



QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos

ISSN: 2250-4060

quid16@gmail.com

Universidad de Buenos Aires

Argentina

Livier Díaz Núñez, Verónica; Cireddu, Alessandra
La proximidad urbana a partir del análisis de la vida cotidiana con
perspectiva de género en el barrio de Huentitán el Alto, Guadalajara (México)
QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 11, 2019, Junio-Noviembre, pp. 281-315
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666676014>

- ▶ 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 América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La proximidad urbana a partir del análisis de la vida cotidiana con perspectiva de género en el barrio de Huentitán el Alto, Guadalajara (México)

Verónica Livier Díaz Núñez

Doctora en Ciudad, territorio y sustentabilidad, docente e investigadora titular de la Universidad de Guadalajara, Miembro del Sistema Nacional de Investigadores CONACYT. México

E-mail: veronica.diaz01@academicos.udg.mx

Alessandra Cireddu

Doctora en Ciudad Territorio y Sustentabilidad por la Universidad de Guadalajara, Profesora Investigadora y Directora del Programa de Arquitectura del Tecnológico de Monterrey, en Guadalajara. México

E-mail: acireddu@itesm.mx

Fecha de recepción: 03/04/2018

Aceptación final del artículo: 17/08/2018

La ciudad de Guadalajara (México), así como muchas ciudades latinoamericanas difusas, ha sufrido cambios notables en su estructura urbana a partir de los años noventa. El proyecto de vivienda en la ciudad abierta tradicional, acompañado por la cercanía de equipamiento y comercio, ha sido desplazado por una amplia oferta de desarrollos habitacionales cerrados de distintos tamaños y niveles socio-económico, en algunos casos ubicados en la periferia y, en otros, edificados en vacíos intraurbanos cercanos o contiguos a la estructura tradicional de barrios pre-existentes, como sucede en el caso del barrio de Huentitán el Alto, objeto de la presente investigación. Si pensamos en la proximidad, no en términos ideales de cercanía espacio-temporal, sino como aquellos traslados necesarios y obligados para cumplir con las necesidades de la vida cotidiana, encontramos que se están generando diversos patrones urbanos que configuran nuevas relaciones de proximidad en la ciudad, que afectan especialmente la cotidianidad de las mujeres en el espacio urbano. La presente investigación permitió conocer los recorridos cotidianos de los habitantes del barrio original, que había sido tradicionalmente abierto, para compararlos con los recorridos de los residentes de las urbanizaciones cerradas de reciente construcción adentro del mismo. Cerrando con algunos hallazgos y reflexiones finales, sobre las diferencias y similitudes de la percepción de la proximidad en residentes de la ciudad cerrada y de la ciudad abierta.

Palabras clave: Proximidad; vida cotidiana; ciudad abierta; ciudad cerrada

Urban proximity from the analysis of everyday life with gender perspective in the Huentitán el Alto neighborhood, Guadalajara (Mexico).

The city of Guadalajara (Mexico), as well as many Latin American cities, has undergone notable changes in its urban structure since the nineties. The housing project in the traditional open city, accompanied by the proximity of equipment and trade, has been displaced by a wide range of closed housing developments of different sizes and socio-economic levels, in some cases located in the periphery and, in other cases, built in intra-urban gaps close to or contiguous to the traditional structure of pre-existing neighborhoods, as in the case of the Huentitán el Alto neighborhood, object of the present investigation. If we think about proximity, not in ideal terms of space and time closeness, but as those transfers necessary and required to meet the needs of everyday life, we find that different urban patterns are being generated that make up new relations of proximity in the city, particularly affecting women everyday life. The present investigation allowed to find out the daily routes of the inhabitants of the original neighborhood, which had been traditionally open, to compare them with the routes of the residents of the gated communities of recent construction inside it. We end with some findings and final reflections on the differences and similarities of the perception of proximity in residents of the gated and the "open" city.

Keywords: *proximity; everyday life; open city; closed city*

Introducción

Las ciudades mexicanas, al igual que la mayoría de las urbes latinoamericanas, han sido objeto de numerosas transformaciones relacionadas con los cambios globales que se manifiestan sobre todo a través de la generación de grandes proyectos inmobiliarios privados, de la modificación de la infraestructura de transporte, de nuevos proyectos de vivienda desvinculados del tejido urbano, que implican un alejamiento cada día mayor de la escala humana en las ciudades. Estos cambios tienen efectos evidentes en la conformación de la estructura urbana (interesando tanto los barrios nuevos, como los tradicionales), así como en las dinámicas del habitar y la vida cotidiana, que están directamente relacionadas con la cohesión social y la generación de capital social.

El enfoque del urbanismo moderno, basado en la funcionalización de los espacios y la zonificación y simplificación de la estructura urbana, el cual está a la base del modelo de ciudad del Siglo XX, no se ha demostrado suficiente para garantizar una planeación urbana adecuada. En este sentido la ONU Hábitat (2013) define el "GS20C", Global Standard Urbanization Model of the 20th Century, como un modelo fallido que, fundado solo en herramientas "técnicas" de planificación¹ que no toman en cuenta la compleja realidad de las ciudades, lo que ha favorecido la

¹ En el documento State of The World's Cities 2012/2013 (ONU Habitat, 2013) se hace referencia al "masterplan" como instrumento prevalente para la planificación de las ciudades modernas que representa una forma de imaginar las ciudades en un estado ideal futuro, sin plantear el proceso estratégico que llevará a él.

segregación espacial, exclusión social, necesidad de traslados largos posibles solo en vehículos privados, privilegiando el individualismo, el consumismo, la privatización del espacio público y nuevos valores y estilos de vida “artificiales” (ONU Hábitat, 2013: 129-130). Por lo tanto, la Organización de las Naciones Unidas declara insustentable este modelo de desarrollo y plantea la necesidad de una transición al modelo de ciudad del Siglo XXI, a través de intervenciones que promuevan: aumento de la densidad de población, fortalecimiento de la diversidad social y de usos, disminución de la dependencia del transporte privado en beneficio del transporte público, promoción de espacios públicos y calles con vida (ONU Hábitat, 2013: 133-136).

Estas medidas propuestas por la ONU, para hacerse efectivas, implican un re-direccionamiento de todo el rumbo de la planeación actual. Los procesos participativos y la planificación urbana con métodos bottom-up han establecido un cambio de tendencia, pero, hasta ahora, no parecen haber influido suficientemente en una transformación substancial de las ciudades contemporáneas, que siguen creciendo según la lógica funcionalista, donde el neoliberalismo y la globalización han venido a empeorar el abandono de los espacios públicos y la expansión sin límite de la ciudad dividida en partes sin comunicación entre sí.

Por lo tanto, es necesario desarrollar nuevas metodologías de análisis del espacio urbano que permitan entender las ciudades a profundidad, no solo a través de datos cuantitativos y miradas desde arriba hacia abajo, sino a través de miradas socio-céntricas que cambian el enfoque de análisis desde adentro hacia fuera.

En este sentido, los estudios sobre la vida cotidiana, relacionados con la componente espacial de la ciudad, representan una gran oportunidad para volver a entender las ciudades desde adentro, identificando áreas de oportunidad que permitan proponer soluciones de mejoramiento del entorno urbano, que tomen en cuenta el desarrollo digno de la vida cotidiana y del habitar al cual todos tenemos derecho.

A nivel teórico, retomar la importancia del habitar y del factor humano en la planificación urbana ha sido un tema abordado por autores y corrientes de pensamiento desde la década de los 60 (Jacobs, 1961; Lefebvre, 1974) hasta tiempos más recientes donde destacan las aportaciones del urbanista danés Jan Gehl (2006 y 2014) sobre el tema de la humanización de los espacios urbanos, además de las visiones del urbanismo con perspectiva de género², que reclaman una redefinición de la planeación urbana a partir de un enfoque socio-céntrico, en oposición al urbanismo técnico funcionalista, donde se toman en cuenta las diferencias de manejo del tiempo según género y reformulan la interpretación de las ciudades desde las tareas de la reproducción. En esta perspectiva, la categoría “vida cotidiana”, definida como conjunto de actividades que las personas llevan a cabo para satisfacer necesidades fundamentales, determinadas por las dimensiones de espacio y tiempo y clasificadas según cuatro esferas³ (Casanovas,

² Nos referimos principalmente a las investigaciones del Col·lectiu Punt 6 de Barcelona, formado por Zaida Muxí, Roser Casanovas, Adriana Ciocchetto, Marta Fonseca, Blanca Valdivia y Sara Ortiz, cuyos trabajos serán citados más en específico de aquí en adelante.

³ El estudio de la vida cotidiana se abordará a partir de cuatro esferas: la esfera productiva, incluye todas aquellas actividades relacionadas con bienes o servicios por las cuales se recibe una

2011; Casanovas y Gutiérrez, 2013; Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6, 2016), se hace fundamental para entender y replantear las ciudades a partir de las necesidades reales de las personas (Muxí, 2006).

Diversos autores consideran que analizar las ciudades y sus dinámicas desde la vida cotidiana, permiten comprender los fenómenos desde la perspectiva y la experiencia urbana del habitante, que se ubica en el centro del análisis. En este sentido, el estudio de las cuatro esferas consideradas fundamentales para entender las dinámicas cotidianas en las urbes, se emplean en este trabajo como herramientas conceptuales y son las siguientes: el trabajo productivo, el trabajo reproductivo, las actividades del tiempo libre y las actividades políticas o de acción social. Estas esferas son interdependientes y requieren analizarse de forma conjunta para ver las sus relaciones reciprocas (Torns, 1998; Casanovas, 2011). Para Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2016), la división entre las esferas es dinámica y es recomendable que la planificación urbana las contemple e incluya en los proyectos que incidan en las ciudades, para garantizar que los tiempos y recorridos personales y familiares sean más eficientes, tomando en cuenta un diseño integral que incluya diversidades como género, condición social y edad.

Este tema ha sido poco ahondado en contextos latinoamericanos, donde parece por lo tanto de vital importancia empezar el análisis a profundidad de la vida cotidiana relacionada con los espacios urbanos (equipamientos y áreas de relación) que permitan vislumbrar posibles escenarios de mejora futura que puedan ser sucesivamente integrados en normativas de planeación urbana y empleados como herramientas de análisis para generar propuestas de mejoramiento a través del diseño de modelos prospectivos con escenarios deseables, para incidir en la generación de barrios más humanos, resiliente y con mayor cohesión social, ya que el mejoramiento del equipamiento cotidiano y de los espacios de relación o públicos de estos, permitirán generar mejores condiciones de vida y cohesión social en las ciudades mexicanas.

Objetivo

Conocer y comparar las relaciones de proximidad que se generan a partir de la experiencia urbana cotidiana de los residentes de la ciudad abierta y la ciudad cerrada en el barrio de Huentitán El Alto en la ciudad de Guadalajara, México, conduciendo un análisis desde la perspectiva de género que permita conocer como los patrones de desarrollo urbano actual generan nuevas relaciones de proximidad de los habitantes en la ciudad con límites difusos.

