

Núm. 1

Diciembre 2016



CASA DE LA CIUDAD

# *Re-Vive tu espacio*

Anuario 2016 / Casa de la Ciudad



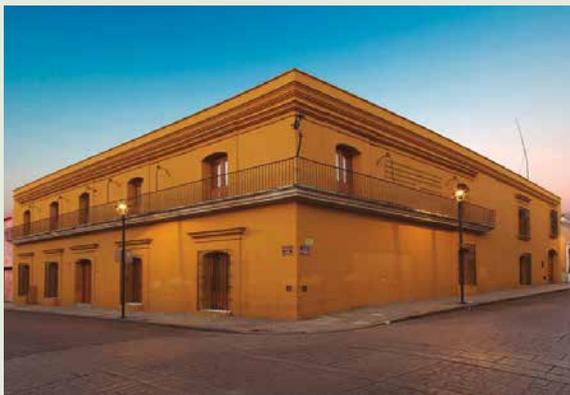




**CASA DE LA CIUDAD**

Anuario 2016

# DIRECTORIO



01

**Facebook / Vimeo / Youtube:** Casa de la Ciudad  
**Twitter / Instagram:** @casadelaciudad

**Descarga nuestra aplicación disponible para Android y iOS**

**Escúchanos por CORTV Radio Ciudad Abierta / Programa de radio**

Lunes 20:30 horas / 96.9 FM  
Sábados 16:30 horas / 92.9 FM

**Voces de la Ciudad y Ciudad en Palabras**

Cápsulas

Todos los días durante la programación de radio / 96.9 FM y 92.9 FM

[casadelaciudad.org](http://casadelaciudad.org) / [casadelaciudad@fahho.mx](mailto:casadelaciudad@fahho.mx)

En portada-Día Mundial de la Bicicleta, 2016.  
Fotografía 01-Fotografía de autor.

La Casa de la Ciudad es una organización no gubernamental que forma parte de las iniciativas de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca y el Municipio de Oaxaca de Juárez. Es un centro abierto al público, dedicado al estudio y análisis del desarrollo de la ciudad y su impacto en la sociedad. Un proyecto comprometido con el desarrollo de una ciudad humana, sustentable, económicamente justa y ambientalmente sana.

Anuario de la Casa de la Ciudad es una publicación anual. Volumen 1, núm. 1, enero-diciembre 2016. Domicilio de la Casa de la Ciudad: Porfirio Díaz 115, Centro Histórico, CP.68000, Oaxaca de Juárez, Oaxaca, México. Tel.: (951)51 69647 y 51 69648. Domicilio de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca: Hidalgo 904, Centro Histórico, CP.68000, Oaxaca de Juárez, Oaxaca, México. Tel.: (951)5018800. Editor responsable: Gerardo Virgilio López Nogales. Distribución gratuita. Los artículos firmados son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan el punto de vista de la Casa de la Ciudad. Se prohíbe su reproducción total o parcial.

## Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca A.C.

### Alfredo Harp Helú

Presidente Vitalicio de la Fundación Alfredo Harp Helú A. C.

### María Isabel Grañén Porrúa

Presidenta Honoraria de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca A. C.

### Araceli Vergara Tapia

Directora de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca A. C.

## Casa de la Ciudad

### Gerardo Virgilio López Nogales

Director de la Casa de la Ciudad y Taller de Restauración FAHHO.

### Alejandro Canseco

Administración.

### Luciana Renner

Programas Académicos y Culturales.

### Claudina de Gyves

### Víctor Mendoza

Laboratorio Urbano.

### Sandra Fernández

### Asael Arista

Comunicación, Publicaciones y Exposiciones.

### Otilia Carlos Miguel

### Javier Cruz Reyes

Apoyo Técnico y Mantenimiento.

## Colaboradores

Adriana Almazán Infante.

Equipo de Taller de Restauración FAHHO.

## H. Ayuntamiento de Oaxaca de Juárez

### Javier Villacaña Jiménez

Presidencia Municipal de Oaxaca de Juárez, 2014 - 2016.

# CARTA EDITORIAL

—  
Gerardo Virgilio López  
Nogales

**DIRECTOR**

El estado de Oaxaca cuenta con cerca de 4 millones de habitantes de los cuales 77% viven en zonas urbanas, de esta forma, el estado ocupa el décimo lugar a nivel nacional en mayor número de habitantes. La zona metropolitana es un concepto que surge de la necesidad de encontrar un término que diera cuenta de las áreas conurbadas en torno a la ciudad central, ésta es el producto de la unión de dos o más municipios que a su vez pueden tener sus correspondientes poblaciones conurbadas y que debido al crecimiento de éstas, han llegado a fusionarse en una agrupación superior.

La zona metropolitana de la Ciudad de Oaxaca está constituida por 23 municipios en los que lo habitan cerca de 600,000 personas, lo que la convierte en la vigésima séptima zona metropolitana más grande de México. En el siglo XX, como resultado de una tendencia mundial hacia la urbanización de la población rural y mayormente a partir de los últimos 30 años, esta zona experimentó una expansión acelerada y desequilibrada, lo que ha generado nuevos retos a sus habitantes y gobernantes para satisfacer necesidades sociales, culturales, recreativas, económicas, ambientales, entre otras.

Ante esta serie de datos que pueden parecer abstractos, es claro que la Ciudad de Oaxaca está perdiendo su homogeneidad y se está transformando en un ente de caos que muchas veces se percibe incontrolable. Es por ello que Casa de la Ciudad, desde hace ya 13 años, apuesta a continuar aportando su esfuerzo e interés para conjuntar y sumar ideas, proyectos y actividades que ayuden a entender este proceso y apoyen a contrarrestar los efectos negativos de esta expansión territorial que afecta la calidad de vida de sus habitantes y ha modificado el paisaje urbano. Así, en Casa de la Ciudad seguiremos abordando temas relacionados con

los espacios públicos, movilidad, urbanismo, patrimonio, arquitectura, historia, entre otros, contribuyendo a la comprensión del complejo proceso de desarrollo de la ciudad y coadyuvando a que se tomen las mejores decisiones para el beneficio de todos en cuanto a infraestructura y equipamiento urbano.

Este año nuestro eje temático fue el 'Paisaje', el cual nos llevó a varias reflexiones sobre la importancia de considerarlo un elemento básico para la toma de decisiones en la evolución de la ciudad. Para continuar con este desafío el equipo de la Casa de la Ciudad se reestructuró en su directiva y en su planta de especialistas técnicos y administrativos creando el laboratorio urbano; continuando con sus programas de actividades por medio de una Coordinación de Programas Académicos y Culturales; el área de Comunicación, Publicaciones y Exposiciones y el área de biblioteca la cual sumó a sus acervos un buen número de ejemplares con temas en urbanismo, arquitectura y patrimonio.

Para afianzar esta labor este 2016 dejaremos testimonio de esta búsqueda e intercambio de ideas y reflexiones con los especialistas que generosamente compartieron sus conocimientos por medio de esta publicación que denominamos 'Anuario 2016 de la Casa de la Ciudad' en la cual encontrarás una descripción de las actividades a lo largo del año, así como una sección de artículos donde algunos de los ponentes y talleristas, invitados durante el año, expresan su interés y opinión en torno a los temas del año, la Ciudad de Oaxaca y otras ciudades del mundo.

Sin más palabras, los invitamos a conocer esta nueva publicación que tiene el objetivo de invitar a la reflexión y a tomar en conjunto las mejores decisiones para el desarrollo equilibrado de la nuestra ciudad de Oaxaca.

# CONTENIDO



## **Tema del año 2016**

Paisajes 08

Huizache 10

**Programas Académicos y Culturales** 12

**Laboratorio Urbano**  
Programas, estudios y proyectos 32

Inauguración del Centro de Barrio  
5 Señores 46

**Exposiciones**  
La Vuelta al Mundo en 80  
Bicicletas 56

30 Días de Peatón 60

Ciudad Bicible 64

Fotopiso 68

## **Dossier / Artículos**

Velasco en Oaxaca. Región del  
imaginario paisajista del siglo XIX 72

OpenStreetMap 76

Yo, como Oaxaca, olvido a veces  
quién realmente soy 78

Ciudades Conectadas 82

Los rompecabezas de la bici 88

Oaxaca ¿Transitando hacia una  
ciudad cruda? 92

Hacia una ciudad sustentable 94

Del centro a la periferia 98

**Canales de Comunicación** 102

**Rehabilitación del Inmueble** 106

# Casa de la Ciudad en números



02

—  
Cifras 2016

## **TOTAL DE EVENTOS EN EL AÑO**

—  
De Casa de la Ciudad: **106**

De terceros: **28**

## **TOTAL DE ASISTENTES EN EL AÑO**

—  
A eventos de Casa de la Ciudad: **7,938**

A eventos de terceros: **2,093**

## **BIBLIOTECA / ACERVO**

—  
Total de ejemplares en acervo

(libros y revistas): **2,238**

Total de nuevas adquisiciones durante  
el año: **97**

Total de consultas en el año: **235**

## Paisajes 2016



En enero de 2016 Casa de la Ciudad celebró su 12° aniversario, a lo largo del trayecto recorrido hemos explorado distintos ejes temáticos relacionados al urbanismo y el patrimonio a través de la realización de proyectos y actividades como conferencias, exposiciones, seminarios, talleres, entre otras. A partir del 2011 se estableció una temática anual con la finalidad de explorar durante el año en curso, y desde diversos frentes, un sólo tema, lo que ha permitido un cierto nivel de especialización en materia de movilidad, agua, áreas verdes, mercados y periferias.

Durante 2016, Casa de la Ciudad eligió como tema de estudio el paisaje y desarrolló

actividades en torno a los distintos territorios que conforman la mancha urbana de Oaxaca explorando a

través de este, las distintas realidades y circunstancias que convergen en la ciudad. El paisaje como marco de la vida cotidiana de una población y como hilo conductor de los distintos entornos que confluyen en este territorio.

El paisaje, en el estricto sentido de la palabra, es considerado como una extensión de terreno que es vista desde un sitio en particular y que puede, en algunos casos, ser considerado en su aspecto artístico; por su valor natural, edificado o cultural. En la actualidad, la tendencia expansiva de crecimiento de las ciudades nos obliga a repensar el concepto de paisaje y visualizarlo en un sentido amplio, el paisaje ya no es más ese territorio ajeno y lejano cuyas úni-

cas atribuciones son consideradas desde un punto de vista estético o ambiental. Hoy, el paisaje es también el territorio artificial construido producto de una cultura y el escenario de la vida cotidiana de cualquier población.

A través de una serie de actividades como conferencias, talleres, proyecciones, intervenciones, campañas y diversas actividades académicas, la Casa de la Ciudad buscó generar reflexiones que permitieran establecer una lectura sobre cómo hemos ido construyendo el paisaje que da forma a nuestra ciudad y como estamos construyendo el paisaje a futuro.

