lo que se tradujo en recorridos más cortos y a pie. Por otro lado, los hombres informaron recorridos que oscilan entre veinte minutos y hasta una hora y media. Los recorridos para otras actividades, como la compra de víveres y actividades recreativas, se realizaron a pie dentro de los vecindarios. La mayoría relató acudir de forma esporádica a la ZEDEC —por motivos no laborales—, principalmente, por necesidades como gestiones bancarias o trámites burocráticos de la administración, que anteriormente sí se podían realizar en el pueblo. Por el contrario, en el caso de estratos altos, la percepción de caos y heterogeneidad contribuyó a intensificar el sentimiento de inseguridad, por lo que recurrieron a servicios de taxi de plataforma como Uber. La utilización de dichas plataformas supuso confiar en sistemas de georreferenciación y presuponer el libre tránsito por la ciudad, como si dichas fronteras no existieran.

Siempre se ha dicho que el taxi es peligroso porque los propios taxistas asaltan. Ahora bien, ellos sí conocen esos barrios y saben dónde se puede y dónde no. Los Uber, no. Y si yo voy manejando con Google Maps, pues tampoco. (S. Machado, comunicación personal, 23 de octubre de 2023)

Yo con mi chofer estoy cómodo. Sabemos que es alguien de fiar, pero como vive por allá también conoce más atajos y sabe por dónde puede pasar cuando en

la autopista hay trancón. Nos metemos por allá, pero hay que saber bien por dónde. (A. Lizárraga, comunicación personal, 20 de octubre de 2023)

La posesión de un automóvil fue alcanzable para un segmento de la clase media-alta, que percibió la propiedad de un vehículo como indispensable para residir en Santa Fe. Aunque consideraron que caminar o usar bicicletas podrían ser opciones válidas, fueron descartados por no existir espacios adaptados para peatones y ciclistas. Además, la presencia de áreas poco iluminadas contribuyó a la sensación de inseguridad.

En Bélgica todo era caminando y tenía bicicleta. Era cómodo y rápido. Pero acá no me veo y creo que mi papá tampoco me dejaría. Mandaría al chofer por mí. Él quiere usar el carro y es su derecho. Hay muchos sitios donde no te dejan pasar en carro. O también restricciones por horas. Y eso no me parece. (C. Machado, comunicación personal, 23 de octubre de 2023)

En cuanto a la movilidad, se observó que las personas que residían en áreas con un perfil de lujo experimentaron un sentimiento de aislamiento o segregación. Manifestaron que sus amistades se mostraban reticentes a visitar Santa Fe debido a la distancia, la escasez de cierta oferta recreativa, la falta de opciones culturales y el costo e incomodidad asociado con tomar vías más rápidas para acceder a la zona. Esto implicó que, de cara a sus actividades sociales, se vieran obligados a salir de Santa Fe, creando la sensación de transitar de un mundo a otro o, incluso, de una ciudad a otra.

Yo tengo amigas, de cuando vivíamos por Polanco, que aún no me han venido a visitar. No manejan, los fines de semana no tienen al chófer y tendrían que buscar a alguien que las traiga... Al final, siempre acabamos viéndonos más al centro. (C. Echávarri, comunicación personal, 23 de octubre de 2023)

Aunque este sector informó que no utilizaba el transporte público de forma habitual, no evidenció una resistencia a la idea de utilizarlo. Fue significativo, también, que algunas de estas personas calcularon el tiempo necesario para caminar a sus lugares de trabajo o estudio, oscilando entre 15 y 30 minutos. Sin embargo, indicaron no haber realizado nunca este trayecto porque “el espacio público no estaba diseñado para el peatón”.

Yo estudié en el TEC y lo veo desde la ventana. En línea recta puede haber 300 metros. Si lo pones en el Maps, desde acá te sale como casi una hora caminando, porque habría que dar toda la vuelta por atrás. Es inviable. (C. Machado, comunicación personal, 23 de octubre de 2023)

Al mismo tiempo, existió una tendencia a vincular el índice de motorización como un indicador inequívoco de desarrollo y estatus. “Es que el carro tiene otra cosa. Sé de empresas en las que se valora mucho eso. Para ciertos cargos estaría mal visto llegar en camión, caminando o en bici” (X. Klein, comunicación personal, 24 de octubre de 2023).