Método

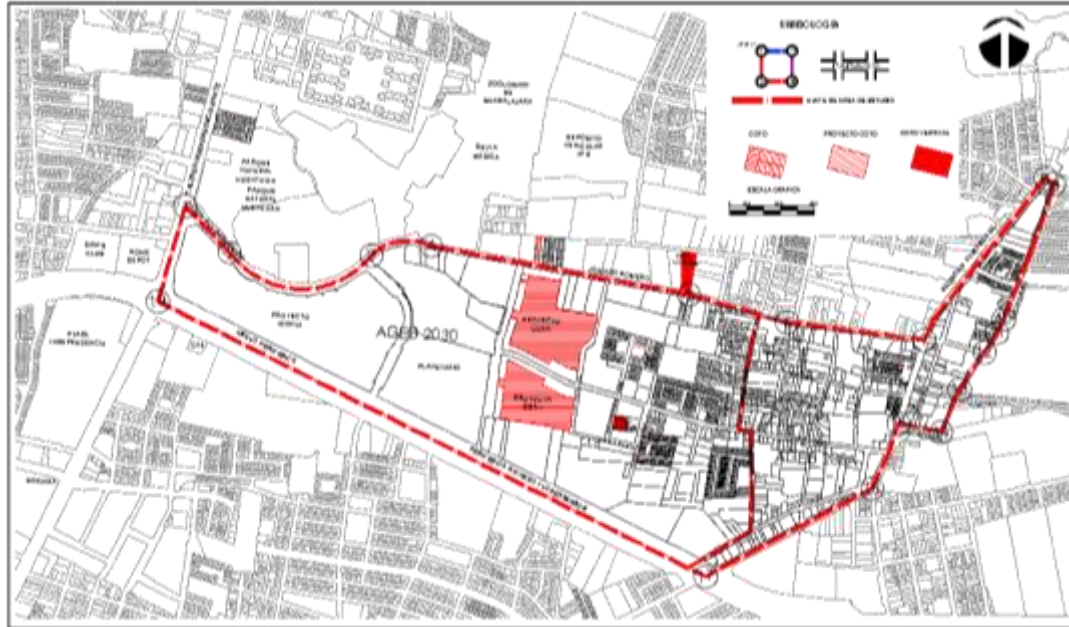
remuneración económica; la esfera reproductiva, se refiere al conjunto de actividades no remuneradas que las personas realizan para el propio hogar y para las personas que lo componen; la esfera propia, incluye las actividades que tienen que ver con el ocio y el tiempo libre que garantizan el desarrollo intelectual y personal; la esfera política, se refiere a aquellas actividades comunitarias que crean las condiciones para la continuidad de las generaciones, el recuerdo y la historia, coincide con la "acción" social.

Se analizó el barrio desde el punto de vista de la presencia de equipamiento urbano y espacios de relación para el desarrollo de la vida cotidiana; se estudiaron y compararon los trayectos cotidianos o rutas de los habitantes, a través de la técnica denominada "*cadena de tareas cotidianas*" y de la realización de entrevistas semi-estructuradas a residentes de la ciudad abierta y cerrada del barrio de Huentitán el Alto de la ciudad de Guadalajara (México), incluyendo las percepciones de las mujeres en torno a la seguridad de la experiencia urbana. Esto permitió establecer diferencias y similitudes en el habitar y en las relaciones de proximidad de residentes del barrio abierto y de las urbanizaciones cerradas, perfilando la experiencia de las mujeres entrevistadas con respecto a la seguridad urbana en sus trayectos cotidianos dentro y fuera del barrio.

Contexto: el barrio de Huentitán el Alto

El área de estudio propuesta para la presente investigación es el barrio de Huentitán el Alto, ubicado en la zona norte-oriental del Área Metropolitana de Guadalajara (Jalisco, México), a este de la Calzada Independencia y a norte del Anillo Periférico, cerca del límite natural de expansión de la ciudad determinado por la barranca de Huentitán. Se trata de un barrio tradicional de los más antiguos de la ciudad, fundado en el siglo XVI, que no ha tenido su oportunidad de consolidarse como otros del mismo periodo, como por ejemplo los barrios de Mexicalzingo y San Andrés, que cuentan con una estructura urbana más completa que incluye una plaza pública arbolada donde se ubica la iglesia, comercios y servicios diversos que se ubican entorno a dicha plaza principal en locales con portales que conforman un espacio público vivo. Huentitán el Alto ha quedado, hasta el momento, como un barrio periférico fuera de las dinámicas de generación de centralidad urbana, aunque su localización estratégica en el área metropolitana lo hace objeto de fuertes presiones inmobiliarias en sus zonas aledañas, como en el caso del proyecto ICONIA que se describirá más adelante.

Imagen 1. Plano de delimitación del área de estudio, barrio de Huentitán El Alto ubicado en el límite norte del Área Metropolitana de la ciudad de Guadalajara, México. En rojo aparecen los fraccionamientos habitacionales cerrados (FHC) de la zona.



Fuente: elaboración propia

El núcleo fundacional del barrio, ubicado entre la calle Joaquín Romero (prolongación del Paseo del Zoológico) y la calle Fernando Calderón, donde se ubica la Parroquia de Nuestra Señora de Guadalupe, junto con algunas fincas de valor patrimonial de corte vernáculo contiguas a la iglesia, no se configura como un verdadero corazón de barrio, donde la iglesia se queda como equipamiento religioso aislado con un amplio patio de acceso cercado por imponentes muros de piedra y acceso regulado en horario y actividades, sin espacio público anexo, ni equipamiento complementario.

En el límite oriental del barrio, encontramos la única plaza pública, en la intersección entre las calles Belisario Domínguez y Antonio Larrañaga, un espacio abierto caracterizado por un área ajardinada y arbolada, mobiliario urbano (bancas) y un kiosco central, con equipamiento de vario tipo a su alrededor: una oficina del registro civil y otra contigua que presta servicio médico de primer contacto, una oficina del DIF, un jardín de niños, una escuela primaria y un pequeño hospital enfrente. Esta plaza tampoco alcanza constituirse como un punto fuerte de referencia barrial, tal vez por su posición marginal con respecto a la geometría del barrio, además que se encuentra a casi 400 metros de distancia de la iglesia y el núcleo fundacional del barrio, antes mencionado. En el cruce entre las calles Antonio Larrañaga y Guillermo Aguirre, se encuentra un área de juegos infantiles, que consta de una pequeña cancha, columpios y resbaladillas, que no se muestran completamente en buen estado, aunque representan un importante punto de encuentro para los niños del barrio.

Imagen 2 (izq). Parroquia de Nuestra Señora de Guadalupe, corazón fundacional del barrio de Huentitán el Alto y atrio de uso restringido. **Imagen 3 (der).** Viviendas originales del barrio con valor fisonómico e histórico.



Fuente: elaboración propia

Imagen 4. Área de juegos infantiles en la calle Antonio Larrañaga.



Fuente: elaboración propia.

El proceso de “modernización” de la ciudad de Guadalajara, iniciado en el periodo *fordista* (1940-1970), ha ocasionado que las vialidades de conexión regional o distrital, sean consideradas como vías rápidas, lo que ha propiciado que pierdan su valor original como agente articulador urbano para convertirse en factor de desarticulación urbana, que, en el caso del barrio de Huentitán el Alto, ha visto limitada su integración urbana a barrios vecinos en su zona sur-este de una forma aún más abrupta desde la construcción del Anillo Periférico (vialidad regional de tránsito rápido que circula el área metropolitana de Guadalajara) con lo cual se ha constituido como un *borde* o barrera física que prácticamente impide o dificulta los

desplazamientos de los habitantes de este barrio hacia las zonas urbanas aledañas. La limitante está relacionada no solo con la propia vía, sino con barreras físicas que impiden los cruces de peatones en sus distintas variantes de movilidad, ya que existen únicamente tres pasos peatonales que coinciden con tres puentes peatonales ubicados en el cruce de Avenida Periférico con 1. la calle Javier Santamaría; 2. la calle 21 de Marzo; 3. la calle Montañas Rocallosas, siendo un franco riesgo intentar cruzar por otros puntos del barrio, lo que no impide que lo hagan los peatones o ciclistas, arriesgando su vida en el intento de cortar el paso. El acceso al barrio presenta dificultades también en automóvil, dado que hay solo dos pasos de cruce vehicular que permiten acceder al barrio, uno en el Periférico en su cruce con Calzada Independencia y el otro en Periférico en su cruce con Avenida Artesanos.

Imagen 5 (izq). Ejemplo de puente peatonal sobre Anillo Periférico, borde urbano que se puede cruzar solo a través del uso de ellos lo que agudiza la desarticulación de los barrios cercanos. Fuente: elaboración propia. **Imagen 6 (der).** Puente peatonal ubicado en el cruce de Av. Periférico y calle Montañas Rocallosas en la esquina donde se ubica la Cruz Verde y la estación de Bomberos.



Fuente: elaboración propia

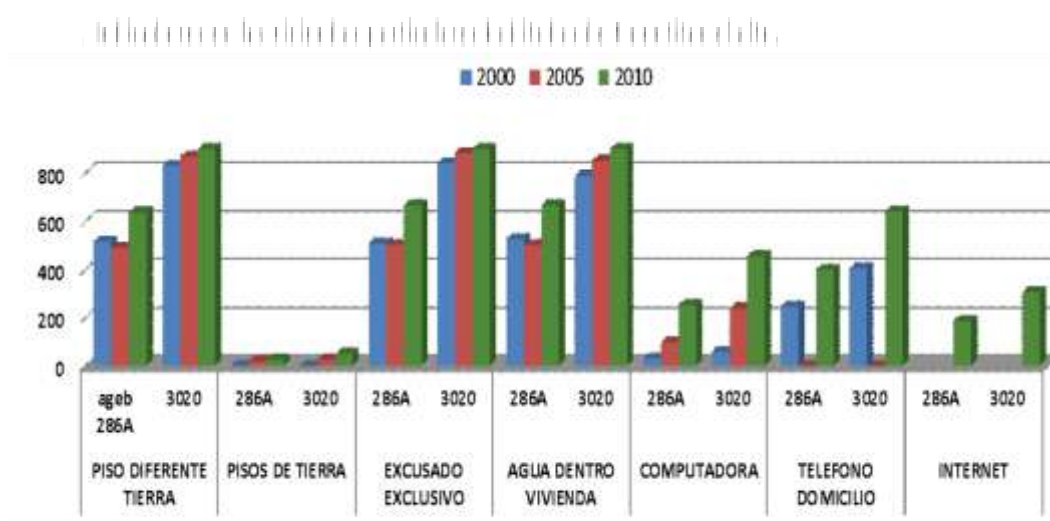
Imagen 7. Ejemplo de nuevos comercios en la zona que ofrecen pago de servicios y depósitos bancarios.



Fuente: elaboración propia

En cuanto a los usos del suelo, predomina el uso habitacional (Imagen 9), que, en muchos casos, se completa con pequeños comercios de tipo familiar en la planta baja, el cual coexiste con franquicias y cadenas comerciales que se han sumado recientemente (Oxxo, Bodega Aurrera Express y farmacia Guadalajara). Los indicadores mostrados en la Imagen 8 muestran que, en su mayoría, las viviendas son de buena calidad y cuentan con los servicios considerados por el INEGI básicos, computadora personal, teléfono domiciliario, mientras el internet está ausente en la mayoría de los hogares del barrio.