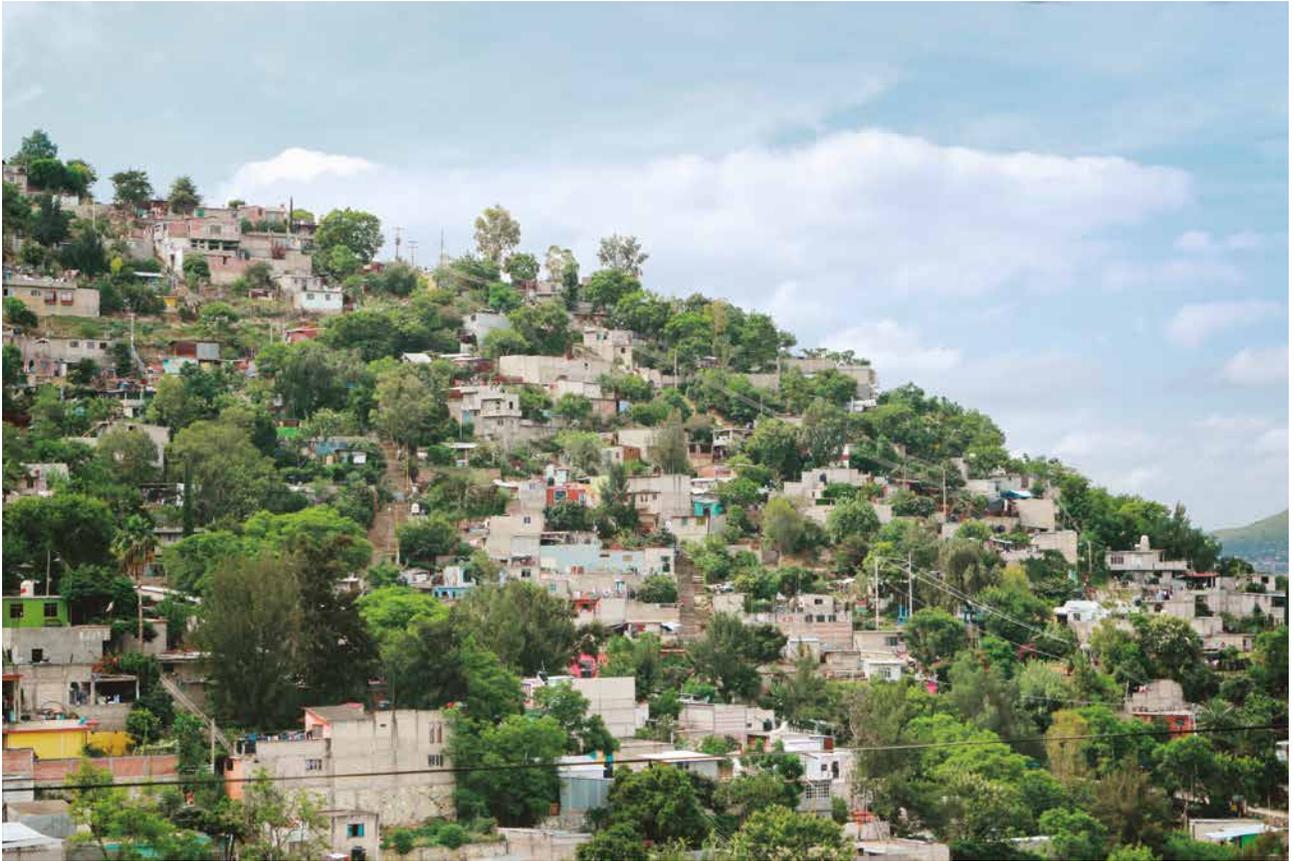
Qué sucede con nuestros entornos históricos, urbanos, semiurbanos y rurales,

cuál es el hilo conductor que estamos tejiendo para unirlos y cómo estamos dando forma al territorio que habitamos.

“ *El paisaje como marco de la vida cotidiana de una población y como hilo conductor de los distintos entornos que confluyen en este territorio.* ”

La apariencia y forma que han moldeado el paisaje del territorio que habitamos, han sido determinadas por las decisiones políticas y las relaciones sociales que convergen en él. Su conservación y cuidado, así como su proyección a futuro, dependen de cómo logremos articular estas variantes hacia un desarrollo sustentable que permita aprovechar al máximo los recursos con que cuenta el territorio.

En ese sentido, Casa de la Ciudad se perfila como una plataforma que busca incidir en la formulación de estas políticas y tender puentes que permitan socializar los procesos de planeación que moldearán el paisaje de Oaxaca en el futuro. □



03



04

Fotografía 03-Colonia Bugambilias, Santa Rosa.

Fotografía 04-Vista suroeste desde la Col. Bugambilias.

## Huizache / Intervención artística

Con motivo del tema del año en la Casa de la Ciudad, el artista plástico Manuel Bernal realizó una intervención mural de paisaje titulada 'Huizache'. Esta obra realizada con pintura a la cal negra fue inspirada en la flora de San Pablo Huitzo, comunidad ubicada en el Valle Eteco y de la cual es originario el artista, quien realizó una interpretación de los paisajes naturales de la región para la creación de esta pieza. □



05

—  
Fotografía 05-Mural Huizache.  
Fotografía 06-El artista plástico Manuel Bernal.



05



**M**anuel Bernal tiene una licenciatura en Artes Plásticas y Visuales por la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca y colabora desde hace nueve años en el Taller de Gráfica Enrique Flores, donde ha podido experimentar diversas técnicas gráficas como grabado en madera, grabado en metal y litografía.



07



08

## Conferencias

Casa de la Ciudad, desde su creación y a lo largo de 12 años, ha buscado a través de una oferta constante de conferencias, generar espacios abiertos para el encuentro con expertos en temas relacionados con la ciudad. El objetivo ha sido facilitar el entendimiento de los retos y problemas urbanos actuales y motivar la participación activa de la sociedad en la construcción de ciudades más humanas y sustentables. Se ha buscado que las ideas y reflexiones sean expuestas libremente a través del diálogo, y que las mismas puedan apuntar a la generación de un mayor conocimiento y consciencia en nuestra sociedad.

Durante el 2016, como parte de las actividades sustantivas de Casa de la Ciudad, se llevaron a cabo 29 conferencias entre ponencias magistrales, charlas, mesas redondas, encuentros y foros, impartidas por expertos nacionales e internacionales, cuyo trabajo está estrechamente ligado a la ciudad en temas de movilidad, espacio público, arquitectura, arte, sustentabilidad y patrimonio. Algunas de ellas, como la conferencia ‘Sistema de bicicleta pública Mi Bici Guadalajara’ impartida por El Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, estuvieron encaminadas a impulsar el desarrollo de proyectos urbanos para la Zona Metropolitana de Oaxaca, buscando la socialización de temas, buenas prácticas y experiencias similares en otras ciudades, con un público especializado como funcionarios públicos, academia, colegios, cámaras, colectivos ciclistas y sociedad civil organizada. En otros casos, de acuerdo a la temática, las conferencias fueron dirigidas al público en general en formatos de charlas y conversatorios, como el programa ‘Casa Abierta’, y la charla ‘Ciudad/Sonido’ impartida por el compositor e investigador musical Tito Rivas acerca de la fenomenología del sonido en las ciudades contemporáneas. □



**Ciudad Sostenible. Cierre del Diplomado 'Intervención Sustentable del Hábitat Humano' / Elvira Schwanse / 15 de enero 2016.**

*Conferencia sobre la evaluación de impactos para proyectos de intervención integral urbana y el hábitat humano.*

**Casa abierta. Vixi Escuela / 28 de enero 2016.**

*Charla abierta al público con Vixi Escuela sobre los objetivos y alcances de esta organización civil.*

**México en bicicleta. Lewis Thorwaldson / 2 de febrero 2016.**

*Perspectivas como planificador de transporte en Nueva York en su recorrido en bicicleta por México.*

**Federación Francesa de Cicloturismo / 5 de febrero 2016.**

*Plática con integrantes de la Federación Francesa de Cicloturismo acerca de la ruta México-Centroamérica 2016 en bicicleta que tuvo como punto de partida la capital oaxaqueña.*

**Conceptos y variables en arquitectura, el inicio de un proyecto. Parque Ciudad de las Canteras y Archivo Histórico de Oaxaca / Ignacio Mendaro Corsini / 12 de febrero 2016.**

*Conferencia magistral sobre el proyecto 'Parque Ciudad de las Canteras y Archivo Histórico de Oaxaca'.*

**Casa abierta. Proyección y charla Ultra Trail Bike 2015 / 25 de febrero 2016.**

*Proyección del documental y charla con el realizador Ron Pócola sobre la carrera Ultra Trail Bike.*

**Urbanismo Táctico / Ari Valerdi Moroni – IMPLAN Puebla / 18 de marzo 2016.**

*Estrategias de urbanismo táctico que desarrolla actualmente el IMPLAN Puebla para el mejoramiento del espacio público.*

**Teatro Macedonio Alcalá. Monumento arquitectónico de Oaxaca / Sergio Spíndola / 31 de marzo 2016.**

*Conferencia acerca de la historia de la arquitectura del Teatro Macedonio Alcalá.*

**Pensar la Ciudad Africana desde la cooperación Sur-Sur con América Latina / Manuel Martín Hernández / 6 de abril 2016.**

*Estrategias de gestión y soluciones para las ciudades, generadas desde el pensamiento poscolonial o subalterno producido en Latinoamérica y África.*



09

Fotografía 07-Conferencia del arquitecto Ignacio Mendaro.

Fotografía 08-Presentación de documental en el día del reciclador.

Fotografía 09-Conferencia Ciudades Conectadas.

**Velasco en Oaxaca / Víctor Rodríguez Rangel / 8 de abril 2016.**

*Plática con el curador del Museo Nacional del Arte sobre la obra que el paisajista José María Velasco realizó durante su viaje a Oaxaca a finales del siglo XIX y cómo esta contribuyó a la construcción simbólica de la identidad territorial de su tiempo.*



10

**Espacio público y movilidad urbana en una ciudad patrimonio / Víctor Rico / 30 de abril de 2016.**

*Conferencia con el director de Proyectos Especiales de la Autoridad del Espacio Público de la Ciudad de México en el marco del Festival de Ciudades Patrimonio en Oaxaca.*

**Entornos Peatonales / Paul Hess / 11 de mayo del 2016.**

*Conferencia magistral con el profesor asociado de Geografía y Planificación de la Universidad de Toronto sobre los entornos peatonales y el diseño, planificación de modos de la actividad del transporte y las calles como espacio público.*

**Entorno: Taller de Paisaje / Tonatiuh Martínez y Hugo Sánchez / 20 de mayo de 2016.**

*Charla con los fundadores de 'Entorno Taller de Paisaje' sobre su trabajo y el futuro del paisajismo en México.*

**Carta de los Derechos del Peatón / Liga Peatonal / 4 de junio de 2016.**

*Presentación de este documento que busca hacer visible la importancia de hacer ciudades seguras, equitativas, amables y democráticas para todas las personas.*

Fotografía 10- Conferencia Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla.