A pesar de estas limitaciones, caminar o movilizarse en bicicleta, fueron consideradas opciones deseables dentro de la zona de Santa Fe. Sin embargo, los habitantes del pueblo expresaron preocupación por los riesgos que enfrentaban como peatones, ya que los testimonios reflejan numerosos incidentes de atropellamientos. Debido a ello, la población tomó medidas y transformó el espacio vial a través de sus propias intervenciones con la construcción de topes. “Los topes de ahí de la general los pusimos nosotros. Ya había habido problemas por la velocidad y la policía no hacía nada” (E. Márquez, comunicación personal, 28 de octubre de 2023).

Discusión

Respecto a los residentes de la ZEDEC, si bien las clases altas tuvieron la oportunidad de participar en un número más variado de actividades fuera del trabajo, los mapas obtenidos mostraron pocas referencias espaciales. Las causas se reflejaron en la predilección por la realización de actividades al interior de las urbanizaciones en las que residían. Esta circunstancia, aun cuando aumentó cuantitativamente el ocio, no mejoró el conocimiento exterior. Esta es una cuestión muy similar a la propuesta por Espil (2021), a la hora de comprender las prácticas culturales de la ciudad neoliberal. Aunque los estratos altos cuentan con una mejor infraestructura y ocio, estos siguen siendo insuficientes, al ser fruto de un modelo urbano con consecuencias igualmente negativas para estos grupos. Al mismo tiempo, se evidenció que esta circunstancia se encontró muy ligada a las deficiencias en el transporte.

De acuerdo con Sierra (2019), la movilidad en las ciudades neoliberales está subordinada a un “modelo de urbe multicéntrica y extendida, caracterizada por la sobreutilización de las vialidades por parte de vehículos privados y la sobresaturación del transporte público” (p. 46). Santa Fe, como nueva centralidad, reforzó su posición dentro de la nueva geografía urbana, influida por la economía de servicios y su integración en la red de corredores urbanos de la ciudad (Silva, 2018).

De acuerdo a lo expresado en el *Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe* (Administración Pública del Distrito Federal, 2012), la movilidad se centró en atender las necesidades de la ZEDEC, donde se “producen bienes y se ofrecen servicios valorados dentro de las dinámicas urbanas globales” (Rosales Sánchez, 2022, p. 200). Dada su condición, también se promovió activamente su conexión con otras áreas acomodadas de la ciudad (Carranco, 2008). Siguiendo

a Brenner (2002), se evidenció que el espacio vinculado al capital regulaba las necesidades de movilidad, obligando a aquellos con menos recursos a invertir más tiempo y dinero en actividades cotidianas.

Finalmente, esta dualidad remitió a la existencia de dos visiones espaciales: micro y macro. Mientras que la visión de los barrios populares fue más amplia, también resultó más precisa y detallada con georreferencias basadas en vivencias, tradiciones e, incluso, espacios ya desaparecidos. Por el contrario, los estratos altos mostraron una idea de Santa Fe mucho más reducida a la ZEDEC. Emplearon referencias basadas en lo macro, diferenciando, únicamente, grandes infraestructuras arquitectónicas o servicios; eludiendo los matices de un espacio que desconocen.

Respecto a la espacialidad, fue crucial la influencia de la morfología del paisaje propuesta por Carranco (2008). El sistema de barrancas, que generó visiones cenitales y contrapicados, también dio lugar a problemas de movilidad y componentes simbólicos. Como se vio, en las áreas cercanas al pueblo surgió un mercado de transporte informal compuesto por taxis ilegales. Además, la existencia de fronteras invisibles —conocidas por los taxistas—, puso al sector en una posición privilegiada. Este conocimiento espacial fue visto como una especie de capital simbólico similar al planteado por Bourdieu (1990).

Respecto a esta cuestión de estatus, además, el vehículo particular en México, el auge de la industria automotriz, la accesibilidad al crédito para la compra de vehículos, las construcciones sociales que lo relacionan con la riqueza y las deficiencias en el transporte público han contribuido al crecimiento exponencial del uso de automóviles (Ortiz, 2017). Todo ello, a pesar de ser un medio excluyente que ocupa más espacio para transportar a un número limitado de personas.