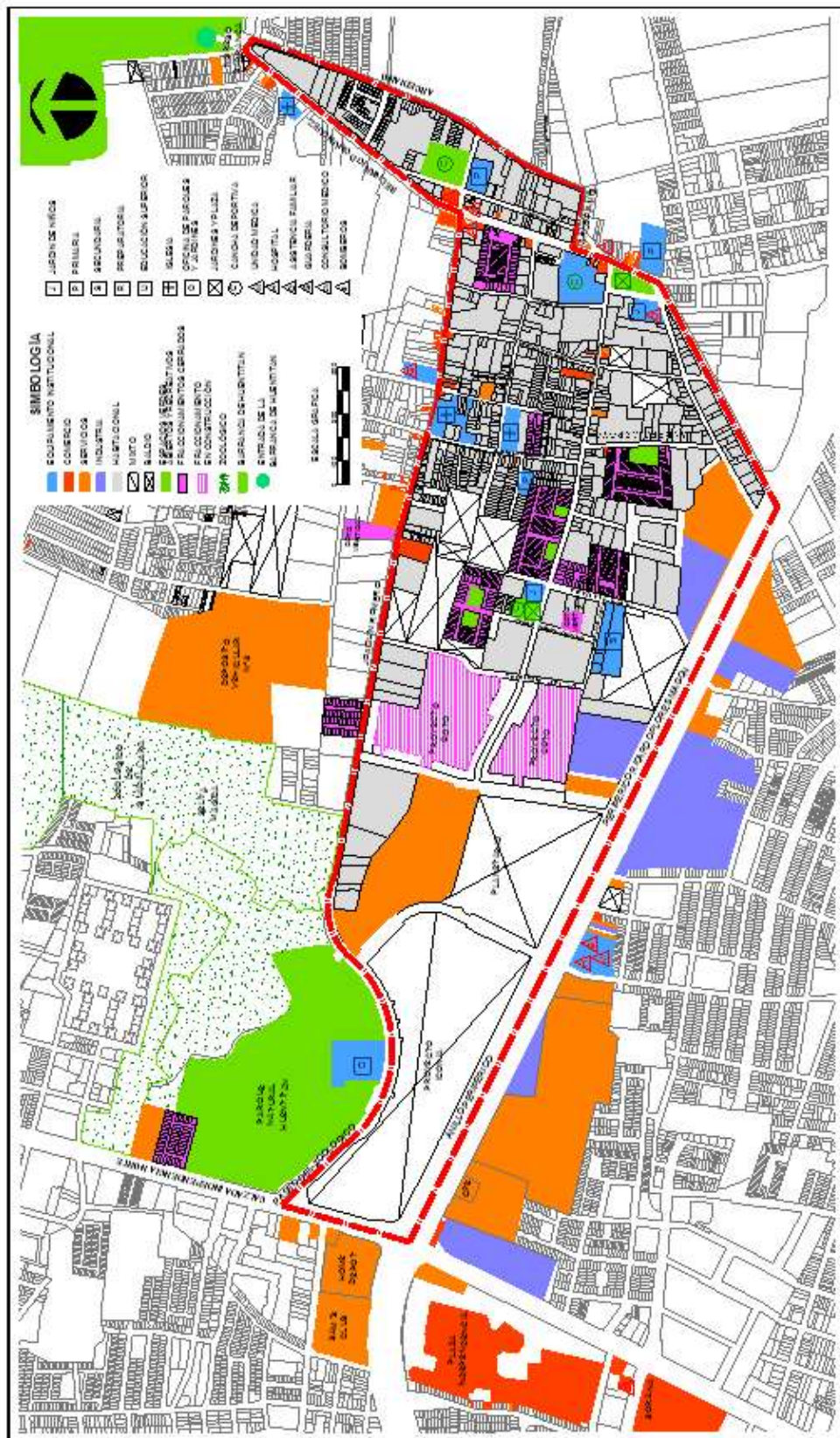
Imagen 8. Indicadores que muestran el estado de las viviendas en el barrio de Huentitán el Alto.



Fuente: elaboración propia con base en los censos de 2000 y 2010, y conteo de 2005, de población y vivienda del INEGI.

En el barrio se identifica también la presencia de pequeñas urbanizaciones habitacionales cerradas, tanto horizontales como verticales que representan, en su conjunto, menos del 8% de la superficie del barrio. Estas urbanizaciones se han implantado en vacíos de la estructura del barrio a partir de la década del 2000, y prácticamente no afectan a la permeabilidad dado que no ocupan más de una cuadra, aunque interrumpen la trama urbana por la presencia de muros perimetrales cerrados. La calidad de las viviendas y de los espacios cerrados muestra un nivel socio-económico más alto con respecto al nivel promedio del barrio donde se colocan, aunque no se trata de fraccionamientos de lujo. En el caso del fraccionamiento de clase media Villas de Huentitán, donde se realizaron entrevistas y trabajo de campo como parte de la presente investigación, se cuenta con unas 68 viviendas unifamiliares adosadas de 2 pisos y de un área verde común con juegos infantiles a la entrada del fraccionamiento. El acceso es controlado a través de una puerta automatizada, aunque no cuenta con caseta de vigilancia y pluma, como pasa en fraccionamientos más grandes en el Área Metropolitana de Guadalajara.

Imagen 9. Levantamiento del uso del suelo del barrio de Huentitán El Alto, de la ciudad de Guadalajara, México.



Las encuestas revelan una diferencia socio-económica importante, donde un 53% de los entrevistados que viven en la parte abierta del barrio declara ganar menos de 3 salarios mínimos, mientras el 95% de residentes del fraccionamiento cerrado declara ganar más de 6 salarios mínimos.

Imagen 10. El fraccionamiento cerrado Villas de Huentitán.



Fuente: elaboración propia

La presión inmobiliaria se ha manifestado, en los últimos años, de forma mucho más fuerte, fijando sus intereses en los predios localizados en el área poniente del barrio de Huentitán El Bajo, donde el Ayuntamiento de Guadalajara ha recientemente socializado el proyecto denominado ICONIA, el cual, después de haber estado detenido por ocho años, fue ratificado el 15 de diciembre del 2016⁴, con la aprobación del convenio modificadorio con la Operadora Hotelera Salamanca con un presupuesto de 7,800 millones de pesos de los cuales 400 millones serán aportados por la federación para obra pública. Este, sustituye al proyecto antes conocido como Puerta Guadalajara, impulsado en el año 2008 por el presidente municipal Alfonso Petersen Farah, a través de la compañía Mecano América, filial de la compañía española del mismo nombre, quien posteriormente vendió los derechos⁵ aparentemente por problemas financieros.

Este proyecto muestra como la oferta inmobiliaria que aquí pretende ubicarse, dirigida a sectores de tipo medio y medio alto, aprovechando las condiciones estructurales existentes y las ventajas de su localización intraurbana (intersección de dos vías importantes: Anillo Periférico y Calzada Independencia), siguiendo las pautas de urbanización establecidas para la ciudad para redensificarla, no están tomando en cuenta las reales condiciones del barrio, ni las exigencias de sus habitantes.

⁴ "Guadalajara ratifica proyecto del Fondo Iconia", esta noticia se puede consultar en el periódico *El Informador* versión impresa lunes, 7 de Agosto de 2017 o en línea www.informador.mx

⁵ "Quimera llamada ICONIA", esta noticia se puede consultar en el periódico *Milenio* versión impresa viernes, 24 febrero de 2017 o en línea www.milenio.com

De acuerdo con declaraciones del Gobernador del estado de Jalisco, Aristóteles Sandoval, ICONIA contendrá en su espacialidad equipamientos y espacios públicos para la zona de Huentitán. Se prevé la construcción de varios equipamientos, que incluyen: una escuela de líderes de alto nivel académico de la fundación Lisi y la remodelación de los centros urbanos de Huentitán⁶, un pabellón eco-técnico y un pabellón de exposiciones, quedando aparentemente solo el parque natural Huentitán como espacio público dentro de su plan maestro. Además, se preve la creación de dos Arenas para eventos, que suponen la relocalización del recinto ferial de las populares fiestas de octubre, ahora ubicado en el Auditorio Benito Juárez, lo cual ha ocasionado un fuerte rechazo por parte de distintos colectivos de habitantes quienes incluso se han amparado ante los anteriores planes parciales de desarrollo urbano de la zona. La propuesta propone integrar, en su discurso, los barrios y colonias aledaños, pero en la práctica, se ha dado poca difusión al proyecto ejecutivo y a las estrategias para lograr dicha integración.

Imagen 11: Plan maestro del proyecto ICONIA.



Fuente: mural.com

El complejo comercial y habitacional de ICONIA, será ubicado en la intersección de Periférico y Calzada Independencia, en terrenos que eran propiedad municipal y que en el año 2008, fueron cedidos a la empresa española MECANO, comprados por la Operadora Hotelera Salamanca quien encabeza actualmente el proyecto. El complejo, con base a la información encontrada en internet, contendrá un Centro comercial con 3 niveles y 122,000 m² de superficie, con más de 300 locales para tiendas departamentales, de autoservicio, gimnasio, cines, restaurantes y comercios diversos. Además de 1,872 departamentos con un precio estimado de 12 mil pesos por m², con 3800 cajones de estacionamientos y se ofertarán

⁶ Idem.

amenidades de ocio y descanso, las cuales no incluyen –como se puede comprobar en el plano en la Imagen 11- espacio público, sino más bien espacio semi-público o semi-privado, el de uso comercial y de servicios concentrados en dicho centro comercial. El plan maestro comprende como parte pública un total de 20 hectareas y como parte privada un total de 5.7 hectareas de terreno, de un total de 25.7 hectareas que no olvidemos eran 100% públicas.

Resumiendo, a través del análisis de las condiciones socio-espaciales del barrio de Huentitán el Alto, se observó que este no cuenta con una centralidad intraurbana de envergadura metropolitana y la conformación del centro barrial, coincidente con el área entorno a la iglesia, queda más bien inconclusa desde el punto de funcional, aunque mantiene cierta carga simbólica, histórica y fisonómica. Lo cual no excluye que se puedan realizar en el barrio, en las superficies libres intraurbana o vacíos urbanos existentes, nuevos espacios de centralidad que permitan lograr una mayor integración física y funcional, considerado en su concepto proyectual zonas de movilidad integral, con espacios públicos que permitan su uso y disfrute, así como operaciones que permitan rehabilitar la estructura urbana existente, especialmente en los predios ubicados en la zona poniente del barrio donde se encuentra una gran cantidad de suelo urbano disponible, del cual una importante superficie era pública y que actualmente ha pasado a ser privada, receptora de nuevos proyectos de gran envergadura e importancia y no precisamente integradores de los distintos actores sociales de la ciudad.

Proximidad y vida cotidiana: una aproximación teórica.

Para entender como los nuevos patrones de desarrollo urbanos cerrado influyen en las formas de movilidad en la ciudad, es necesario introducir un importante concepto para el presente análisis: la proximidad.

Generalmente, cuando se habla de proximidad en términos urbanos, se relaciona directamente con la ciudad compacta y con los beneficios ambientales, sociales, económicos y de salud que esta implica. Promover una ciudad *próxima* significa disminuir las emisiones de carbono (Norman et Al. 2006; Kennedy et Al. 2009), garantizar una mejor calidad de vida y salud (Ewing, 2014), además de generar ciudades más incluyentes desde el punto de vista del género y para distintas categorías sociales y perfiles de habitantes (Muxí, 2014).

La proximidad tiene que ver principalmente con dos dimensiones: la espacial, entendida como distancia geométrica entre dos puntos y la temporal, o sea el tiempo empleado en el recorrido. Como lo indican Miralles y Marquet (2013), mencionando el estudio de Schafer (1998), el tiempo medio de desplazamiento por persona se ha mantenido con respecto al pasado⁷ aunque las distancias que recorreremos son, hoy en día, siempre más extendidas. Esto se debe a la introducción de medios de transporte motorizados que han estado desplazando formas de movilidad más tradicionales, como por ejemplo el caminar, a través de una supuesta modernización y funcionalización del territorio.

⁷ Schafer (1998) analiza tendencias de traslado de la población urbana en 11 regiones del mundo, desde 1960 hasta 1990.

Sin embargo, las dos dimensiones de espacio y tiempo permiten describir solo parcialmente el concepto de proximidad, que, a pesar de estar relacionado con factores medibles, es estrictamente subjetivo y polisémico, dado que se relaciona directamente con la percepción y con la experiencia personal. De esta reflexión, surge otra dimensión fundamental para entender la proximidad en términos urbanos: la vida cotidiana, o sea las necesidades y exigencias que mueven a las personas a desplazarse en la ciudad.