**Ciudad Sonido / Tito Rivas / 24 de junio de 2016.**

*La fenomenología del sonido en las ciudades contemporáneas desde la problemática del ruido y la convivencia acústica, el arte sónico, la arquitectura y el diseño urbano.*

**Corredor Recreativo Chapultepec / Enrique Lastra / 15 de julio 2016.**

*Proyecto de espacio público que forma parte de la rehabilitación de la segunda sección del Bosque de Chapultepec en la Ciudad de México.*

**Re-caminar la ciudad. La muerte de la planificación urbana / Jaime Correa / 5 de agosto 2016.**

*El catedrático de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Miami sobre la dicotomía existente entre los urbanismos top-down y bottom-up, presentando una serie de proyectos ubicados en el sur de Florida.*

**Encuentro de Mapeo de Datos para Ciudades. Flocktracker / Arturo Cadena / 11 de agosto 2016.**

*Experiencias y posibilidades con la aplicación 'Flocktracker' para mapear las rutas de transporte público de las ciudades.*

**Visualización de datos en ESRI / Héctor Tarrido Picart / 12 de agosto 2016.**

*Diversas herramientas tecnológicas que permiten mejorar la visualización de datos relevantes para el desarrollo sustentable de ciudades.*

**OpenStreetMap / Céline Jacquin y Miriam González / 13 de agosto 2016.**

*Charla sobre el proyecto OpenStreetMap, mapa creado por ciudadanos interesados en compartir sus datos geográficos de forma libre y abierta.*

**Casa Abierta. Semilla / Colectivo Semilla / 19 de agosto 2016.**

*Presentación de su bitácora de viaje y proyectos arquitectónicos autogestivos. Mesa redonda con los invitados Mónica Castillo, Guillermo de la Cajiga, Salvador Pulido y público asistente.*

**CC Catálogo Contemporáneo / Alma González Ferrer / 2 de septiembre 2016.**

*Una plataforma de Buró- Buró, oficina de proyectos culturales, para fortalecer el acceso a la cultura contemporánea desde las publicaciones mediante una microbiblioteca ambulante, la cual permaneció en Casa de la Ciudad hasta noviembre 2016.*

**En busca del tiempo profundo / Marcela Armas y Gilberto Esparza / 23 de septiembre 2016.**

*El uso de instrumentos tecno-científicos y procesos de trabajos que abordan la relación de los seres humanos con el mundo mineral y sus implicaciones en la escritura de la historia.*

**Instrumentos de desarrollo urbano para el control de la expansión urbana y la declinación de la ciudad interior / Ignacio Kunz / 14 de octubre 2016.**

*Conferencia con el académico del Centro de Investigaciones en Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Facultad de Arquitectura de la UNAM.*

**Casa Abierta. Oaxaca, mañana / Bruno Sève / 26 de octubre 2016.**

*El espacio público y la bicicleta en otras ciudades como paradigma y las posibilidades de acción para Oaxaca en estos temas.*

**Ciudades conectadas / Rubén Garnica / 11 de noviembre 2016.**

*Discusión sobre las diferentes formas de tener mejores ciudades: desde la conectividad física, hasta el uso de las tecnologías de la información.*

**Desarrollo económico-urbano local y gobernanza / Diego Pérez – WRI México / 22 de noviembre 2016.**

*Estrategias para el desarrollo económico-urbano local y gobernanza del World Resources Institute México en el marco del Tercer Foro Regional. Los Retos del Desarrollo Sustentable en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Oaxaca.*

**Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla / Adán Domínguez y Denisse Larracilla / 25 de noviembre de 2016.**

*El Regidor Titular de la Comisión de Movilidad del H. Ayuntamiento de Puebla y la representante del Instituto Municipal de Planeación Puebla hablaron sobre la experiencia en la gestión de este instrumento normativo para regular el diseño del espacio público.*

**Sistema de bicicleta pública MiBici Guadalajara / Felipe Reyes Lara / 2 de diciembre de 2016.**

*El Director de Movilidad No Motorizada del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco detalló cómo gestionar e implementar un sistema de bicicletas públicas en base a las experiencias del sistema MiBici en Guadalajara.*

## Talleres

En el 2016, Casa de la Ciudad llevó a cabo 12 talleres dirigidos a funcionarios públicos, academia y sociedad civil organizada sobre diversos temas de relevancia actual y experiencias de trabajo exitosas en otras ciudades en temas de infraestructura, espacio público, movilidad, gobernanza y marco normativo, con la finalidad de capacitar e introducir líneas de trabajo enfocadas al desarrollo de proyectos que hagan frente a la problemática urbana actual de la Zona Metropolitana de Oaxaca. Asimismo, se organizaron talleres para niños con el fin de sensibilizarlos desde temprana edad en temas como el derecho a la ciudad y el uso responsable de la bicicleta como medio de transporte. □



11

**Calles Compartidas / dérive Lab / 7 de enero 2016.**

Taller acerca del concepto de Espacio Compartido o Shared Space, que supone un cambio de paradigma en la manera en la que pensamos y vivimos la calle.

**Módulo V del Diplomado 'Intervención Sustentable del Hábitat Humano' / Elvira Schwanse / 11 al 15 de enero.**

Con esta actividad, Casa de la Ciudad cerró el Diplomado 'Intervención Sustentable del Hábitat Humano: Los territorios descentrados como polos de acción'.

**Urbanismo Táctico / Ari Valerdi Moroni – IMPLAN Puebla / 18 de marzo 2016.**

Taller sobre diversas estrategias de urbanismo táctico para mejorar el espacio público.

**Calle Ejemplar / dérive Lab / 16 de abril 2016.**

Taller con el fin de brindar herramientas para transformar temporalmente la calle de una ciudad con más espacios seguros para peatones y ciclistas.

**Entornos Peatonales / Paul Hess / 11 de mayo del 2016.**

Taller sobre el concepto de caminabilidad y el diseño de infraestructura peatonal.

**Soundscapes / Tito Rivas / 25 de junio de 2016.**

Microtaller teórico y de escucha sobre el paisaje sonoro como género artístico, su historia, sus horizontes teóricos y estéticos, así como sus posibilidades creativas y su relación con otras disciplinas.



12

**Sustentabilidad y participación: casos de diseño urbano participativo en Querétaro / Stefania Biondi / 29 de julio 2016.**

Taller sobre la importancia de la participación constante de quienes generan o modifican su propio hábitat al momento de hacer ciudad.

**Encuentro de Mapeo de Datos para Ciudades. Redefiniendo infraestructura, paisaje y territorio / Arturo Cadena / 11 y 12 de agosto 2016.**

Taller de introducción al mapeo de datos para ciudades con sistemas de información geográfica.

**OpenStreetMap / Céline Jacquin y Miriam González / 13 de agosto 2016.**

Taller de capacitación para la edición del mapa base de OpenStreetMap con un mapeatón en colaboración con la plataforma Mapillary como ejercicio de campo para registrar la infraestructura peatonal en zonas del Centro Histórico de la Ciudad de Oaxaca.

**Foro 'Use the City' / Agencia Córima y Goethe Institut México / 25 de agosto 2016.**

Charla y taller sobre las experiencias y aprendizajes de un caso de urbanismo-retrofit cultural sostenible en la región del Río Ruhr, Alemania.

**Paisaje, territorio y patrimonio / Martha Lameda y Fidel Figueroa / 21 de octubre 2016.**

Taller para sensibilizar sobre los valores y significados imbricados en el Paisaje en donde habitamos y concienciar sobre la responsabilidad social de su preservación.

**Carta mexicana de los derechos del peatón / Liga Peatonal / 28 de octubre 2016.**

Taller con Dana Corres y Aldo González, miembros de la Liga Peatonal, para realizar un acercamiento a los conceptos que establece la CMDP con la finalidad de tener las herramientas que permitan su instrumentación en el diseño de la ciudad.

Fotografía 11-Taller *Sustentabilidad y Participación* impartido por la Dra. Stefania Biondi.  
Fotografía 12-Taller *Urbanismo Táctico*.



13



14



15

Fotografía 13- Taller Paisaje, Territorio y Patrimonio.  
Fotografía 14,15- Taller Calle Ejemplar.

## Paisaje, territorio y patrimonio / Trabazón material, emocional y espiritual

*El viernes 21 de octubre se llevó a cabo un taller cuya temática fue sobre Paisaje, abordándose no solo desde su aspecto tangible y visual sino desde una esfera que incide en las emociones y enaltece el espíritu de quien lo habita. Por tanto, el taller pretendió sensibilizar y concientizar a los participantes de los valores y significados imbricados en el Paisaje en donde habitamos y la responsabilidad social en su preservación.*



16

El Paisaje es el resultado del largo transitar de los seres humanos por la tierra en donde aprendieron lentamente a entablar una relación de equilibrio con la naturaleza, construyendo su morada a partir de la esencia del territorio habitado. Sociedad y territorio se imbricaron en una relación dinámica en constante cambio. Hombre y naturaleza en momentos se complementaron, otras, la naturaleza irrumpió alterando el entorno construido de éste, en más de las veces el paso del hombre es quien ha alterado irreversiblemente el entorno.

Romper con la tendencia actual de deterioro del entorno debido a la expoliación desmedida de los recursos naturales, reinvertiendo el camino hacia una relación más armónica con la naturaleza a partir de una concepción integral donde **territorio, paisaje y patrimonio** son indisociables. Mirando y aprendiendo del pasado aproximándose desde distintas miradas: la de los diversos especialistas en la materia, pero, sobre todo, recuperar la experiencia de los habitantes del lugar.

A través de diversos ejercicios realizados durante el taller se estimuló la creatividad de los participantes para sensibilizarlos y reflexionar sobre los valores y significados contenidos en el territorio habitado desde distintos enfoques y niveles de aproximación: Partiendo del espacio más próximo e íntimo, cada participante diseñó una pequeña maqueta; a través de la forma, el

color, la interacción con la luz y la elección de algunos objetos significativos comprendieron que en nuestros espacios está contenida nuestra esencia, que éstos son el reflejo de lo que somos y de cómo múltiples circunstancias los afectan.

Posteriormente se solicitó a los participantes describir por escrito la calle donde viven, se les sugirió lo hicieran con entusiasmo. Varios de ellos leyeron su descripción ante el grupo, la experiencia resultó muy enriquecedora para todos pues dejó ver las pequeñas cosas o detalles que nos revitalizan cada día y que a veces nos damos cuenta de su valor cuando se pierden. A continuación se solicitó realizar un mapa mental del barrio donde se habita ubicando los sitios de interés y la experiencia al recorrerlo. En cada dibujo quedó plasmada la identidad de cada barrio resultado de una comunidad específica vinculada estrechamente con las características y condiciones del lugar, las ricas vivencias al recorrerlo, y el deterioro que están sufriendo la mayoría de ellos.

Un último ejercicio colectivo versó sobre los Paisajes de la Ciudad de Oaxaca y su repercusión en la calidad de vida de sus habitantes. Sobre cartulinas blancas se fue enlistando todo aquello que hace única a la ciudad: hitos naturales y urbanos, lugares significativos, manifestaciones culturales, sonidos, olores, sabores, texturas, momentos evocativos, etc.