En el contexto de Santa Fe, que se percibió como “desconectada” del resto de la ciudad, la movilidad en transporte público implicó una inversión significativa de tiempo. El automóvil, en este sentido, se convirtió en un dispositivo que reforzó los procesos de segregación socioespacial (Silva, 2018). Además, se percibió como un medio para establecer distancias físicas con lo considerado “peligroso”, implicando una apropiación privada del espacio público (Pérez y Caprón, 2018). “Es que incluso por seguridad. Cuando uno va pasando por ciertas zonas, siempre bajo los seguros de las puertas. Y mucha gente tiene carros blindados” (C. Echávarri, comunicación personal, 23 de octubre de 2023). Por el contrario, en los trayectos de pie se evidenció un mejor relacionamiento espacial, el que encajaría con lo ya analizado por Díaz (2020), respecto a la centralidad que adquieren los sentidos en los desplazamientos a pie.

Todo lo descrito enlaza con lo planteado por Giglia (2013), en relación con la forma de operar propia de los cambios urbanos acontecidos en la capital mexicana en las últimas décadas, denominada *urbanismo insular*. Se trata de una nueva forma de organizar y concebir los espacios públicos, que ya no se corres-

ponden con las funciones que tuvieron tradicionalmente. Por tanto, al igual que se evidenció en Santa Fe, existe una proliferación de la privatización y la especialización de espacios cerrados y privados que suelen regirse por reglas propias, “que funcionan como islas potencialmente autosuficientes y desvinculadas del espacio circundante” (Giglia, 2013, p. 33). A través de estos planteamientos es como Paquette (2011) trató de visualizar una oposición entre la ciudad insular y la ciudad habitable, cuestión también evidenciada en el presente trabajo.

Ante la idea de la peatonalización y la movilidad en bicicleta, se detectó una dualidad en los estratos altos. Por un lado, estos sistemas se idolatraban como modo de vida, asociándose a las sociedades europeas más avanzadas; al mismo tiempo, existió una reticencia a que, desde el sector público, se lleven a cabo iniciativas de esta naturaleza, siendo vistas como una amenaza al “derecho” a usar vehículo particular. En otras palabras, dentro del imaginario, la intención de arquitectos y planificadores, respecto a lo que debía ser relevante urbanísticamente, logró impactar en los espacios de representación (espacio vivido) de la ciudad, en específico, en espacios para el consumo y en centros educativos de prestigio, que según Paquette (2011) son prototípicos de los espacios neoliberalizados.

En este caso, la neoliberalización de Santa Fe alteró su estructura urbana de tal forma que, incluso, las prácticas culturales y religiosas más arraigadas se vieron modificadas. Ante un espacio público ya inexistente, la única solución para el mantenimiento de la tradición pasó por la motorización de las procesiones. Sin embargo, aunque estas fueron prácticas de apropiación, no buscaron intencionadamente confrontar el orden establecido, sino que fueron acciones que desafiaban las lógicas de organización. Estas contribuyeron a la resignificación del espacio y las narrativas, mediante la relación simbólica con el trabajo y el agradecimiento espiritual –expresados a través de los valores y rituales de la religión católica–. Finalmente, se trató de prácticas de territorialización de la otredad y su apropiación se manifestó “a través del sentido de pertenencia e identidad que surge de prácticas de apropiación simbólica y cultural, vinculadas a expresiones de religiosidad” (Rosales Sánchez, 2022, p. 205).

Finalmente, un elemento a considerar en las prácticas urbanas de las clases altas es la llegada de modelos de movilidad de alta gama, denominados por Silva (2018) como *hiperconexión*. Por ejemplo, el caso de los servicios de helicópteros. Además de la disminución de los trayectos, la existencia de estas alternativas constituyó una experiencia en sí misma, muy en sintonía con las dinámicas de estatus localizadas en Santa Fe (Bourdieu, 1990). “Un amigo que trabaja en Movistar me comentó que cuando venían directivos del extranjero lo contrataban [el helicóptero]. Como por darles la experiencia y así” (A. Lizárraga, comunicación personal, 20 de octubre de 2023).

Por el contrario, cuestiones como la construcción de topes viales por iniciativa de los pobladores, enlazaron con la existencia de una sustantiva autogestión

territorial, así como la normalización de la autoconstrucción y una visión del urbanismo y la arquitectura más orgánica, en lo que Pérez (2010) califica como “formas elocuentes e imprevistas de expresar la desigualdad” (p. 22). Todo ello constituyó una narrativa sobre el espacio público y la legitimidad de actuar sobre él, cuestión que, en última instancia, se asoció a una mayor apropiación de este. Al mismo tiempo, dichas dinámicas fueron un reflejo de la desaparición del Estado en materia de gestión urbana, así como un “ejemplo muy ilustrativo de una cierta idea de modernidad” (Giglia, 2013, p. 32).