Jane Jacobs (1961), desde los años '60, hacía un elogio a la ciudad con mezcla de usos y diversidad que permitiera desarrollar la vida cotidiana en la proximidad del barrio. El urbanista Jan Gehl (2006 y 2014), en tiempos más recientes, ha reivindicado fuertemente la construcción de una ciudad con espacios públicos a escala humana, donde el habitante y su experiencia cotidiana en la ciudad son protagonistas.

Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2016: 43), retomando las ideas de Jacobs (1961) y como parte de una corriente de urbanismo feminista, considera que la proximidad es una de las cinco cualidades urbanas primordiales que cualquier espacio público o equipamiento urbano debería tener para garantizar un desarrollo adecuado de las necesidades cotidianas, definiéndola:

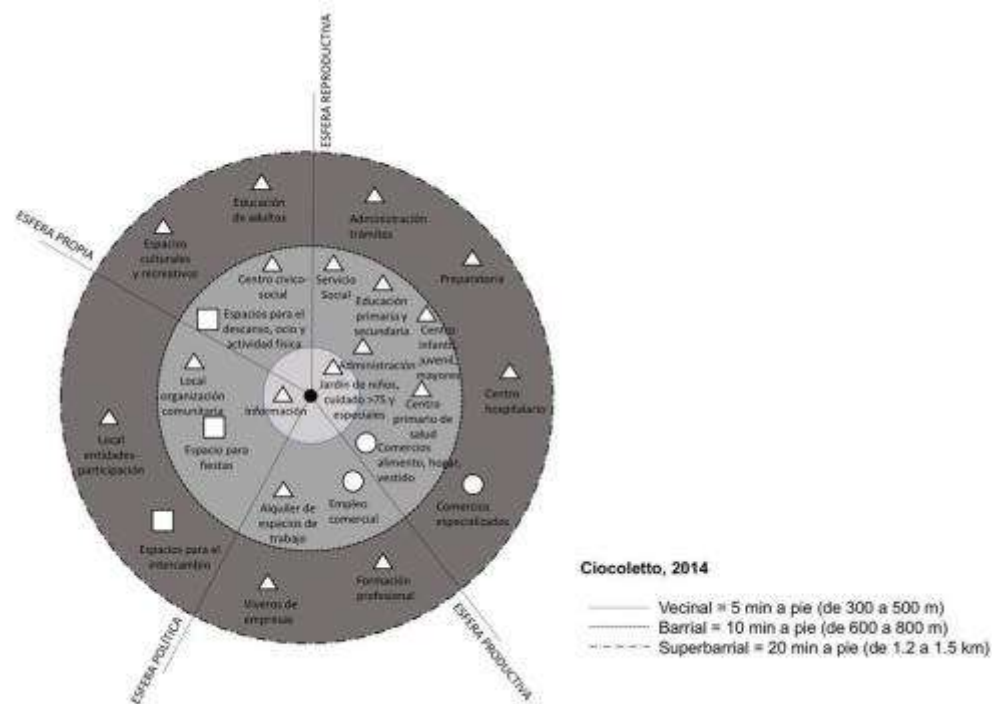
la ubicación cercana en el espacio y en el tiempo, así como la conectividad peatonal libre de obstáculos de los espacios de relación de los equipamientos de uso cotidiano, incluye además paradas de transporte público y comercios, considerando que sea posible a todas las personas realizar todas sus actividades cotidianas con recorridos que enlacen los distintos usos y funciones del espacio de formas peatonal. Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6, (2016: 43)

Las tres escalas de proximidad consideradas ideales son:

- a. Vecinal a 5 minutos de la vivienda o hasta 500 metros de distancia;
- b. Barrial a 10 minutos, hasta 800 metros;
- c. Supra-barrial, de 20 minutos de recorrido o hasta 1300/1500 metros de distancia.

Las cuales se consideran óptimas para el desarrollo de las actividades cotidianas, especialmente la escala de barrio, que contiene la vecinal, en donde deberían ubicarse idealmente todos los espacios de convivencia y relación, los equipamientos y las paradas de transporte público. La escala supra-barrial se considera complementaria, y puede incluir recorridos tanto a pie como en transporte público, para tener fácil acceso al resto de equipamientos y espacios que pueden encontrarse fuera de la escala barrial. Las distancias se calculan a partir de los tiempos ideales de traslado a pie, calculados para que puedan ser recorridos por personas mayores o con niños.

Imagen 12. Escalas de proximidad para un correcto desarrollo de la vida cotidiana.



Fuente: elaboración propia basada en un esquema de Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2016)

En el enfoque analítico propuesto por Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2016) y retomado en la presente investigación es, por lo tanto, fundamental entender la proximidad desde el individuo, en su relación con la vida cotidiana, la cual se define como conjunto de actividades, divididas en las cuatro esferas productiva, reproductiva, propia y política, que los individuos llevan a cabo para satisfacer sus necesidades (Casanovas y Gutiérrez, 2013; Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6, 2016).

A cada esfera pertenecen varias actividades, a las cuales corresponden también ciertos lugares en la ciudad, que llamaremos *espacios receptores de la vida cotidiana*, los cuales están relacionados con el concepto de proximidad, en el sentido que cada habitante realizará sus actividades en el lugar más próximo a sus necesidades, dependiendo esta proximidad no solo de factores espacio-temporales, sino también de los gustos, preferencias, recorridos cotidianos e incluso la historia personal y familiar de cada uno.

Imagen 13. Esferas de la vida cotidiana.

| Esferas de la vida cotidiana | Definición general | Actividades | Espacios receptores de la vida cotidiana |
|--------------------------------|---|--|--|
| ESFERA PRODUCTIVA | Actividades relacionadas con la producción de bienes y servicios, las cuales normalmente suponen una remuneración en forma de salario. (Casanovas y Gutiérrez, 2013). | Trabajar (cualquier trabajo remunerado) | Oficinas Empresas Industria Comercio (cualquier lugar de trabajo) |
| ESFERA REPRODUCTIVA (1) | Actividades no remuneradas que realizan las personas de una unidad de convivencia para el cuidado de ellas mismas, para los integrantes de la familia o para una familia ajena. Llamadas también actividades domésticas, son las relacionadas con proporcionar vivienda, nutrición, vestido y cuidado. (Casanovas y Gutiérrez, 2013). | Proporcionar vivienda (comprar o alquilar una vivienda, amueblarla, mantenerla limpia, etc.), proporcionar nutrición (organización de las comidas, compra de alimentos, preparación de alimentos, servir alimentos, lavar platos), proporcionar vestido (compra de ropa y zapatos, lavar, planchar), proporcionar cuidado (atender y cuidar personas dependientes, por ejemplo, acompañar hijos a la escuela, acompañar hijos o personas mayores al doctor, jugar con hijos, etc.) | Administración tramites (oficinas públicas, bancos, oase servicios); Educación preescolar; Educación primaria y secundaria; Preparatoria; Mercados y supermercados; Comercio; Espacios para el cuidado y la socialización (áreas de juegos para niños, parques, etc.); Áreas para actividades extra-curriculares infantiles; Centros médicos y de salud; Hospitales |
| ESFERA PROPIA | Actividades relacionadas con el desarrollo personal e intelectual de cada persona. Se encuentran dentro de esta esfera la vida social, los deportes, el ocio, el tiempo libre, las aficiones, etc. (Serrano, 2006). | Descansar, caminar, hacer deporte, leer, escuchar música, ver una película, estudiar/aprender, celebrar, platicar, salir a comer, cuidar su propia salud, cuidado del cuerpo, convivir con amigos o familia, etc. | Espacios culturales y recreativos cerrados (bibliotecas, teatros, cines, museos, etc.); Espacio de recreación al aire libre (parques, gimnasios al aire libre, plazas, etc.); Otros espacios para actividad física (gimnasios); Restaurantes y cafés; Espacios para la educación de adultos (Universidades, espacios para aprendizaje y actividades extra-curriculares de adultos) |
| ESFERA POLÍTICA | Acción para la fundamentación y conservación de la comunidad política. Crea las condiciones para la continuidad de las generaciones, para el recuerdo y para la historia. Son las actividades relacionadas con la participación social, cultural y política. (Arent, 1958). | Actuar en la comunidad | Espacios para la organización ciudadana; Asociaciones de vecinos |

(1) Muchas actividades de la esfera reproductiva se desarrollan al interior de la vivienda, sin embargo, aquí interesa analizar aquellos lugares que se encuentran afuera de la misma, ya que el objetivo es investigar las relaciones urbanas.

Fuente: elaboración propia en base a Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6 (2016).

En este sentido, la definición de proximidad geográfica propuesta por el Col·lectiu Punt 6 y relacionada con dimensiones espacio-temporales, además de conceptos de autonomía y accesibilidad del espacio, se puede ampliar a través de otro concepto, propuesto por Gilly y Torre (2000): la proximidad organizacional. Este tipo de proximidad hace referencia a la cercanía económica entre los sujetos, que se mide a través de las dos categorías similitud y pertenencia. Se define una proximidad institucional, que se presenta cuando hay una adhesión de los agentes a espacios de representatividad, modelos, reglas y acciones comunes y una proximidad territorial como superposición de las dos variantes de proximidad geográfica e institucional. Aunque este concepto está más relacionado con la Economía como disciplina, es importante reflexionar sobre la dependencia de la proximidad de factores que no son estrictamente físicos o geográficos, sino que tienen que ver directamente con la pertenencia de los sujetos a ciertos grupos sociales.

En resumen, la definición de proximidad propuesta para el presente estudio, tiene que ver principalmente con el individuo y sus actividades cotidianas divididas según las esferas personales, asumiendo como parte de la hipótesis para el trabajo de campo que se encontrarían diferencias relacionadas con la pertenencia a uno u otro de los dos grupos de habitantes identificados para el análisis: los residentes de las urbanizaciones cerradas - *ciudad cerrada* - y los habitantes del barrio abierto - *ciudad abierta*. Utilizar este concepto más subjetivo y abierto, que no apunta a una definición *ideal* de proximidad, asumiendo que cada categoría de habitantes, a través de sus recorridos cotidianos, busca construir una proximidad funcional a sus exigencias, nos permite plantear un estudio exploratorio donde, a través de entrevistas y técnicas de recolección de datos como la *cadena de tareas cotidianas*, se buscará entender las proximidades múltiples y distintas de la ciudad.

En lugar de pensar en la proximidad como una distancia corta o recurrente en poco tiempo, lo cual permite definirla solo en términos ideales, vamos a medir la proximidad real de lo que pasa en la ciudad extendida, entendiendo entonces que la proximidad está directamente relacionada con aquellos lugares que permiten satisfacer necesidades cotidianas básicas con los medios y tiempos que se disponen.

Pensando en la tradicional división del trabajo, donde las tareas invisibles del trabajo reproductivo han sido asignadas al género femenino, mientras el género masculino se asocia con el trabajo productivo remunerado, es fácil hipotetizar que el análisis de la proximidad, así como se define en el presente estudio, va a arrojar resultados distintos para la experiencia de hombres y mujeres en la ciudad, así como se podrá observar en los resultados de la investigación. Otro factor importante a tomar en cuenta en esta perspectiva de género es la seguridad urbana, real y percibida, dado que las mujeres, como sujetos más vulnerables, tienen una percepción distinta de la ciudad en cuanto a su seguridad: el miedo limita la movilidad de las mujeres en el espacio público, cambiando sus recorridos y trayectos y restringiendo el uso del espacio urbano (Colectiu Punt 6, 2017).

Barrio y red de proximidad cotidiana de los habitantes de la ciudad abierta y cerrada.