Estas actividades fueron complementadas con dos breves pláticas: en una se expuso la amplitud en el concepto de Patrimonio, de como los objetos y manifestaciones culturales están vinculados al Paisaje y se planteó una aproximación a su estudio y conservación. La otra presentación fue una mirada al Paisaje desde las manifestaciones artísticas, la vocación del lugar expresada en la arquitectura y la artes plásticas. El artista visual y arquitecto Fidel Figueroa expuso los

trabajos que ha realizado en donde el paisaje, la arquitectura, los acontecimientos del lugar son el pretexto para su expresión artística.

Después de un largo día, antes de concluir el taller, los participantes manifestaron por escrito la experiencia y las aportaciones de éste. Para todos los que participamos fue muy enriquecedor, de aquí salieron nuevas propuestas para seguir trabajando en beneficio de la sociedad preservando la riqueza con la que cuenta nuestro País. □



17



18



19

Fotografía 17- Maquetas realizadas durante el taller.  
Fotografía 18- Mapas mentales.  
Fotografía 19- Ejercicios sobre los paisajes de Oaxaca.

Fotografías: Martha Lameda, Lilian Aguilar, Fidel Figueroa, 2016.



20

## Talleres para niños

### Los Reyes vienen en Vixi / Vixi Escuela / 9 y 16 de enero 2016.

Taller de iniciación al uso de la bicicleta para niños de entre 8 y 12 años de edad.

### Pequeños Peatones / Casa de la Ciudad / 4 de junio de 2016.

Taller de ilustración y coloreado de postales para niños en el marco de la exposición '30 Días de Peatón'.

### Promoción Nacional de Verano: Pequeños Peatones / Del 17 de julio al 14 de agosto 2016.

La Casa de la Ciudad participó en la Promoción Nacional de Verano Oaxaca 2016 que organiza a nivel estatal el Museo de Filatelia, recibiendo durante el verano alrededor de 1,900 niños y adultos para realizar la actividad 'Pequeños Peatones', consistente en decoración de postales y recorrido por la exposición '30 Días de Peatón' y el fotopiso de la Casa de la Ciudad.



21



22

Fotografía 20-Taller *Los Reyes vienen en Vixi*.  
Fotografía 21-Taller de elaboración de máscaras en Centro de Barrio Bugambilias.  
Fotografía 22-Taller *Pequeños Peatones*.

## Cine

Las proyecciones de cine dentro del recinto de Casa de la Ciudad durante el 2016 fueron seleccionadas de acuerdo a la temática anual Paisajes y a los ejes de trabajo permanentes como ciudad, espacio público y movilidad sustentable, con la finalidad de ofrecer a un público diverso, contenidos audiovisuales de relevancia para el entendimiento y sensibilización sobre la vida de las urbes. □



23

### CICLO CINE PAISAJE

**Koyaanisqatsi - Godfrey Reggio - Estados Unidos - 1983 / 24 de febrero 2016.**

*Proyección de documental que, compuesto con música e imágenes de gran impacto visual de paisajes urbanos y naturales, muestran las relaciones que existen en el mundo contemporáneo entre el ser humano, la naturaleza y la tecnología.*

**Powaqqatsi - Godfrey Reggio - Estados Unidos - 1988 / 10 de marzo 2016.**

*Proyección del segundo filme de la trilogía Qatsi son imágenes contrastantes entre la vida tradicional de los países en desarrollo y los efectos que la industrialización y el crecimiento urbano tienen en la vida de estas culturas.*

Fotografía 23-Proyección de cine *Bicis vs Coches* en la Antigua Estación de Ferrocarril.

**Naqoyqatsi - Godfrey Reggio - Estados Unidos - 2002 / 15 de marzo 2016.**

*Proyección del tercer filme de la trilogía Qatsi, narra el acontecimiento más significativo de los últimos cinco mil años: la transición del medio natural a la nueva naturaleza, el medio tecnológico.*

**DÍA MUNDIAL DE LA BICICLETA**

**No son las Bicicletas - Ricardo Poery - México - 2014 / 19 de abril de 2016.**

*Proyección del documental en el marco del Día Mundial de la Bicicleta que muestra la forma en que las bicicletas recorren las calles de México desde las rodadas nocturnas hasta escenas en el antiguo velódromo.*

**Pequeño Peatón Imprudente - Enrique López Oropeza - México - 2016 / 29 de octubre 2016.**

*Proyección del documental sobre las deficiencias de la cultura vial actual. Al finalizar, se llevó a cabo una mesa redonda con la productora Ana Medina, miembros de la Liga Peatonal y Peatónito, superhéroe en defensa de las ciudades humanas.*

## Los paseos del Club de Vixis



24

La Vixi Escuela es una asociación civil sin fines de lucro fundada en abril de 2015, interesada en compartir y enseñar a personas de todas las edades a usar responsablemente la bicicleta como medio de transporte. La palabra “vixi”, cuya fonética es similar a la palabra “bici”, es un vocablo de la lengua mixteca, que significa dulce. El sentido que la asociación da a esta palabra, es que la bicicleta sea gustosa para las personas tanto como un dulce lo es para los niños.

Casa de la Ciudad y la Vixi Escuela comenzaron a colaborar conjuntamente desde ese año en diversas actividades para promover los mismos objetivos. En el 2016 se consolidó un programa permanente de paseos el primer sábado de cada mes, los Paseos del Club de Vixis, en donde participaron niños, jóvenes y adultos en recorridos en bicicleta a distintos sitios de interés en la ciudad y en actividades acordes al calendario de celebraciones y costumbres oaxaqueñas. De esta manera los participantes pusieron en práctica las habilidades aprendidas durante los talleres de ciclismo urbano y pudieron adquirir mayor confianza para pedalear por las calles, aprender a trazar rutas por sí solos, conocer y respetar las reglas de tránsito y vialidad, con una visión que privilegia al peatón. □



25



26



27



28

Fotografía 24-Vixi Escuela Oaxaca.  
Fotografía 25,26 -Punto de reunión Jardín Conzatti para los Paseos en Vixi.  
Fotografía 27-Visita al Museo de Sitio Casa Juárez.  
Fotografía 28-Premiación del concurso de disfraces alusivos al Día de Muertos.

**Segundo Paseo del Club de Vixis / 9 de enero 2016.**

Visita a la exposición 'La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas' en la Casa de la Ciudad.

**Tercer Paseo del Club de Vixis / 6 de febrero 2016.**

Visita al orquideario del Jardín Etnobotánico.

**Cuarto Paseo del Club de Vixis / 5 de marzo 2016.**

Visita al Museo de Sitio Casa Juárez.

**Quinto Paseo del Club de Vixis / 2 de abril de 2016.**

Visita a la BS Biblioteca Infantil.

**Sexto Paseo del Club de Vixis / 7 de mayo del 2016.**

Visita al Bosque del Deporte en la Ciudad de las Canteras.

**Séptimo Paseo del Club de Vixis / 4 de junio de 2016.**

Visita al Museo de Filatelia.

**Octavo Paseo del Club de Vixis / 2 de julio 2016.**

Visita a la Casa de la Cultura Oaxaqueña. Los participantes tomaron una clase de danza folclórica con motivo del mes de la Guelaguetza.

**Noveno Paseo del Club de Vixis / 6 de agosto 2016.**

Visita a la Sala de Inmersión, en la Antigua Estación del Ferrocarril.

**Décimo Paseo del Club de Vixis / 3 de septiembre 2016.**

Visitar al Palacio Municipal de Oaxaca de Juárez.

**Onceavo Paseo del Club de Vixis / 1 de octubre 2016.**

Visitar el Museo de Arte Prehispánico Rufino Tamayo.

**Doceavo paseo del club de vixis / 1 de noviembre 2016.**

Paseo especial y temático en bicicleta por el Centro Histórico de la Ciudad de Oaxaca con motivo del Día de Muertos para presenciar un video mapping en el atrio del Centro Cultural San Pablo. También hubo un concurso de disfraces alusivos a esta festividad y el ganador se llevó una bicicleta.

## Vinculación con la comunidad

Otra parte medular del trabajo que lleva a cabo Casa de la Ciudad es su vinculación con la ciudad y sus ciudadanos. A lo largo del 2016 se llevaron a cabo proyectos y actividades, que buscan [crear redes de colaboración y estrategias de participación ciudadana](#), para fortalecer el tejido social e incidir desde la acción en la transformación de la ciudad hacia una que mejore la calidad de vida de sus habitantes, y sea más equitativa y amigable con el medio ambiente.

### Vinculación en calle

Por un lado, se llevaron a cabo actividades e intervenciones en calle junto con diversas organizaciones como Openstreetmap México, Vixi Escuela, Nitos Ciclistas en Movimiento y Salvando Vidas Oaxaca A.C., en temas de espacio público y movilidad no motorizada, para visibilizar desde la ciudadanía la necesidad de [cambiar la visión actual del diseño de la infraestructura vial y el marco normativo](#), hacia una que redistribuya el espacio de la calle pensando en todos sus usuarios y priorice a peatones y ciclistas.



29

**Paseo con Nitos Ciclistas en Movimiento al Centro de las Artes de San Agustín / 7 de febrero 2016.**

Paseo en bicicleta con el grupo Nitos Ciclistas en Movimiento para visitar en Centro de las Artes de San Agustín, Etlá.

**Día Mundial de la Bicicleta: Bici humana en el Centro Cultural San Pablo / 19 de abril 2016.**

Creación de bicicleta humana monumental en el atrio del Centro Cultural San Pablo con motivo del Día Mundial de la Bicicleta.

**Rodada especial con Vixi Escuela y Nitos Ciclistas en Movimiento / 30 de abril 2016.**

Recorrido en bicicleta por el Centro Histórico en el marco del Festival de Ciudades Patrimonio en Oaxaca.

**Mapeatón con OpenStreetMap México y Mapillary / 13 de agosto 2016.**

Ejercicio de campo para registrar la infraestructura peatonal en zonas del Centro Histórico de la Ciudad de Oaxaca.

**Parking Day / 22 de septiembre 2016.**

Organizaciones y estudiantes colaboraron para transformar por un día, espacios de estacionamiento de autos en parques públicos temporales para la convivencia de los ciudadanos.

**Desafío Modal / 23 de septiembre 2016.**

Ejercicio de evaluación de los distintos medios de transporte en la Ciudad de Oaxaca a través de la realización de un traslado simultáneo en distintos modos, caminando, en bicicleta, transporte público, auto particular y motocicleta, con el objetivo de comparar la eficiencia del viaje en cada modo. El traslado se realizó de la Colonia Volcanes al Zócalo cubriendo una distancia de 5.6 km en hora pico, partiendo del punto de origen a las 7:30 hrs.

**Intervención urbana con Peatónito, Salvando Vidas Oaxaca y la Liga Peatonal / 29 de octubre 2016.**

Intervención urbana en la banqueta de la calle Las Casas, esquina con Flores Magón para hacerla más segura para los peatones.



30



31



32



33



34



35

Fotografía 29-Tabla de resultados de Desafío Modal 2016.  
Fotografía 30,31-Taller *Re-lata* en el Centro de Barrio Bugambilias.  
Fotografía 32,33-Intervención del taller *Calles Compartidas* en el Centro de Barrio 5 Señores.  
Fotografía 34,35-Parking Day con motivo del Día Mundial Sin Auto.