Por último, la idea de modernidad también tuvo componentes arquitectónicos. Tanto en las descripciones como en las prácticas espaciales, se detectó una división simbólica del espacio a partir de parámetros estéticos y paisajísticos, identificando a las colonias colindantes de forma negativa —pobres, feas y sucias— y a todo aquello dentro de la ZEDEC de forma positiva.

De acuerdo con Lefebvre (1974), el desarrollo de estos megaproyectos implicó una forma genérica de producir la ciudad. Los edificios se volvieron objetos fetichizados, productos que compitieron por ser los más altos, costosos o vistosos y vinculados simbólicamente a las firmas de prestigio. Según lo reportado, dicho prestigio emana, tanto del continente como del contenido. Fueron las firmas y estudios de arquitectura las que les confirieron este primer poder, pero también las multinacionales que alojaron sus oficinas al interior y acabaron por conformar estos criterios. Estas representaciones del espacio se incorporaron y entraron en conflicto dentro de las visiones de los habitantes, manteniendo lo planteado por Pérez (2010) para con Santa Fe. “De un modo u otro, todos hacemos de los viajes las experiencias de densidad urbana e interacción masiva que implica vivir en una megalópolis” (Canclini, 2000, p. 25).

Conclusiones

Al hablar de Santa Fe, es importante señalar que nos referiremos a ella como una totalidad en la que confluyeron tanto colonias populares y el pueblo originario, como los edificios y colonias residenciales de la llamada ZEDEC. De forma que, Santa Fe, no representó una zona con límites estrictamente definidos, sino que éstos fueron otorgados dependiendo del actor y de su posición dentro de la metrópoli.

Conforme lo planteado por Rosales (2022), y a partir de Espil (2021), surgieron diferentes narrativas desde las experiencias de residentes y visitantes. Partiendo de estas ideas, se consideró relevante adquirir esta visión integradora, ya que la contraposición y complementariedad de dichos asentamientos sustentaron a los espacios de representación, las concepciones del espacio y las prácticas socioespaciales que intervinieron en la producción social de un espacio segregado como lo es este.

La elaboración de mapas y croquis evidenció la existencia de grandes diferencias entre el espacio oficial y el mapa mental de ambos grupos. Existió una enorme distancia entre el espacio cartografiado —ahora sumamente disponible a través de Google Maps y otras plataformas—, respecto al espacio vivido, percibido, en movimiento y que el ciudadano recorría. Al mismo tiempo, hubo una gran desconexión entre ambos mapas (mental y real).

Tanto el aislamiento de estos barrios como la realización de todo trayecto en vehículo particular hicieron del residente de la ZEDEC un gran desconocedor del territorio que habita. Esta realidad, propia del urbanismo insular neoliberal, no sirvió sino para avivar la sensación de temor sobre un territorio que, al ser desconocido, fue sistemáticamente un factor constitutivo de miedo, así como todo aquel que habitaba en las zonas de otredad.

Así, se evidenció que, no solo el ZEDEC había sido diseñado *per se* con una ausencia total de espacio público, sino que existió una tendencia a eliminar los espacios con los que contaban las áreas populares. Si el sistema neoliberal parecía no tolerar la improductividad, tampoco aceptó el espacio público como espacio improductivo. Sería el caso del propio Parque La Mexicana que, si bien pudo presentar connotaciones positivas, se reveló en él la construcción de un espacio, más bajo la idea de centro comercial al aire libre, que de espacio público.

Junto a las vías de circulación que aparecen en los mapas, hubo que atender a las líneas negras que a veces se dibujaban discontinuas: las fronteras. Fronteras que no fueron únicamente físicas, sino que tuvieron un componente actitudinal, cultural y de aprendizaje.

Por último, algo relevante que se trae de la lectura del espacio construido es que este no puede ser comprendido como un fenómeno aislado, sino que más bien debería ser tenido en cuenta como un producto de ciertas relaciones económicas. Así, el significado de estos espacios y sus prácticas van más allá de la planificación, siendo construido por los distintos grupos sociales en función del rol que a cada uno le toca desempeñar en él. Por tanto, a nivel antropológico, las narrativas de los residentes reflejaron un tejido social complejo y estratificado, donde la interacción era limitada y mediada por espacios y prácticas urbanas que se debatían en una dicotomía entre pobre-rico, antiguo-moderno, popular-elitista.