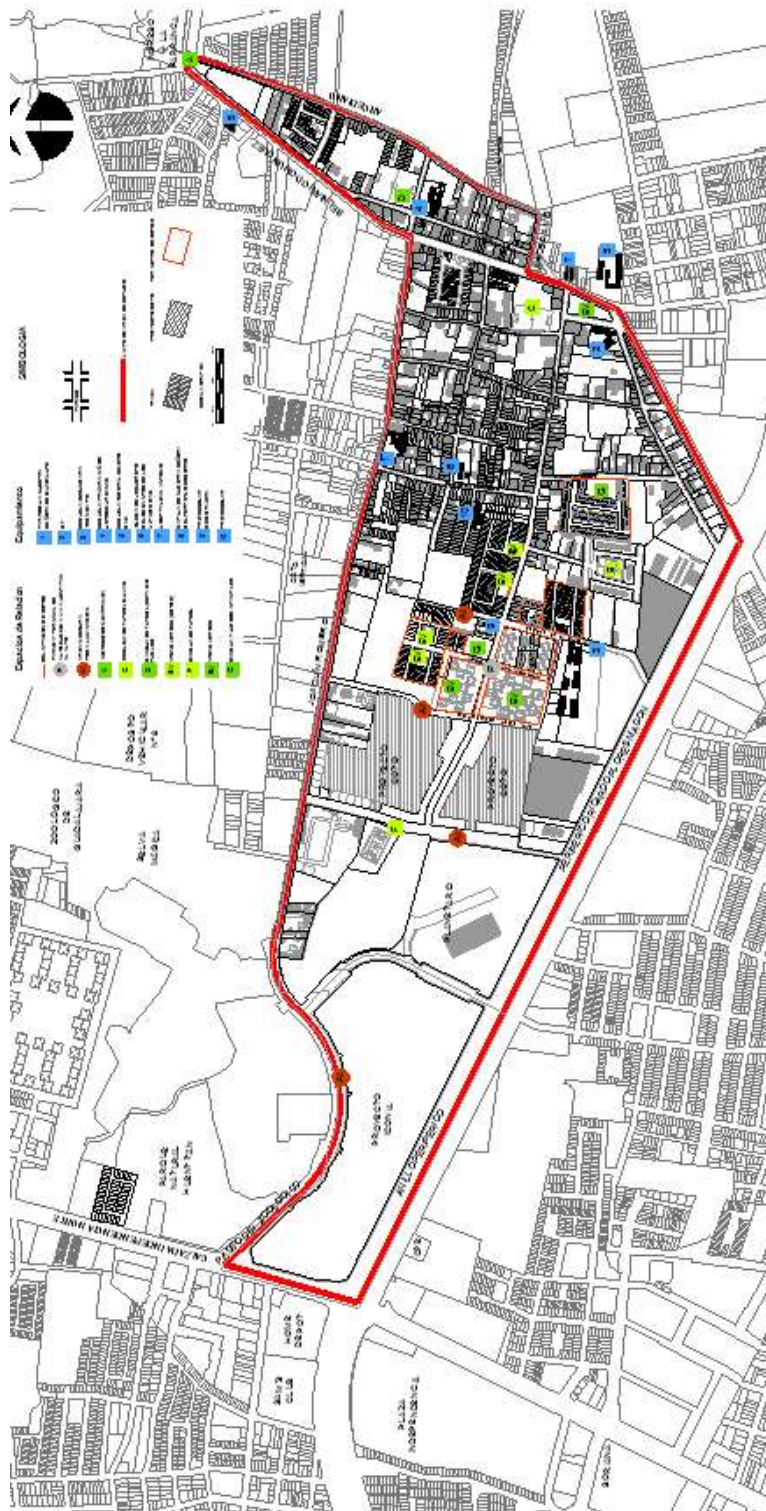
Entrando más detalladamente al caso de estudio, la investigación propone identificar los lugares de la vida cotidiana y los recorridos de los habitantes del barrio abierto y de los conjuntos habitacionales cerrados de Huentitán el Alto, que llamaremos *red de proximidad cotidiana*.

En una primera parte del análisis, se identifican los *lugares receptores de la vida cotidiana*, ubicados en el perímetro del área de estudio, catalogándolos como espacios de relación y equipamientos urbanos, como muestra el mapa en la Imagen 14.

Analizando el mapa bajo el parámetro de la proximidad geográfica y funcional del barrio, podemos observar:

- a. El tejido urbano ofrece una mezcla de usos, sobre todo en la parte de la traza más antigua, en la sección oriente del barrio. A partir de la calle Javier Santamaría hacia el poniente, existen predios baldíos, algunos de los cuales ya tienen infraestructura vial para construir nuevos conjuntos habitacionales cerrados (espacios monofuncionales).
- b. Los equipamientos cotidianos están a distancias consideradas adecuadas para la escala del barrio. Sin embargo, hay una serie de problemas que se presentan en el barrio en relación a la proximidad por el mal estado de calles, banquetas e inexistencia de paradas de autobús; además de la presencia de la barrera constituida por el anillo Periférico que dificulta la conexión con barrios aledaños de la ciudad
- c. Los espacios de relación se encuentran insertados en la red de proximidad del barrio, destacando entre ellos: la plaza vecinal ubicada en el límite oriental del área de estudio; un área de juegos infantiles en el cruce entre las calles Antonio Larrañaga y Guillermo Aguirre Fierro; otra cancha con área de juegos infantiles en la calle Andrés Arroyo de Anda; el patio de acceso a la Iglesia Nuestra Señora de Guadalupe en la parte fundacional del barrio. La distancia aproximada entre las áreas de juego y la iglesia es de 8 minutos caminando (700 m), mientras las dos áreas de juegos distan aproximadamente 3 minutos caminando (270 m) entre ellas. A pesar de las cortas distancias, los recorridos están en muy mal estado, con falta de banquetas y en algunas partes incluso falta presencia de puertas y ventanas hacia la calle, como por ejemplo en el último tramo de la calle Larrañaga casi llegando a Belisario Domínguez o, en la misma calle Larrañaga, en el tramo donde se encuentra el fraccionamiento Villas de Huentitán, que se ubica justo una cuadra antes de llegar a una de las dos áreas de juegos infantiles.

Imagen 14. Localización de equipamientos cotidianos y espacios de relación del barrio de Huentitán El Alto, de la ciudad de Guadalajara, México.



Fuente: Elaboración propia.

Sucesivamente, se define la red de lugares de la vida cotidiana por cada habitante entrevistado, a través de la técnica de investigación de campo denominada *cadena de tareas cotidianas* (Col·lectiu Punt 6, 2014) que se aplica en dos momentos consecutivos: primero, el habitante realiza una lista de tareas cotidianas e identifica horarios, lugar, distancia en tiempo, medio de transporte y frecuencia con la cual desarrolla la actividad; segundo, el habitante piensa en un día tipo y menciona todas las actividades que se desarrollan a lo largo del día, en orden cronológico y como un relato, describiendo a profundidad las rutas urbanas que conectan los lugares de la vida cotidiana, mientras el entrevistador las marca en un mapa junto con el registro de cualquier comentario que pueda resultar útil a entender las necesidades y percepciones del habitante. Cabe mencionar que las entrevistas se aplicaron de forma individual, al contrario de lo que propone el Col·lectiu Punt 6, donde la técnica se aplica en forma de taller colectivo donde los resultados individuales se pasan a un mapa de discusión común en la segunda etapa.

Los resultados de la aplicación de esta técnica de campo se graficaron a través de diagramas circulares que resumen la información sobre la red de lugares de cada habitante, clasificándolos dentro de las cuatro esferas de la vida cotidiana y ubicándolos según cinco *escalas de proximidad*, que emergen de las mismas entrevistas: barrial, distrital, municipal, metropolitana y regional. Además, los diagramas contienen información sobre los medios de transporte utilizados en cada recorrido y la tipología del mismo, identificando dos tipos: lineales, que coinciden con trayectos de punto a punto o poligonales, o sea trayectos que incluyen más de una parada.

Es importante mencionar que, en el caso de la ciudad abierta, no se pudo trabajar la cadena de tareas cotidianas de forma completamente satisfactoria, ya que los habitantes manifestaron temor por su seguridad y para el destino y uso de la información. En este caso, el miedo fue un factor determinante que no permitió a los habitantes compartir información detallada sobre sus recorridos y horario, sin embargo fue posible recabar, a través del relato, datos suficientes y fidedignos que permitieron reconstruir los recorridos cotidianos. En el caso de los habitantes de la ciudad cerrada, la dinámica fue distinta, dado que, a partir de algunos informantes conocidos, a través de la técnica de la bola de nieve, se pudo acceder a todos los entrevistados, lo cual permitió empezar las entrevistas con la confianza necesaria para compartir trayectos, destinos y horarios de forma precisa y sin miedo.

A continuación, se presentarán algunos ejemplos de *red de proximidad cotidiana* de habitantes de la ciudad abierta y de la ciudad cerrada, que por cuestión de extensión de este artículo, presentaremos a manera solo representativa, como ejemplos del estudio realizado.

Caso de estudio 1: red de proximidad cotidiana del barrio abierto

A continuación, se encuentra resumida información general sobre recorridos según esferas de la vida cotidiana, que se delineó a partir de las entrevistas realizadas.

Esfera productiva

Los residentes originales del barrio, reportaron trabajar en el negocio familiar ubicado en casa o cerca de esta, con lo cual su esfera productiva la llevan a cabo totalmente en el barrio.

Escala urbana y medio de transporte: Barrial y a pie.

Solo un vecino informó que sale a comprar al Mercado Felipe Ángeles frutas y verduras para su negocio y lo hace en su camioneta de carga.

Escala urbana y medio de transporte: Municipal y en auto.

Esfera reproductiva

El cuidado de los hijos se realiza por las madres y/o abuelas (en caso que la madre trabaje), comen en casa, compran en las tiendas del barrio, los niños acuden a escuelas ubicadas también en la escala barrial.

Escala urbana y medio de transporte: Barrial y a pie.

Acuden ocasionalmente a la Plaza Comercial Independencia (plaza comercial).

Escala urbana y medio de transporte: Distrital y en transporte público

Esfera propia

Se reúnen en algunos puntos del barrio, como en la terminal de la ruta 603-A en una banca a conversar con sus vecinas o vecinos, a la entrada o salida de las escuelas de los niños aún cuando solo tienen la banqueta para hacerlo.

Escala urbana y medio de transporte: Barrial y a pie.

Esfera política

Las actividades sociales y comunitarias están vinculadas con la Parroquia del barrio o la iglesia de Jesucristo de los Últimos Días. En algunos casos acuden a los festivales de las escuelas de los hijos, a las fiestas patronales y al Lienzo Charro del barrio.