## Vinculación en la red de Centros de Barrio y espacios de colaboración.

Estos esfuerzos de vinculación se enfocaron también en crear lazos de convivencia a través de una estrategia de participación en programas de actividades culturales, formativas y recreativas de proximidad, es decir, a escala barrial y con la inclusión de los vecinos, en una red de espacios en la periferia, donde difícilmente es posible acceder a la oferta cultural de la ciudad, que se encuentra centralizada en su gran mayoría. En esta red se encuentran por un lado, los Centros de Barrio ya consolidados, diversos espacios públicos que se han identificado que cuentan con potencial para convertirse en un Centro de Barrio y se ha iniciado un proceso de acercamiento, como el Fraccionamiento Colinas de Monte Albán, y finalmente otros espacios con los cuales se han establecido vínculos de colaboración e intercambio, como es el caso de la Sala de Inmersión, la Antigua Estación del Ferrocarril y Lugar Común A.C. en la Agencia Municipal de Pueblo Nuevo.

### CENTRO DE BARRIO 5 SEÑORES

#### Tequio para la recolección de carrizo / 16 de enero 2016.

Tequio de recolección de carrizo en el Río Salado para elaborar la cerca de la huerta urbana en el Centro de Barrio 5 Señores.

#### Proyección / 30 de enero 2016.

**Bicis contra Coches - Fredrik Gertten - Suecia - 2015.**  
La bicicleta, una excelente herramienta para el cambio. Activistas y ciudades de todo el mundo están apostando por este sistema. Pero las fuerzas económicas lo permitirán?

#### Taller de siembra de hortalizas / 12 de marzo 2016.

Taller con el proyecto Huertos Orgánicos del departamento de Ecología de la FAHHO para elaborar el huerto urbano del Centro de Barrio 5 Señores.

#### Intervención 'Calle Ejemplar' / 17 de abril 2016.

Pinta de cebra peatonal artística y Zona 30 frente a la escuela primaria Otilio Montaño de la Agencia Municipal de 5 Señores como parte del taller 'Calle Ejemplar'.

#### Cuentacuentos en 5 Señores / 16 de abril 2016.

Sede participante del 9. Festival de Cuentos para Niños 2016 en colaboración con la Biblioteca Infantil de Oaxaca.

#### Proyección / 10 de noviembre 2016.

#### Pequeño Peatón Imprudente - Enrique López Oropeza - México - 2016.

Proyección de documental sobre las deficiencias de la cultura vial actual, así como las asociaciones y personas dedicadas a hacer un cambio en la ciudad.

### ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

#### Proyección / 29 de enero 2016.

**Bicis contra Coches - Fredrik Gertten - Suecia - 2015.**  
La bicicleta, una excelente herramienta para el cambio. Activistas y ciudades de todo el mundo están apostando por este sistema. Pero ¿las fuerzas económicas lo permitirán?

#### Soy vecino de un mapa / 25, 27 y 29 de de julio; 1, 3, 5, 8, 10 y 12 de agosto 2016.

Laboratorio de recorridos, dibujo, sonido, video y fotografía en torno a la Antigua Estación del Ferrocarril en colaboración con la Sala de Inmersión.

#### Verano en Vixi-Cleta / 6 y 7 de agosto 2016.

Taller de iniciación al ciclismo en la Antigua Estación del Ferrocarril con Vixi Escuela.

## CENTRO DE BARRIO BUGAMBILIAS

### **Pintemos un camino de colores / Casa de la Ciudad / 1 de mayo del 2016.**

Actividad para realizar un mural efímero en las escaleras del Centro de Barrio Bugambilias con motivo de la celebración del Día del Niño.

### **Taller de nudos / Casa de la Ciudad / 19 de junio de 2016.**

Taller de creación de nudos para la construcción de los juegos infantiles del Centro de Barrio Bugambilias.

### **Taller Re-Lata / Jaime Ruiz Martínez y Joel Gómez / 27 de agosto a diciembre de 2016.**

Sesiones participativas para diseñar y construir una red-sombra con materiales reciclados para la zona de gimnasio al aire libre del Centro de Barrio Bugambilias a través de una convocatoria abierta al público en general.

### **Taller de stencil y mural colectivo / Colectivo Bicu Yuba / 27 de septiembre 2016.**

Taller para la creación de un mural colectivo a partir del imaginario de los vecinos del barrio.

### **Taller de máscaras 'Los Resucitados' / Abril Morales / 16, 10, 26, 27 y 28 de octubre 2016.**

Taller intensivo de elaboración de máscaras caracterizadas especialmente para el uso de las festividades del Día de Muertos en Oaxaca. Representaciones de personajes míticos y extraordinarios a partir de las artes plásticas.

### **Proyección / 12 de noviembre 2016.**

#### **Pequeño Peatón Imprudente - Enrique López Oropeza - México - 2016.**

Proyección de documental sobre las deficiencias de la cultura vial actual, así como las asociaciones y personas dedicadas a hacer un cambio en la ciudad.

## FRACCIONAMIENTO COLINAS DE MONTE ALBÁN

### **TALLERES PARTICIPATIVOS**

#### **Taller de identificación de problemáticas urbanas en tu fraccionamiento / 15, 16 y 21 de octubre 2016.**

- Mapas mentales.
- Problemas y valores.
- Identificación de zonas conflictivas.

#### **Presentación de primera propuesta / 28 de octubre 2016.**

Presentación de resultados de talleres y primera propuesta de anteproyecto para el Centro de Barrio Monte Albán.

#### **Opinamos, proponemos y decidimos / 29 de octubre 2016.**

Taller de identificación de problemas y valores de la propuesta de anteproyecto para el Centro de Barrio Monte Albán.

### **¡Cine en la cancha!**

#### **Pequeño Peatón Imprudente - Enrique López Oropeza - México - 2016.**

Proyección de documental sobre las deficiencias de la cultura vial actual, así como las asociaciones y personas dedicadas a hacer un cambio en la ciudad.

#### **Haciendo memoria / 9 de noviembre 2016.**

Intercambio de fotografías, mapas e historias para recrear la memoria del Fraccionamiento Colinas de Monte Albán.

#### **Quiero a nuestro bosque, pero...¿cómo lo quiero? - Taller para niños / 25 de noviembre 2016.**

Un taller donde los niños imaginan y aportan opiniones para diseñar su espacio de juego.



36



37

Fotografía 36 - Conferencia sobre temas de movilidad en la Universidad La Salle Oaxaca.

Fotografía 37 - Hackatón en la Universidad La Salle Oaxaca.

Fotografía 38 - Inauguración de *La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas* en Universidad La Salle Oaxaca.



38

## Vinculación en instituciones académicas

Finalmente, este año también se continuó el trabajo de vinculación con diversas instituciones académicas, en particular con las carreras y especializaciones afines a la arquitectura, el urbanismo, la gestión del territorio, el medio ambiente y el diseño. El objetivo es generar intercambios y contribuir a la formación y el enriquecimiento de los programas académicos a través de conferencias, talleres, exposiciones y proyectos en donde se exponen temas de interés y relevancia actual vinculados a la ciudad de Oaxaca, haciendo partícipes a profesores y estudiantes. A nivel local se establecieron vínculos de colaboración con la Universidad La Salle Oaxaca, las Facultades de Arquitectura CU y 5 de Mayo de la UABJO, la Escuela de Arquitectura de la URSE y el Centro Universitario Casandoo. También se llevó a cabo asesoría y acompañamiento al taller de proyectos de octavo semestre de la carrera de arquitectura de la Universidad Iberoamericana Ciudad de México, el cual culminó con la exposición “Oaxaca 2032: Propuestas Urbanas” en Casa de la Ciudad y en el diseño y construcción de la sede del Laboratorio de Culturas Cooperativas de la asociación civil Lugar Común A.C. en la colonia Patria Nueva. □

### **Charla sobre movilidad en la Universidad La Salle / 29 de abril 2016.**

*Plática del Laboratorio Urbano de la Casa de la Ciudad para alumnos de la carrera en Arquitectura e Ingeniería de la Universidad La Salle Oaxaca.*

### **Hackatón LaSalle / 9 y 10 de mayo 2016.**

*Casa de la Ciudad colaboró con la Universidad La Salle Oaxaca a través de la Coordinación de Ingenierías para el desarrollo por parte de alumnos de diversas universidades de una aplicación piloto para mejorar el servicio de taxis y propiciar la intermodalidad con otros modos de transporte como la bicicleta.*

### **Entorno: Taller de Paisaje en la Universidad La Salle / 20 de mayo de 2016.**

*Charla con los fundadores de ‘Entorno Taller de Paisaje’ sobre su trabajo y sobre el futuro del paisajismo en México para los alumnos de la carrera en Arquitectura de la Universidad La Salle Oaxaca.*

### **Inauguración de la exposición ‘La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas’ en la Biblioteca de la Universidad La Salle / 23 de mayo de 2016.**

### **Inauguración de la exposición ‘30 Días de Peatón’ en la Biblioteca de la Universidad La Salle / 5 de septiembre 2016.**

### **Inauguración de la exposición ‘Oaxaca 2032’ de la Universidad Iberoamericana en Casa de la Ciudad. / 9 de septiembre 2016.**

*Los alumnos de octavo semestre de la carrera de arquitectura de la Universidad Iberoamericana Ciudad de México muestran sus propuestas de desarrollo urbano para la ciudad de Oaxaca para los próximos 20 años.*

### **Inauguración ‘La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas’ en la Biblioteca de Universidad Regional del Sureste / 6 de octubre 2016.**

## Conteo base de viajes en bici en la Zona Metropolitana de Oaxaca.

<b>Estatus:</b>	Estudio.
<b>Ubicación:</b>	Ciclovia Arco Sureste (Av. Ferrocarril y Av. Universidad), Calle García Vigil y Calle Macedonio Alcalá, Calle Reforma, Calzada Porfirio Díaz y Av. Lázaro Cárdenas.
<b>Año:</b>	Febrero - noviembre 2016.
<b>Elaboración:</b>	Laboratorio Urbano.

### Descripción

Dentro de los proyectos que impulsa Casa de la Ciudad, está el de [promover y gestionar la implementación de infraestructura ciclista en la ciudad que incentive el uso de la bici como medio de transporte](#). La Zona Metropolitana de Oaxaca no cuenta con un conteo de viajes en bici que permita evaluar las zonas con mayor número de viajes usando este medio de transporte, ni el impacto que tiene la infraestructura habilitada durante los últimos años, y si su implementación está generando un aumento de número de viajes en bici en la ciudad, por lo que construir este tipo de indicadores, es necesario para evaluar los proyectos y generar una base de la cual partir que permita mejorarlos y potenciarlos.

Dentro del documento se registran los resultados de los conteos en distintos puntos de la ciudad que fueron elegidos por tener infraestructura ciclista o por ser considerados susceptibles para la habilitación de ésta. En el caso de Av. Ferrocarril, Av. Universidad, García Vigil y Macedonio Alcalá porque ya cuentan con infraestructura segregada para el tránsito de bicis; y Calzada Porfirio Díaz y Av. Lázaro Cárdenas por ser calles que conectan puntos de atracción de viajes de no más de 4 km de distancia de zonas habitacionales y comerciales hacia el Centro Histórico de la ciudad.