Específicamente, se observó cómo las áreas tradicionales se convirtieron en centros de prácticas culturales y religiosas que resistían la homogeneización neoliberal, manteniendo viva la historia y las tradiciones locales a través de festividades y actividades propias, pero de las que no participan los residentes de la ZEDEC. Finalmente, es así como la segregación comenzó a tener componentes actitudinales, religiosos, corporales, paisajísticos y estéticos, propios de lo ahora catalogado como ciudad insular.

Referencias

- Administración Pública del Distrito Federal. (2012). Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F.
- Bourdieu, P. (1990). Espacio social y génesis de las clases. En P. Bourdieu, *Sociología y cultura* (pp. 281-310). Grijalbo.
- Brenner, N. (2002). Cities and the Geographies of Actually Existing Neoliberalism. *Antipode*, 34(3), 349-379. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00246>
- Cabrera Hanna, S. (2014). Segregación social y políticas de la memoria en el Parque Histórico Guayaquil. *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia* (39), 85-111. <https://doi.org/10.29078/rp.v1i39.82>
- Canclini, N. G. (2000). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos. México 1940-2000*. Fondo de la Cultura Económica.
- Carranco, M. (2008). La producción espacial de lo global: lo público y lo privado en Santa Fe, Ciudad de México. *Alteridades*, 18(36), 75-86. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/199>
- Castillo, L. (2011). Políticas públicas en la conformación del corredor urbano Centro Histórico de la Ciudad de México-Santa Fe. *Arq. Urb.*, 6, 46-72. <https://revistaarquurb.com.br/arqurb/article/view/304>
- Cuvi, N. (2021). Los Parques Urbanos de Quito: Distribución, Accesibilidad y Segregación Espacial. *Environmental Science*, 10(2), 200-231. <https://doi.org/10.21664/>
- Díaz, M. (2020). Centralidad de los sentidos: desplazamientos de una persona ciega por el centro de la Ciudad de México. *Encartes*, 3(5), 29-55. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.136>
- Espil, E. (2021). *Hacer ciudad: la construcción de la metrópolis*. Nobuko.
- Giglia, Á. (2013). Entre el bien común y la ciudad insular: la renovación urbana en la Ciudad de México. *Alteridades*, 23(46), 27-38. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/753>
- Friedman, M. (1962). *Capitalism and freedom*. University of Chicago.
- Harvey, D. (2007). *El Espacio del capital. Hacia una geografía crítica*. AKAL.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. Anthropos.
- Ochoa, M. L. (1995). *Santa Fe, Razones de un proyecto*. Ciudades 27.
- ONU-Habitat. (2015). *Construcción de ciudades más equitativas. Políticas públicas para la inclusión en América Latina. Ciudad de México*. <https://unhabitat.org/construccion-de-ciudades-mas-equitativas-politicas-publicas-para-la-inclusion-en-america-latina>
- Ortiz, L. (2017). Tiempos y mujeres de Santa Fe, Ciudad de México. *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, 35(104), 373-405. <https://doi.org/10.24201/es.2017v35n104.1490>
- Paquette, C. (2011). *Urbanismo "insular" ¿Ciudad habitable?* Universidad Autónoma Metropolitana.

- Pérez, M. (2010). *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización* (Vol. 20). Universidad Iberoamericana.
- Pérez, R. y Caprón, G. (2018). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 102-128. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2904>
- Ramírez, P. (2021). Ciudad Neoliberal. *Espacios públicos y ciudadanías en conflicto en la Ciudad de México*. Juan Pablos Editores.
- Rosales Sánchez, L. (2022). *Capitalismo global y producción del espacio en las grandes ciudades latinoamericanas: prácticas espaciales de segregación en Santa Fe, Ciudad de México (1980-2021)* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México] Repositorio de Tesis DGBSDI. <https://hdl.handle.net/20.500.14330/TES01000824897>
- Sierra, U. (2019). *Dinámicas urbanas de las metrópolis latinoamericanas en los procesos de globalización*. Universidad Complutense.
- Silva, S. (2018). ¿Cómo le hago para llegar? El impacto de la movilidad en Santa Fe. En G. Capron y B. R. Ramírez V (coord.). *Primer Coloquio: "La ciudad en los posgrados de la UAM"* (pp. 25-33). Universidad Autónoma Metropolitana.