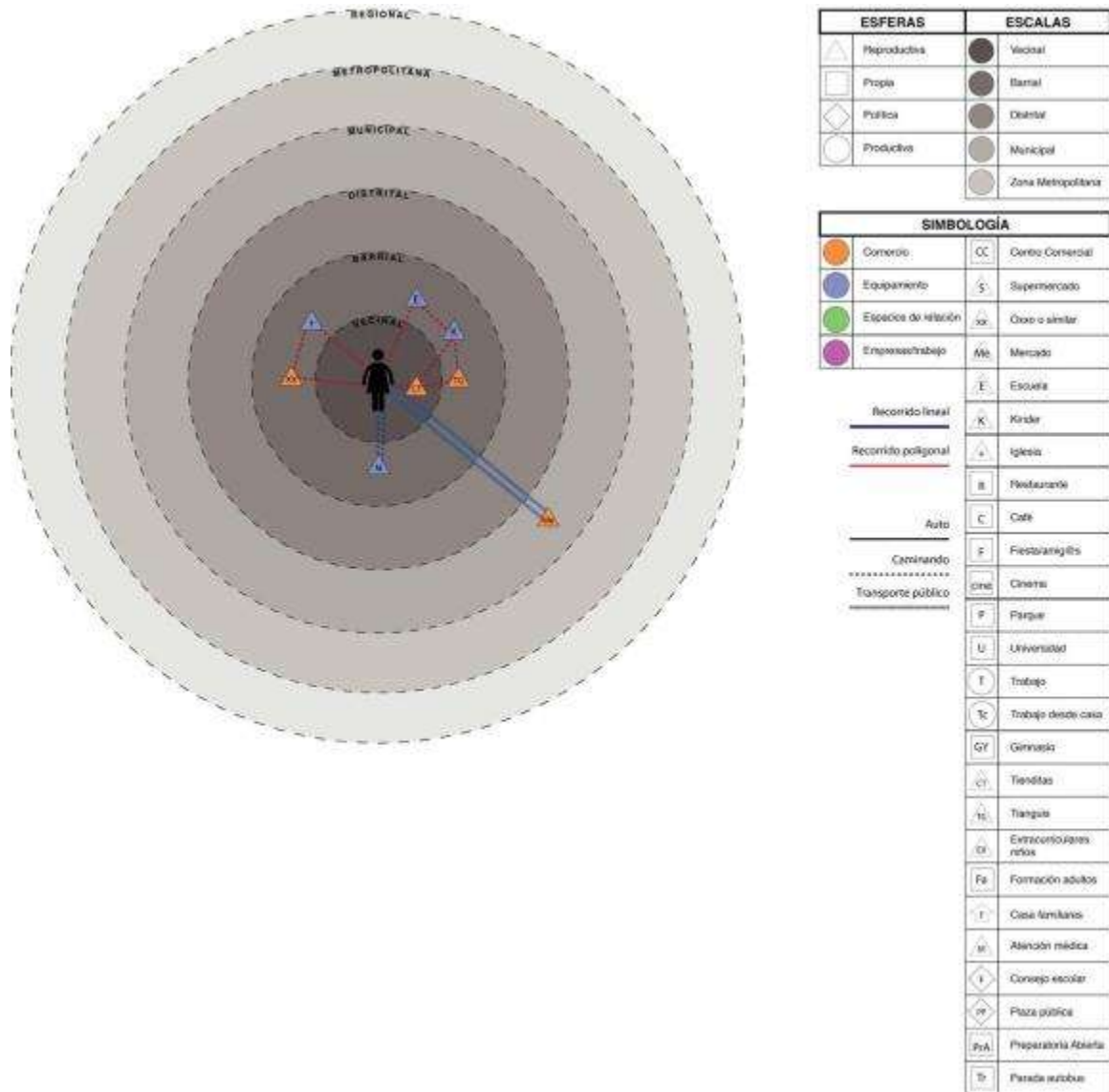
Escala urbana y medio de transporte: Barrial y a pie.

Ejemplo 1: red de proximidad

Mujer, ama de casa, 58 años, cuatro hijos, dos nietos

Barrio abierto

Imagen 15. Mujer que vive con su marido y dos de sus cuatro hijos, de los cuales uno ya tiene familia propia y tiene dos hijos en edad escolar. La abuela acompaña los niños a la escuela en la mañana, de regreso pasa a la tienda o al tianguis semanal a comprar frutas y verduras. Los fines de semana va a la Parroquia del barrio.



Caso de estudio 2: red de proximidad cotidiana de la ciudad cerrada

A continuación, se encuentra resumida información general sobre recorridos según esferas de la vida cotidiana, que se delineó a partir de las entrevistas realizadas.

Esfera productiva

El 100% de los residentes de ciudad cerrada, informaron que trabajan fuera del barrio y realizan casi todas sus actividades fuera del mismo. Solo algunas compras

ocasionales en: tienda, carnicería, tianguis semanal y farmacia Guadalajara o Aurrera Exprés de Huentitán El Alto.

Escala urbana y medio de transporte: Distrital, Metropolitana y Regional, en auto.

a) Artista plástico, 42 años, casado, sin hijos

Trabaja por la mañana en el CUAAD⁸, por las tardes acude eventualmente a un taller de artistas plásticos cerca de la barranca de Huentitán a unas calles de la Universidad. Y dos veces por semana imparte un curso de cerámica en Tonalá (municipio conurbado que forma parte del Área Metropolitana de Guadalajara).

Escala urbana y medio de transporte: Distrital, en auto-bicicleta y/o auto-transporte público

b) Profesora, 38 años, casada, un hijo de 2 años

Trabaja en el CUAAD todos los días, por la mañana y por la tarde pasa por su hijo a la guardería que está cerca de plaza Independencia. En ocasiones acude de nuevo por la tarde a su trabajo.

Escala urbana y medio de transporte: Distrital y en auto

c) Psicóloga, 46 años, divorciada, una hija de 22 años

Trabaja por la mañana en su consultorio y por la noche cada tercer día en una institución de apoyo psicológica gubernamental.

Escala urbana y medio de transporte: Distrital y Metropolitana, en auto.

d) Contadora, 38 años, divorciada, dos hijas de 10 y 12 años

Trabaja en un despacho de contabilidad, acude a 3 o 4 empresas por día para revisar trámites contables y va a su oficina por la mañana a recoger expedientes. Los viernes y sábados trabaja por la tarde-noche en un negocio familiar (de sus padres) elaborando aguas frescas y helados cerca del Auditorio Benito Juárez (en el municipio de Zapopan).

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana y en auto.

e) Contador jubilado, 51 años, casado, tres hijos de 21, 24 y 26 años

Trabaja como freelance en distintos puntos de la ciudad, sale entre semana por las tardes solo cuando tiene cita con clientes.

Escala urbana y medio de transporte: Distrital y Metropolitana, en auto.

f) Dentista, 40 años, casada, sin hijos

Acude a trabajar entre semana a su consultorio dental entre Av. México y Av. Américas. Por las tardes atiende en consultorios de los municipios de Chapala y Ajijic (poblaciones localizadas fuera del Área Metropolitana de Guadalajara), solo si tiene citas y por lo menos martes y jueves.

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana y Regional, en auto.

⁸ El CUAAD es el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la Universidad de Guadalajara, ubicado en la zona de Huentitán.

Esfera reproductiva

Contadora: lleva a sus hijos a la escuela (primaria y secundaria) en la mañana, de donde los recoge la abuela y se quedan en su casa hasta que ella termina de trabajar y pasa por ellos. A veces comen todos en casa de los abuelos. En la tarde cuida a sus hijos en su casa. Considera mejores las escuelas ubicadas cerca del estadio Jalisco, a unas calles de la casa materna. Compra algunas cosas en la tienda y el supermercado que le quedan de paso en el trayecto casa-trabajo-casa.

Profesora: Su hijo acude a guardería por la mañana, ella lo recoge saliendo del trabajo o su marido lo hace también. Comen en casa y ambos cuidan a su hijo por la tarde, a veces con apoyo de la abuela materna. Hace la compra en un supermercado en la Plaza Independencia (plaza comercial), o en el que le quede de paso el fin de semana, a veces en el tianguis semanal (que considera inseguro) y algunas cosas en la tienda de la esquina o carnicería enfrente del fraccionamiento cerrado. También compra fruta y verdura en un negocio ubicado enfrente de la guardería de su hijo.

Contador: Tienen solo un automóvil, por lo tanto el se encarga del transporte de su esposa y su hija menor que aún vive con ellos, llevándolas y trayéndolas todos los días de la estación del macrobús -ubicada en la Calzada Independencia en su cruce con anillo Periférico- a casa. Compra de forma cotidiana en la carnicería y tienda del barrio de regreso de dejarlas por la mañana. Considera su barrio inseguro para que ellas caminen solas a la estación del transporte público.

Escala urbana y medio de transporte: Distrital y barrial, en auto

Esfera propia

Dentista: Acude al gimnasio cerca de la casa de sus suegros, estando ahí hace compras para llevar a su casa (carnicería, cremería, frutas y verduras). La colonia Jardines Alcalce le gusta más y considera que los alimentos que ahí compra son de mejor calidad que los que encuentra en su barrio. También compra en Chapala o Ajijic que es donde encuentra productos *gourmet* pues estas poblaciones tienen un alto porcentaje de población norteamericana y canadiense, le gustaría vivir en esa colonia en un futuro cercano.

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana y, en auto.

Psicóloga: Acude todas las tardes al gimnasio saliendo del trabajo. Tres días a la semana, por la tarde, antes o después de visitar a sus padres que viven muy cerca del gimnasio, de ahí se va hacia el trabajo nocturno. Si necesita algo en el trayecto de trabajo a casa o casa al trabajo llega a comprarlo en algún supermercado que esté de paso, no le gusta acudir a los centros comerciales pero lo hace cuando necesita algo.

Va a cenar una vez por semana con sus vecinas del fraccionamiento a una cenaduría del barrio. Y una vez por semana en la mañana se junta con sus amigas y vecinas en un negocio del barrio para comprar licuados y productos dietéticos. Los domingos, asiste a la misa de la Parroquia de Nuestra Señora de Guadalupe.

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana, en auto y a pie.

Profesora: Acude los fines de semana a casa de sus padres o suegros, donde realiza compras en mercados cercanos o tianguis, convive con sus padres, hermanos y sus respectivas familia. Los fines de semana visitan algún centro comercial, va al cine con su esposo o familia, comen fuera de casa ocasionalmente y realizan compras necesarias en fin de semana.

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana, en auto.

Contadora: Estudia una segunda licenciatura en derecho, los fines de semana. Está en 6º semestre.

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana y, en auto.

Contador: Los fines de semana, acude con su familia a la iglesia cercana a donde viven sus suegros, a quienes visitan para comer casi todos los domingos y donde pasan la tarde pues en una colonia o barrio que les gusta más que donde viven.

Escala urbana y medio de transporte: Metropolitana y, en auto.

Esfera política

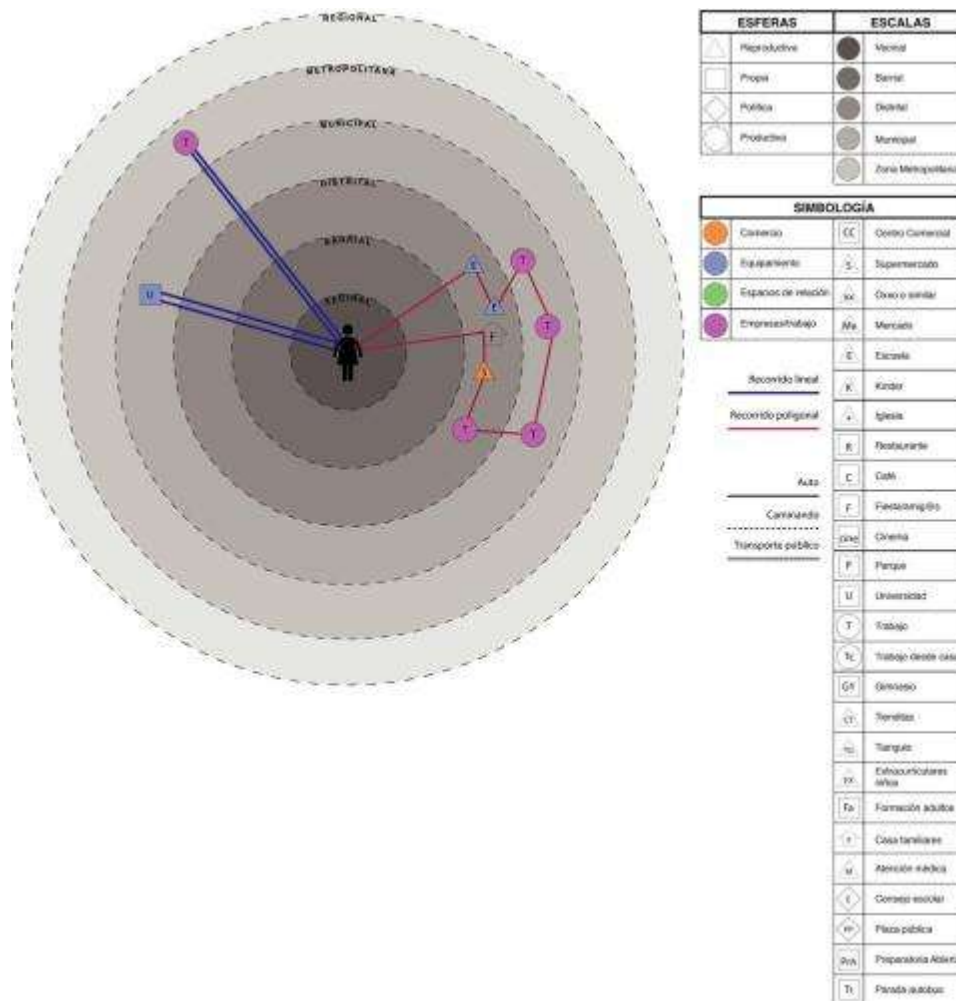
No se reportaron actividades de este tipo.