Los conteos se realizaron en días entre semana (lunes, miércoles, viernes y sábados) por periodos de 12 horas al día. En el estudio se registraron datos como género, edad, sentido de circulación, tipo de bicicleta, carga utilizada, accesorios, espacio de circulación y uso de casco. □





40



41



42



43

## RESUMEN DE CONTEOS

Calle	Total de usuarios por semana	Mujeres	Hombres
Av. Ferrocarril	1767	159	1608
Av. Lázaro Cárdenas (Camino Nacional)	1237	85	1152
Av. Universidad	1074	89	984
Calle Macedonio Alcalá	954	104	850
Calzda Porfirio Díaz	656	54	602
Calle Reforma	490	44	446
Calle García Vigil	342	24	318

Fotografía 39/43-Aforos ciclistas en distintos puntos de la Zona Metropolitana de Oaxaca.



44



45

# Conexión peatonal y ciclista Zócalo-Parque las Canteras, Ciudad de los Archivos, Bosque del deporte.

**Estatus:** Anteproyecto.  
**Ubicación:** Av. Lázaro Cárdenas, Calle Morelos, Calle García Vigil y Calle Independencia.  
**Año:** 2016.  
**Elaboración:** Laboratorio Urbano.

---

## Descripción

Con la intención de dar continuidad a las iniciativas de movilidad sustentable que distintas instancias oficiales y organismos no gubernamentales han desarrollado, este proyecto busca generar una conexión peatonal y ciclista del Centro Histórico de la Ciudad de Oaxaca hacia el Parque Las Canteras, la Ciudad de los Archivos y el Bosque del Deporte, espacios que forman parte de un complejo urbano en proceso de intervención ubicado en el municipio de Santa Lucía del Camino en la Zona Metropolitana de Oaxaca.

La Ciudad de los Archivos, sede del Archivo Histórico de Oaxaca y catalogado como uno de los más importantes de México, se inauguró en noviembre del 2016 dentro de un complejo que cuenta con equipamiento complementario para actividades culturales, recreativas y deportivas. Ubicada en uno de los municipios conurbados a la ciudad de Oaxaca, generará desplazamientos desde diversas zonas de la ciudad, principalmente del centro, por lo que es necesario brindar alternativas para llegar que incentiven modos sustentables de desplazamiento y que contribuyan a detonar un corredor que en su trayecto articula una serie de espacios públicos y puntos de interés para los ciudadanos y visitantes.

El proyecto contempla la habilitación de una conexión peatonal y ciclista en un recorrido que mide 3 km pasando por las calles de Independencia y Morelos en el municipio de Oaxaca, y Av. Lázaro Cárdenas en el municipio de Santa Lucía; estableciendo además una conexión hacia el Deportivo Venustiano Carranza y con la Ciclo vía Arco-Sureste en Av. Ferrocarril.

Mediante el mejoramiento de banquetas amplias y universalmente accesibles, cruces seguros, iluminación, arborización, mobiliario urbano, la habilitación de una ciclo vía segregada en Av. Lázaro Cárdenas y calles de preferencia ciclista en la Zona del Centro Histórico, se generará una conexión segura y cómoda que incentive desplazamientos a pie y en bicicleta. □

Fotografía 44 - Anteproyecto del cruce Camino Nacional con Periférico.

Fotografía 45 - Propuesta de conexión peatonal y ciclista en Camino Nacional.

## Calles compartidas en el Centro Histórico

<b>Estatus:</b>	Anteproyecto.
<b>Ubicación:</b>	Calles Hidalgo, Macedonio Alcalá, Guerrero, Bustamante, Trujano, Flores Magón e Independencia.
<b>Año:</b>	2016.
<b>Elaboración:</b>	Laboratorio Urbano.

### Descripción

Como parte del cambio de paradigma que está sucediendo en la forma en que planeamos y construimos nuestras ciudades surge el concepto de Calles Compartidas, una tendencia que busca recuperar el espacio público como un lugar de convivencia para las personas y no sólo de tránsito con preferencia a los vehículos motorizados.

Bajo la premisa de recuperar la calle, generar espacios de convivencia para todos los usuarios y partiendo de conceptos como el de la pirámide de la movilidad, que establecen la prioridad de algunos usuarios sobre otros, se genera un proyecto de intervención en las calles ubicadas alrededor del Zócalo en el Centro Histórico de la Ciudad de Oaxaca.

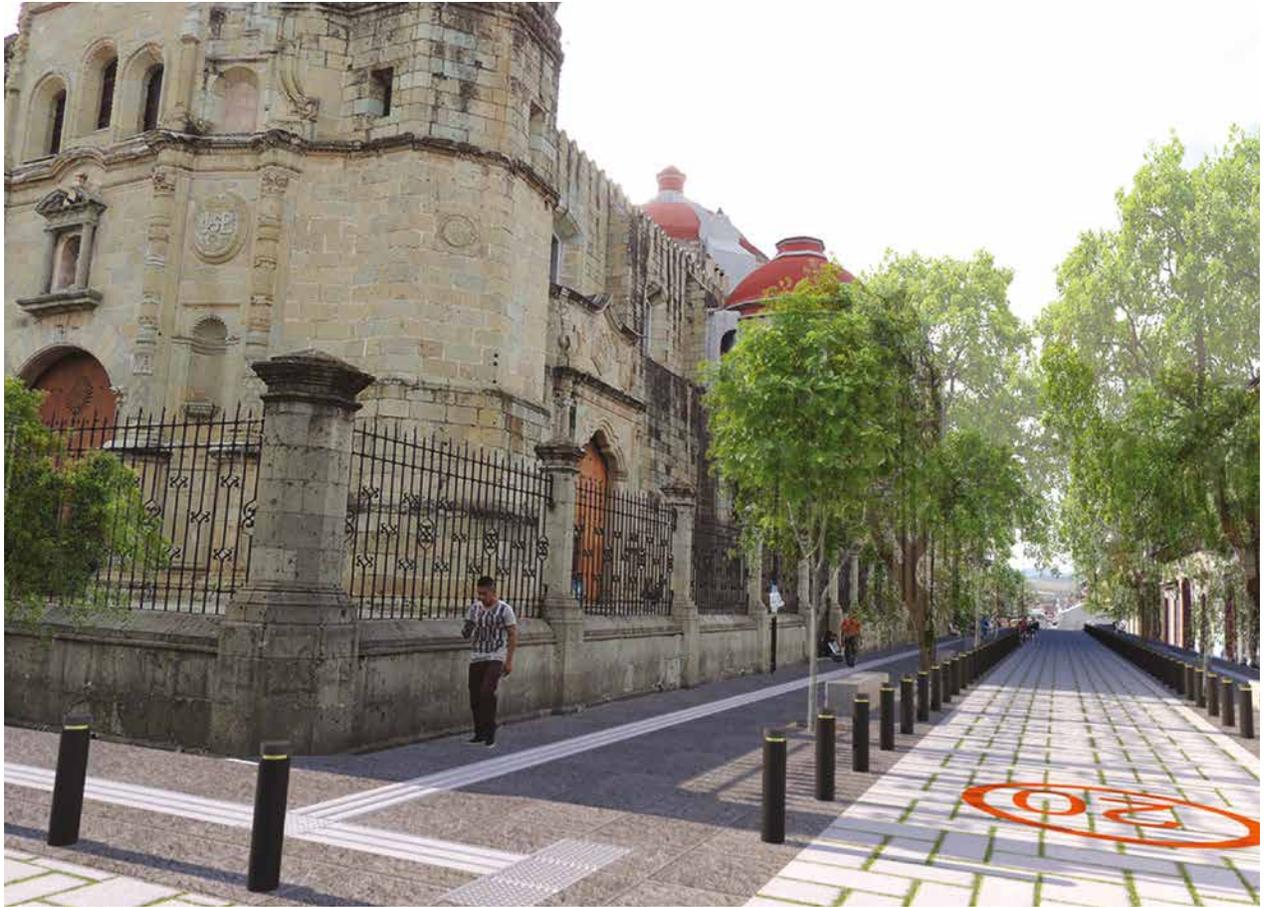
El proyecto busca mejorar las condiciones del espacio público y generar infraestructura que privilegie a peatones y ciclistas (los usuarios más vulnerables) en las calles alrededor del Zócalo partiendo de criterios de accesibilidad universal e integración total del espacio. Dicha intervención se propone para las calles de Hidalgo (entre Armenta y López y M. Alcalá), M. Alcalá (entre Hidalgo e Independencia), Guerrero (entre Bustamante y Armenta y López), Bustamante (entre Guerrero y Colón), Trujano (entre Flores Magón y 20 de Noviembre), Flores Magón (entre Trujano y Las Casas), Hidalgo (entre 20 de Noviembre y Alameda), Independencia (entre Porfirio Díaz y 5 de Mayo).

Una de las características de las Calles Compartidas es la integración del espacio público como un todo en donde peatones, ciclistas y vehículos motorizados deben compartir la superficie. Para ello se implementan dispositivos que reduzcan la velocidad, lo que vuelve la calle segura y permite la convivencia y negociación del espacio entre sus diversos usuarios.

Las calles alrededor del Zócalo tienen un alto tránsito peatonal que constantemente debe negociar el espacio con los automóviles, el modelo de Calles Compartidas generará condiciones para que todos los usuarios puedan convivir en el mismo espacio de forma segura. □

Fotografía 46-Intervención de calle compartida en calle Valerio Trujano esq. con Flores Magón.

Fotografía 47-Intervención de calle compartida en calle Aurelio Valdivieso esq. con Miguel Hidalgo.



46



47

Fotografía 48- Estado actual del espacio público del Fraccionamiento Colinas de Monte Albán.

Fotografía 49- Talleres de diseño participativo con vecinos del Fraccionamiento Colinas de Monte Albán.

Fotografía 50- Propuesta de Centro de Barrio para el Fraccionamiento Colinas de Monte Albán.



48



49



50

# Centro de Barrio Colinas de Monte Albán

<b>Estatus:</b>	Anteproyecto y Proyecto Ejecutivo.
<b>Ubicación:</b>	Calle Mexicas esquina con Triquis. Fraccionamiento Colinas de Monte Albán. Agencia Municipal de San Martín Mexicapam.
<b>Período:</b>	Noviembre - Diciembre 2016.
<b>Participan-colaboran:</b>	Comité de Vida Vecinal (COMVIVE) Fraccionamiento Colinas de Monte Albán.
<b>Elaboración:</b>	Laboratorio Urbano.

---

## Descripción

Como resultado del actual modelo de ciudad dispersa, las ciudades mexicanas han desarrollado una estructura insostenible económica, ambiental y socialmente. Como solución a esta problemática, CASA DE LA CIUDAD da continuidad a su proyecto Centros de Barrio, cuya principal finalidad es crear espacios de calidad como puntos de referencia dentro de los barrios y colonias más marginadas de la ciudad de Oaxaca, mediante el uso de la herramienta más poderosa de diseño: El taller de diseño participativo, dichos espacios permitirán regenerar la vida mediante el estrechamiento de relaciones sociales, minimizando en la medida de lo posible, las necesidades de desplazamiento de los usuarios.

Actualmente se trabaja sobre el Centro de Barrio Colinas de Monte Albán, colaborando de la mano con el COMVIVE del fraccionamiento y el Municipio de Oaxaca de Juárez, aspirando a cumplir con los requisitos del programa de Infraestructura 2017 de la SEDATU con el fin de llevar a cabo la construcción del proyecto.

El proyecto contempla conceptos como accesibilidad universal, seguridad y cohesión social, movilidad sustentable, conectividad, entre otros, mediante el uso de cruces seguros, banquetas accesibles, pavimentos permeables, programas sociales, tequios, talleres, uso adecuado de la vegetación nativa y respeto por el patrimonio natural e intangible de la zona.

La intervención se plantea en un predio que funciona como el corazón del fraccionamiento, abarcando una manzana completa. Por tal razón el proyecto precisa de otorgar espacio público para todos los ciudadanos de manera equitativa mediante la inserción de 4 plazas con acceso a desde las 4 calles que lo rodean: plaza para adultos mayores, plaza infantil, plaza de acceso principal y plaza deportiva. Se consideró imprescindible el respeto total de los elementos naturales, tanto los individuos (árboles) como la topografía del sitio.

Dentro del espacio público se consideró generar rampas con un máximo de 6% de pendiente y cintas podotáctiles (conectando todos los espacios desde cualquier punto dentro del centro de barrio) para integrar a las personas con discapacidad visual. A este espacio integral se le anexan una cancha multideportiva, un foro al aire libre, un gimnasio al aire libre y un área boscosa para competencias de bici de montaña, pic-nic's y caminata. □



## Centro de Barrio Bugambilias

- Estatus:** Construcción del proyecto.
- Ubicación:** Calle Cornerina esquina con andador Cornerina, Colonia Bugambilias, Oaxaca, Oaxaca.
- Año:** 2016.
- Participan:** Laboratorio Urbano - Municipio de Oaxaca de Juárez - Comité de Vida Vecinal (COMVIVE) Bugambilias.

---

### Descripción

Como parte del proyecto Centros de Barrio, se continuó con los trabajos de construcción del Centro de Barrio Bugambilias, iniciado en el año 2015, donde a la par de la vinculación con la comunidad, se realizaban trabajos de obra.

La construcción lleva un avance del 70%, terminando los trabajos de la estructura de madera, la cubierta y el petatillo en el área de talleres; elaboración de terraplenes, andadores peatonales y colocación de juegos infantiles en la zona de plataformas; el repellido de la biblioteca con su colocación de petatillo; la colocación de las luminarias LED; y la habilitación de la instalación hidrosanitaria que incluye la activación de la cisterna de aguas pluviales con una bomba sumergible y su electronivel.

La construcción de la cubierta en talleres contempla una primera etapa de recolección de aguas pluviales mediante un sistema de dos aguas y canalones de acero inoxidable cuya función es recuperar el agua para posteriormente mandarla a la cisterna de aguas pluviales (la conexión cisterna-cubiertas/talleres se realizará en la 2a. Etapa).

La participación activa de la comunidad mediante jornadas de trabajo colectivo “tequios”, realizados en el centro de barrio, fueron esenciales para el desarrollo del proyecto pues a través de estos se realizaron trabajos de limpieza, habilitación de juegos infantiles, colocación de una cubierta (fabricada con material reciclado de latas) para dar sombra los juegos infantiles y acarreo de materiales. □

---

Fotografía 51-Vista interior de estructura y cubierta del Centro de Barrio Bugambilias.

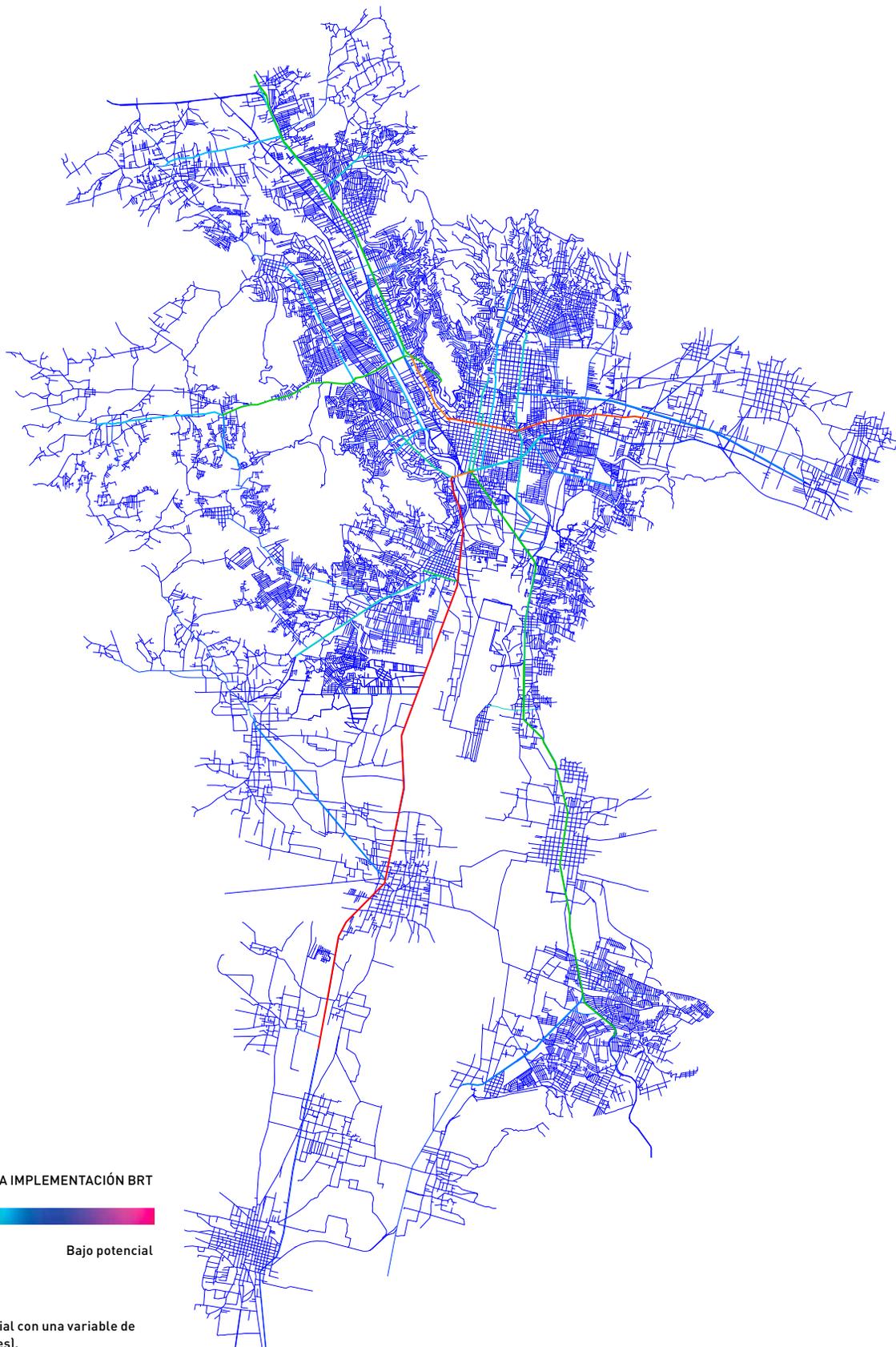
Fotografía 52-Vista exterior de estructura y cubierta del Centro de Barrio Bugambilias.



51



52



VIALIDADES POTENCIALES PARA IMPLEMENTACIÓN BRT



Alto potencial

Bajo potencial

53

Esquema 53-Modelo de mapa axial con una variable de sintaxis espacial (líneas troncales).

# Estudio de Accesibilidad

**Estatus:** Diagnóstico.  
**Ubicación:** Zona Metropolitana de Oaxaca.  
**Año:** Febrero - Noviembre 2016.  
**Elaboración:** Laboratorio Urbano.

---

## Descripción

La movilidad urbana es un tema referencia obligada en nuestros días. [La ciudad de Oaxaca desde hace casi 50 años inició un proceso de conurbación que al día de hoy la convierten ya en una Zona Metropolitana.](#) Dicha zona contiene una red viaria compleja, pues agrupa un conjunto de 23 municipios con características particulares en su trama urbana.

Las características de la red urbana están ligadas directamente con la morfología urbana de la Zona Metropolitana de Oaxaca (ZMO). De acuerdo a la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI en la ZMO el 53% de los viajes se hacen en transporte público, el 22% en auto particular, el 17% a pie y el 4% en bicicleta. Sin embargo el 93% del parque vehicular corresponde a autos particulares que ocupan la mayor parte del espacio vial.

Esta situación ha derivado en una dinámica de congestión en algunas zonas de la ciudad, principalmente avenidas primarias que conectan zonas habitacionales con la ciudad central, impactando negativamente en la calidad de vida de los ciudadanos.

Realizar un diagnóstico de movilidad de la zona metropolitana es clave para otorgar propuestas y generar soluciones a la problemática actual.

En su primera etapa, el Diagnóstico de Movilidad y Accesibilidad Urbana de la Zona Metropolitana de Oaxaca se realizó utilizando un modelo de análisis llamado Space Syntax, que en base a la morfología urbana y la red viaria otorga valores de accesibilidad y conectividad generando una base de datos de todas las vialidades de la mancha urbana representandolos en mapas sencillos y rápidos de leer. La base de datos está compuesta por un mapa que contiene cada una de las vialidades de la ZMO y que está disponible para su consulta en Casa de la Ciudad en tablas de excel y Sistemas de Información Geográfica.

Finalmente, como segunda etapa se generará un documento donde se detalla el diagnóstico que estará disponible para su consulta en el Acervo de Casa de la Ciudad. □



54

## Centro de Barrio 5 Señores

- Estatus:** Proyecto ejecutado.  
**Ubicación:** Calle Plan de Ayala esquina con Art. 123, Colonia 5 Señores, Oaxaca, Oax.  
**Año:** 2016.  
**Participan:** Laboratorio Urbano - Agencia Municipal - COMVIVE 5 Señores.

### Descripción

Como parte del programa Centros de Barrio que Casa de la Ciudad desarrolla desde el año 2011, durante el 2016 se concluyó la obra del Centro de Barrio 5 Señores, dando pauta a su inauguración y la entrega-recepción al Ayuntamiento de Oaxaca.

Se realizaron trabajos de mejoramiento del espacio público mediante la reposición de pavimentos, alumbrado, instalación de bolardos para pacificar el tránsito en la calle, creación de jardines filtrantes, instalación de juegos infantiles, dotación de mobiliario urbano, sembrado de árboles, habilitación de un huerto urbano, instalación de un gimnasio al aire libre, así como la instalación de un biciestacionamiento.