Ejemplo 2: red de proximidad

Mujer, contadora, 37 años, divorciada, dos hijas

Fraccionamiento cerrado

Imagen 16. Deja a sus hijas en la escuela (primaria y secundaria) cerca del estadio Jalisco, zona en la que viven sus padres, quienes recogen a las niñas a la salida del colegio, mientras ella trabaja. Su trabajo de contadora implica llegar a la oficina a recoger expedientes y acudir a distintas empresas a las que presta sus servicios, ubicadas en todo el Área Metropolitana, diseña su ruta con antelación. Cuando termina de trabajar pasa a recoger a sus hijas en casa de los abuelos, a veces se queda a comer. En la tarde están en la casa. Compra algunas cosas en la tienda y el supermercado que le quedan de paso en el trayecto casa-trabajo-casa, cerca de casa de sus padres. Los fines de semana trabaja en las noches -viernes y sábado- en el negocio de su padre (ubicado en Zapopan, dentro del Área Metropolitana) elaborando aguas frescas y helados. Además, estudia una segunda licenciatura en derecho, por lo cual acude al Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara viernes en la tarde y sábado en la mañana.



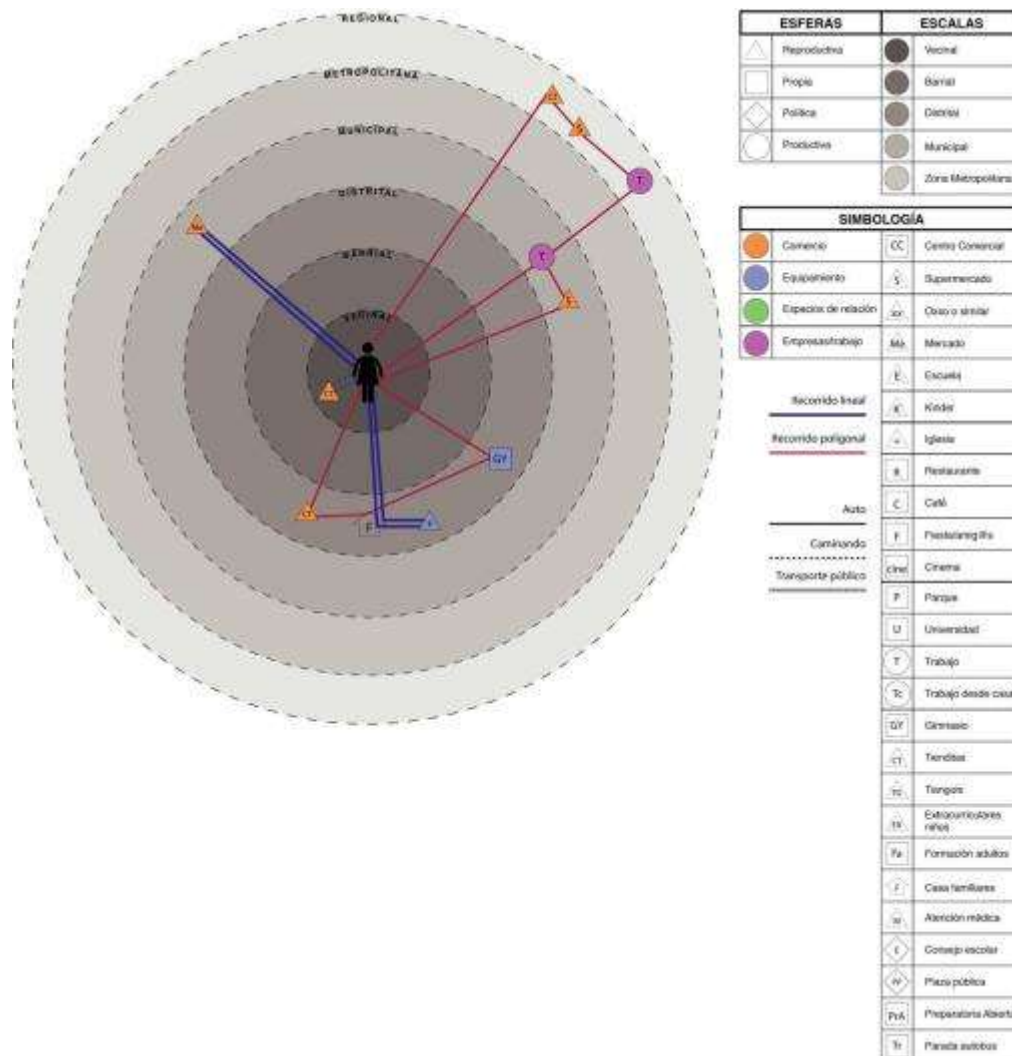
Fraccionamiento cerrado

Ejemplo 3: red de proximidad

Mujer, dentista, 40 años, casada, sin hijos

Imagen 17. Trabaja en su consultorio dental entre Av. México y Av. Américas. Por las tardes atiende en consultorios de los municipios de Chapala y Ajijic (escala regional), dos tardes a la semana previas citas confirmadas.

Las tres tardes que no sale del Área Metropolitana, acude a un gimnasio ubicado cerca de la casa de sus suegros, estando ahí hace compras para llevar a su casa (carnicería, cremería, frutas y verduras), a veces pasa a saludar a sus suegros. Esa colonia le gusta más y considera que los alimentos que ahí compra son de mejor calidad y con más variedad que los que encuentra en su barrio. Los domingos va a casa de sus suegros y van todos juntos a la iglesia cercana.



Seguridad urbana con perspectiva de género.

En cuanto a la variable seguridad urbana, la cual, como hemos visto, afecta los trayectos de las mujeres, se identifican cuatro puntos principales que son percibidos como inseguros por parte de las mujeres del barrio, los cuales se pueden ver indicados en la Imagen 14.

Uno de ellos se localiza sobre la Avenida Paseo del Zoológico, que funciona como vía alterna de acceso al barrio, pero, excepto en horarios de funcionamiento del

zoológico y del parque de diversiones Selva Mágica, se convierte en una senda oscura y solitaria en donde, en ocasiones, se pueden observar personas que se dedican a la prostitución. La presencia de patrullas de policías, lejos de mejorar la percepción de la seguridad, hace que las mujeres no quieran tomar este camino “corto” de regreso a sus casas por la noche, dado que reportan experiencias de agresión e invasión a su persona por parte de los mismos policías hombres que vigilan la zona.

Otros dos puntos considerados inseguros por las mujeres del barrio se ubican en proximidad de los fraccionamientos cerrados que colindan con edificios verticales de vivienda de interés social, donde viven algunos de los jóvenes que se agrupan en pandillas y en ocasiones se enfrentan de forma violenta con grupos contrarios que viven en la zona más antigua del barrio. Estos episodios violentos relacionados con la ciudad abierta, hacen que el espacio público sea percibido como inseguro, sobre todo para las mujeres de los fraccionamientos cerrados.

El último punto identificado corresponde a un callejón formado por un muro perimetral de uno de los fraccionamientos cerrados y uno de los muros del Pre-escolar Diego Rivera. Este espacio sin salida y oscuro en la noche, es percibido como inseguro por las mujeres de Huentitán, que lo viven como un lugar donde es fácil que pueda esconderse alguna persona y sorprenderlas para robarlas o agredirlas.

De manera general, en torno a la seguridad urbana, se observa que la experiencia urbana del habitar de las mujeres resulta limitada por los riesgos reales o percibidos al transitar en ciertos puntos del barrio y en ciertos horarios nocturnos. Esto las obliga a cambiar sus recorridos o a aprovechar las salidas a la calle para realizar la mayor parte de actividades. Además, tanto mujeres como menores de edad dependen, para realizar ciertos trayectos, de la compañía del padre o un hermano mayor para acudir a la parada del transporte público o incluso esperarlos a la salida de las escuelas, lo cual de alguna manera incide en el tiempo y organización de las actividades productivas y reproductivas de las mujeres.

Principales hallazgos del caso de estudio

A partir del análisis realizado, se llega a concluir que existen diferencias en el uso del espacio urbano por parte de los habitantes de la ciudad cerrada y de la ciudad abierta, y según el género, lo cual confirma la hipótesis inicial del trabajo que versaba entorno a las posibles diferencias que se encontrarían en la vida cotidiana y las relaciones de proximidad en la ciudad abierta y la ciudad cerrada en el barrio de Huentitán el Alto, las cuales suponíamos estar vinculadas con la segregación socio-espacial presente en el barrio. Una de las principales diferencias es que los habitantes de la ciudad abierta, “habitan” principalmente en una escala de proximidad barrial y distrital, mientras los de la ciudad cerrada, desarrollan su vida cotidiana en escalas: distrital, municipal y/o metropolitana, o incluso regional. A partir del análisis, se encontraron dos tipos de proximidad en el caso de estudio examinado, las cuales se explican a continuación.

Proximidad aspiracional en ruta.

Los habitantes de los fraccionamientos cerrados tienen un poder adquisitivo y un nivel socio-cultural mucho mayor con respecto a los habitantes del barrio abierto⁹; sin embargo esto no es suficiente para que puedan tener acceso a viviendas ubicadas en mejores entornos urbanos, pero les permite acceder a comercios y servicios en otras áreas de la ciudad. Generalmente se trata de colonias ubicadas en sus trayectos casa-trabajo-casa o cerca de donde viven amigos o familiares, donde el habitante de la ciudad cerrada ha vivido en pasado o desea vivir, ya sea porque cuentan con mejores equipamientos cotidianos (gimnasio, tiendas de ropa y/o comestibles, cafeterías, restaurantes, entre otros) que el habitante puede costear, o porque tienen, en general, mejores condiciones socio-espaciales, de imagen urbana, de calidad del espacio público y son espacios que perciben como más seguros que el barrio de Huentitán. El uso predominante del automóvil privado como medio de transporte hace posible elegir sitios para comprar, pasear o hacer ejercicio que están ubicados a mayor distancia geográfica, pero cumplen con la premisa de *proximidad aspiracional*, es decir, frecuenta lugares donde quiere estar. Además, los recorridos, realizados principalmente en automóvil personal o familiar, marcan la pauta para realizar paradas con distintos fines entre los cuales se encuentran comer, encontrar amigos, llevar o recoger los hijos a la escuela o a actividades extracurriculares, realizar las compras, asistir a alguna consulta médica o acudir al gimnasio. En estos trayectos encontramos que, para los entrevistados, las distancias parecen “cortas” en virtud que les queda “de paso”, ya que su recorrido o trayecto casa-trabajo-casa es obligado y, el hecho de poder realizar ciertas actividades en el camino, hace que se considere que ha aprovechado el tiempo.

En el caso específico de las mujeres residentes en las urbanizaciones cerradas del barrio, uno de los impactos directos en su vida cotidiana es que se ven obligadas a realizar actividades que conjugan principalmente las esferas productiva y reproductiva, en traslados que pueden llegar a sumar hasta 3 o 4 horas al día lo cual genera un desgaste físico y emocional, a detrimento de las actividades de la esfera propia, además del costo económico que este implica, cuando lo deseable sería que encontrara lo que necesita ella y su familia en la proximidad del barrio. Sin embargo, las mujeres que son cabeza de familia y de forma permanente o temporal están solas cuidando a su familia, manifestaron sentir confianza de salir a trabajar y dejar a sus hijos menores de edad en el fraccionamiento cerrado, pues lo perciben como seguro.

Proximidad geográfica limitada.

Pensando en la proximidad geográfica, es importante mencionar que, de acuerdo al análisis realizado, los habitantes del barrio abierto encuentran prácticamente todo lo necesario para desarrollar su vida cotidiana, en el mismo barrio y a una distancia caminable, por lo cual se podrían considerar satisfechas las condiciones

⁹ Es importante mencionar que en el caso de los habitantes encuestados en la ciudad cerrada sus ingresos familiares oscilan entre 8 y 15 salarios mínimos, lo que representa una notoria diferencia entre ellos y los residentes de ciudad cerrada, los cuales ganan en promedio 2 salarios mínimos por familia.

espaciales relacionadas con los valores de proximidad. Sin embargo, las pésimas condiciones de mantenimiento de calles y banquetas en varios puntos del barrio, no permiten que la vida cotidiana se desarrolle en condiciones adecuadas de accesibilidad y autonomía, dado que el deterioro físico de los espacios abiertos de uso común no permite el libre tránsito para carritos de bebé, bicicletas o sillas de ruedas. Además, están presentes en el barrio, varios tramos de calle con muros ciegos y falta iluminación, lo que propicia que los espacios públicos se perciban como inseguros sobre todo por parte de las mujeres. En este sentido, podemos concluir que la proximidad es efectiva solo cuando se acompaña a los valores de seguridad urbana y autonomía; el caso del barrio de Huentitán el Alto nos remite a una proximidad limitada y por ende conflictiva. Esto se debe principalmente a una falta de inversión pública que, aunque parece cumplir con los requerimientos cuantitativos de equipamiento dictados por la ley, no es capaz de garantizar la calidad espacial y funcional de los espacios públicos de relación que presentan una imagen urbana deteriorada. Por otro lado, se pudo apreciar que la inversión privada se manifiesta a través de mega-proyectos de conjuntos de vivienda una vez más en modalidad de cierre, que no tendrán desde su concepción, una real integración con el tejido tradicional pre-existente y por ende refuerzan las dinámicas de segregación socio-espacial, sin favorecer la vitalidad y proximidad del barrio a través de la mezcla social o la generación de espacios representativos e incluyentes para todos los habitantes de este y otros barrios cercanos.

Esta proximidad limitada afecta de forma mayor a las mujeres del barrio, las cuales se trasladan en varios momentos del día a realizar las actividades reproductivas y de cuidado familiar en unas condiciones espaciales precarias en las que ni siquiera pueden transitar con carriolas de bebé, o cargando las compras en bolsas o carritos de forma cómoda y segura, ya que en ciertos trayectos es necesario caminar por el arroyo vehicular arriesgando su propia vida y la de las personas bajo su cuidado. En este contexto, emplear para sus traslados medios alternos como la bicicleta es prácticamente imposible dado que no existen las condiciones mínimas indispensables para hacerlo.

Imágenes 18, 19, 20 y 21. Fotos del barrio de Huentitán el Alto que muestran una accesibilidad física inadecuada y espacios con muros ciegos que influyen en la percepción de inseguridad en la zona.



Fuente: elaboración propia

Reflexiones finales

Los hallazgos de la presente investigación confirman que el estudio de las relaciones de proximidad desde la vida cotidiana, es primordial para cumplir con un análisis urbano que permita incluir aspectos cualitativos olvidados en otros tipos de análisis y que son fundamentales para tener un entendimiento de los cambios estructurales y profundos en favor de los habitantes de la ciudad. En materia de seguridad urbana encontramos interesantes hallazgos a partir de las entrevistas realizadas a las mujeres del barrio, entre los cuales destaca la percepción de ciertos puntos bien localizados en que ellas se sienten inseguras por relatos de otras mujeres o por su propia experiencia, lo cual incide directamente en sus trayectos cotidianos dentro y fuera del barrio, por lo cual salir solas implica elegir ciertos horarios o hacerlo acompañada. Los lugares identificados presentan características físicas y espaciales que propician la percepción de la inseguridad al ser lugares oscuros, abandonados, terrenos baldíos, callejones cerrados y muros ciegos. Lo cual podría mejorar a través de intervenciones puntuales que permitan transformar y revitalizar dichos espacios convirtiéndolos en espacios de encuentro y de relación creando fachadas y accesos permeables y con vistas a la calle, generando espacios comunitarios y dando un uso a los espacios abandonados.

Sin negar el valor de la proximidad geográfica como deseable, consideramos importante entender las nuevas dinámicas urbanas de movilidad desde la

experiencia cotidiana de sus habitantes, lo cual, en el caso de estudio analizado, nos llevó a identificar una forma de proximidad donde los habitantes, aunque acudan a distintos puntos de la ciudad y recorran distancias considerables, para realizar actividades básicas como el trabajo, cuidado u ocio, no perciben tales distancias como largas, dado que la valoran desde su proximidad con respecto a recorridos fijos “obligados”. Las personas entrevistadas mencionaron que compraron su casa en un fraccionamiento cerrado en el barrio de Huentitán el Alto porque era más accesible desde el punto de vista económico que una vivienda en la colonia donde viven sus familias de origen o en la que les gustaría vivir, sin embargo, manifestaron su deseo de cambiar su residencia a un mejor barrio en un futuro. Es importante mencionar además que, dentro de este estudio, no encontramos interés por parte de los residentes entrevistados de ciudad cerrada por integrarse a las actividades cotidianas del barrio en el cual se ubica su conjunto habitacional, mientras los habitantes de la ciudad abierta consideran que el barrio cumple con todas sus necesidades, solo mencionaron que les hace falta un mercado y una preparatoria pública, pero que sentían cubiertas sus necesidades y requerimientos cotidianos.

Esto confirmaría la existencia de una segregación socio-espacial muy marcada, relacionada con la presencia de los conjuntos cerrados, cuyos habitantes no desarrollan un sentido de pertenencia hacia el barrio y para los residentes de la ciudad abierta esto no representa un problema, aún cuando no deseen convivir con ellos, pues no les afecta desde su perspectiva. Esto significa que la inserción de proyectos en la modalidad “cerrada” en barrios tradicionales, como en este caso, no detona mejores dinámicas de proximidad para el barrio, ni conlleva una mezcla social, ni impulsa actividades que promuevan vitalidad y diversidad en los espacios del barrio tradicional. A pesar de la proximidad geográfica existente entre los habitantes de la ciudad abierta y la ciudad cerrada, no se desarrolla lo que Gilly y Torre (2000) definen proximidad organizacional, ya que estas dos categorías de habitantes no construyen su vida cotidiana sobre una base común, pues sus intereses, afinidades e ingresos económicos se manifiestan en una segregación social y espacial muy acusada. Esto se refleja de una forma negativa especialmente en el caso de las mujeres, encargadas de las tareas de la esfera reproductiva, las cuales, tanto en el caso de las urbanizaciones cerradas como del barrio abierto, sufren las consecuencias de una ciudad poco segura, desconectada, que no favorece una proximidad real y mezcla de usos.

Los proyectos actualmente en proceso de realización en la zona de influencia del barrio de Huentitán El Alto, consisten en nuevos fraccionamientos cerrados horizontales y verticales, además del megaproyecto urbano de escala metropolitana antes referido denominado ICONIA, en el que se contempla vivienda vertical cerrada, pero que en su conjunto no aporta elementos de diseño urbano que permitan integrar el tejido urbano pre-existente y mejorar las condiciones físicas del barrio original, ya que están diseñados para conectarse a vialidades metropolitanas y regionales, además de que ofrecen sus propios espacios comerciales, de servicios y de recreación que excluyen a una gran parte de los habitantes de la ciudad que no pueden costear lo que el centro comercial de ICONIA ofrecerá, ni mucho menos comprar una vivienda en este futuro desarrollo. Por lo tanto, a pesar que existe una gran cantidad de suelo urbano disponible aún

en esta parte de la ciudad, no se están gestando proyectos que permitan realizar una “sutura urbana” ni mejorar las condiciones de los que ya habitan en Huentitán el Alto y sus alrededores.

Bibliografía

CASANOVAS, Roser; GUTIÉRREZ, Blanca (2013) “La vida cotidiana en las áreas residenciales monofuncionales de baja densidad”. En: Muxí, Zaida (coord.), *Postsuburbia*, Barcelona: Comanegra, págs. 25-35.

CIOCOLETTO, Adriana y Col·lectiu Punt 6 (2016) *Espacios para la vida cotidiana. Auditoria de calidad urbana con perspectiva de género*. Obtenido de <https://issuu.com/punt6/docs/espaciosparalavidacotidiana>

CIREDDU, Alessandra; DÍAZ, Verónica (2016), “Las urbanizaciones residenciales cerradas, una forma de habitar la ciudad contemporánea”. En: Alvarado et Al. (coord.), *Expresión territorial de la fragmentación y segregación*, Cuernavaca: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, págs. 31-52.

Col·lectiu Punt6 (2014) *Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. Obtenido de <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/PDF-mujeres-baja-con-portada.pdf>

Col·lectiu Punt 6 (2017) *Entornos habitables. Auditoria de seguridad urbana con perspectiva de género*. Obtenido de http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos_habitables_CAST_FINAL.pdf

FALÚ, Ana (2009), “Violencia y discriminaciones en las ciudades”. En Falú (Ed.), *Mujeres en la Ciudad. De Violencias y Derechos*, Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina y Ediciones Sur.

GEHL, Jan (2006, versión original: 1971) *La humanización del espacio urbano*, Barcelona: Editorial Reverte

GEHL, Jan (2014, versión original: 2010) *Ciudades para la gente*, Buenos Aires: Ediciones Infinito.

GILLY, Jean Pierre; TORRE, André (2000) “Proximidad y dinámicas territoriales”. En: Boscherini, Fabio y Poma Lucio, *Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas*, Buenos Aires: Miño y Dávila Editores.

JACOBS, Jane (1961) *The death and life of great American Cities*, New York: Random House

MIGUÉLEZ, Faustino; TORNS, Teresa (1998) “Introducción al análisis del trabajo y de la vida cotidiana”. En: *Papers*, n. 55, págs. 9-25.

NORMAN, Jonathan; MACLEAN, Heater; KENNEDY Christopher (2006) "Comparing high and low residential density: life-cycle analysis of energy use and greenhouse gas emissions". En: *Journal of Urban Planning and Development*, 132, págs. 10-21

KENNEDY, C; STEINBERGER, J; GASSON, B; y A.V. (2009). "Greenhouse Gas Emissions from Global Cities". En: *Environmental Science & Technology* 43 (19), págs. 7297-7302

EWING, R; MEAKINS, G; HAMIDI, S; NELSON, A (2014) "Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity". En: *Health and Place*, Vol. 26 March 2014, págs. 118-126

MUXÍ, Zaida (2006), "Ciudad próxima. Urbanismo sin género". En: *Ingeniería y territorio*, n. 75, págs. 68-75.

MUXÍ, Zaida (coord.) (2013), *Postsuburbia*, Comanegra, Barcelona.

SCHAFER, Andreas (1998), "The global demand for motorized mobility". En: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 32, págs. 455-477.