Siguiendo los criterios utilizados en este programa, se procuró la intervención dotando de [infraestructura sustentable mediante la instalación de un sistema de captación de aguas pluviales en el edificio sede de la Agencia Municipal ya existente](#), para su almacenamiento, así como la instalación de una bici máquina para hacer funcionar la bomba para el uso de esta agua. De igual manera se instalaron luminarias tipo LED.

Además de la intervención física del espacio, se realizaron actividades con la comunidad, entre ellas la pinta de una cebrá artística para mejorar las condiciones de seguridad del cruce peatonal frente a la Escuela Primaria Otilio Montaña, así como proyecciones de cine y talleres, con la finalidad de [incentivar la apropiación del espacio por parte de los vecinos](#). El Centro de Barrio 5 Señores fue un proyecto desarrollado en conjunto con el Ayuntamiento de Oaxaca de Juárez. □

Fotografía 54,55,56-Plazuela de la Agencia Municipal de 5 Señores antes de la intervención.

Fotografía 57,58-Intervención finalizada del Centro de Barrio 5 Señores.



55



56



57



58

## Inauguración del Centro de Barrio 5 Señores

El programa Centros de Barrio que desarrolla la Casa de la Ciudad aboga por una visión de ciudad más humana y compacta, en donde existan espacios de referencia urbana para los vecinos de un barrio o conjunto de colonias y que permitan regenerar la vida de estos sitios mediante la convivencia y la inclusión, minimizando en lo posible, el desplazamiento de quienes allí habitan.

Dotar a nuestros espacios urbanos de estos lugares de encuentro cotidiano, lograr que sean vibrantes y que sus habitantes se identifiquen con ellos, implica entender a profundidad cómo se vive ese espacio a diario. Los habitantes que experimentan con frecuencia un espacio público, seguramente conocerán su historia, o tendrán bien identificado su funcionamiento, sus atributos y deficiencias, y sabrán

reconocer lo que realmente es importante para las personas en ese sitio. Por esta razón, contar con la participación activa de la comunidad en el proceso de planeación de un proyecto urbano, brinda valiosa información para diseñar estrategias que logren dar solución a los problemas y potenciar sus valores.

El Parque Infantil 5 Señores, ubicado en la explanada de esta Agencia Municipal, es el tercer proyecto de Centros de Barrio para la ciudad de Oaxaca, después de los situados en las colonias Bugambilias y Azucenas, y fue desarrollado por la Casa de la Ciudad bajo esta misma premisa: trabajar de la mano de la comunidad.

A través de talleres con habitantes de las cinco colonias que conforman la

agencia municipal, se consolidó un proyecto basado en las ideas y experiencias comunes de todos los participantes. Una de sus prioridades era tener un parque más grande, por lo que se intervino la calle aledaña Artículo 123, de manera que se restringió el paso vehicular a un carril confinado, rescatando una mayor área para juegos infantiles y jardinerías. Otro concepto básico, para crear un ambiente fresco y agradable, fue incluir vegetación en el parque, sembrando 12 árboles de especies de buena sombra y adaptación a la zona, como patas de vaca, arrayanes, macuiles rosas y grevilias.

Se instalaron tres juegos infantiles de cuerdas para que los pequeños practiquen habilidades al trepar y brincar; un gimnasio al aire libre, el cual es parte del programa Circuitos de la Salud implementado por la Fundación

“ El programa Centros de Barrio que desarrolla la Casa de la Ciudad aboga por una visión de ciudad más humana y compacta. ”

Alfredo Harp Helú Oaxaca; así como mobiliario urbano adecuado al sitio: bancas, luminarias y basureros. También, se contempló un sistema de captación de agua de lluvia para riego y una huerta comunitaria, que mediante el apoyo del programa Huertos Orgánicos FAHHO, fomenta la autoproducción de alimentos.

Una vez terminados los trabajos de rehabilitación de la explanada, se llevó a cabo la entrega del parque el viernes 26 de febrero, en compañía de los vecinos de 5 Señores, representantes del Municipio de Oaxaca de Juárez y de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca. En medio de un ambiente festivo, la comunidad recibió este nuevo centro de barrio que se abre ahora con fines recreativos, deportivos y sociales. □



59

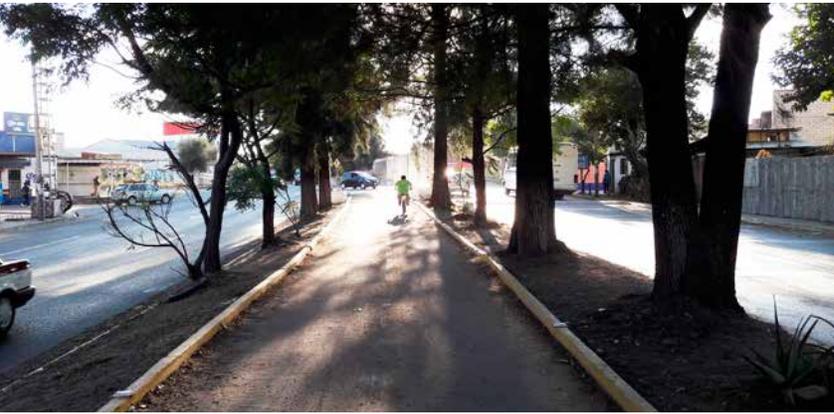


60



61

Fotografía 59- Evento de inauguración del Centro de Barrio Señores (Dra. Ma. Isabel Grañén Porrúa, Don Alfredo Harp Hetú y Lic. Javier Villacaña).  
Fotografía 60,61-Evento de inauguración del Centro de Barrio 5 Señores (usando el espacio).



62

Fotografía 62-Intervención del cruce Av. Ferrocarril-Calle Norte 5 (Santa Lucía del Camino).



63

Fotografía 63-Intervención del cruce Av. Ferrocarril-Calle Norte 5 (Santa Lucía del Camino).



# Código basado en forma para el Municipio de Santa Lucía del Camino

**Estatus:** Diagnóstico y Anteproyecto.  
**Ubicación:** Municipio de Santa Lucía del Camino.  
**Año:** Enero - Marzo 2016.  
**Participan:** Laboratorio Urbano.

---

## Descripción

Éste es un proyecto que pretende demostrar la importancia que implica el dejar de zonificar las ciudades, metodología que hasta el día de hoy ha segregado y dañado las ciudades mexicanas. En algún momento las zonificaciones han ayudado, sobre todo, a detener mezcla de usos de suelo indeseables, sin embargo no todo puede ser controlado mediante zonificación, pues uno de los elementos que mantiene con vida a las ciudades es el uso mixto. [Una ciudad densificada, con mezcla diversa de usos de suelo y con un correcto diseño, es una ciudad sustentable.](#)

Por lo anterior Casa de la Ciudad intenta implementar un programa piloto de Códigos Basados en Forma. Estos proyectos pretenden implementarse en aquellos municipios conurbados a la zona metropolitana de Oaxaca carentes de planes de desarrollo urbano, si bien los planes de desarrollo no son la mejor alternativa para el desarrollo de ciudades sustentables, al menos generan una guía de desarrollo a seguir.

Como primer Código a implementar se realizó el Anteproyecto de Código Basado en Forma para el Municipio de Santa Lucía del Camino, donde se realiza un estudio sobre la situación y problemática que actualmente atraviesa el municipio en cuestión, para generar propuestas que se traduzcan en la creación de un sitio más agradable para visitar, vivir y trabajar.

Este anteproyecto muestra un diagnóstico del municipio con un análisis FODA; y un conjunto de primeras propuestas que norman el Uso de Suelo, la vía pública (transporte, ciclistas, vialidades, estacionamientos y cruces), la imagen urbana (frentes públicos, frentes privados, niveles y disposiciones de las construcciones) y el espacio público. □

## Conexión peatonal y ciclista Zócalo-Antigua Estación del Ferrocarril-Museo del Ferrocarril-Museo Infantil de Oaxaca

**Estatus:** Anteproyecto.  
**Ubicación:** Calzada Madero, Calle Independencia, Calle Morelos, Calle División Oriente.  
**Elaboración:** Laboratorio Urbano.

### Descripción

Con la intención de dar continuidad a las iniciativas de movilidad sustentable que distintas instancias oficiales y organismos no gubernamentales han desarrollado, este proyecto busca generar una conexión peatonal y ciclista del Centro Histórico de la Ciudad de Oaxaca hacia la Antigua Estación del Ferrocarril, sede del Museo del Ferrocarril y del Museo Infantil de Oaxaca ubicados en la zona poniente del Centro Histórico.

La Antigua Estación del Ferrocarril es un conjunto urbano que actualmente es intervenido en sus distintos componentes para albergar el Museo del Ferrocarril y el Museo Infantil de Oaxaca. Ubicada en el municipio de Oaxaca, el nuevo equipamiento para actividades culturales y recreativas generará desplazamientos desde diversas zonas de la ciudad, principalmente del centro, por su vocación turística, por lo que es necesario brindar alternativas para llegar que incentiven modos sustentables de desplazamiento y que contribuyan a detonar un corredor que en su trayecto articula una serie de espacios públicos y puntos de interés para los ciudadanos y visitantes.

[El proyecto contempla la habilitación de una conexión peatonal y ciclista en un recorrido que mide 1.6 km pasando por las calles de Morelos, División Oriente, Calzada Madero y Calle. Independencia en el municipio de Oaxaca.](#)

Mediante el mejoramiento de banquetas amplias y universalmente accesibles, cruces seguros, iluminación, arborización, mobiliario urbano, la habilitación de una ciclovía segregada en Calle División Oriente y Calzada Madero y calles de preferencia ciclista en la Zona del Centro Histórico, se generará una conexión segura y cómoda que incentive desplazamientos a pie y en bicicleta. □



64



65

Fotografía 64-Imagen objetivo calle Independencia.  
Fotografía 65-Imagen objetivo Calzada Madero.

## Programa de Biciestacionamientos

**Estatus:** Proyecto en curso.  
**Ubicación:** Centro Histórico y Zona Metropolitana.  
**Año:** 2016.  
**Elaboración:** Ayuntamiento de Oaxaca de Juárez, Colectivos Vixi Escuela, Insolente Oaxaca, Nito's Ciclistas

A partir del 2011, Casa de la Ciudad en colaboración con distintas instancias de gobierno y sociedad civil, ha realizado la instalación de biciestacionamientos los cuales facilitan el uso de la bicicleta en las calles del Centro Histórico de Oaxaca. El 5 de julio del 2012 se inauguró el primero.

El estacionamiento para bicicletas, mobiliario urbano de uso público, juega un papel fundamental en la promoción de este modo de transporte. Aunque hasta ahora, los usuarios han resuelto la necesidad de asegurar su bicicleta a través de la utilización de los medios que el entorno les ofrece, en realidad sí es necesario que se proporcionen espacios con el mobiliario adecuado para las bicicletas, esto con el fin de reducir la posibilidad de robo y/o maltrato de los vehículos y para lograr un orden que evite conflictos con los demás usuarios del espacio público.

Contar con este mobiliario urbano tiene varios beneficios, entre ellos:

- Genera espacios seguros en los que la gente puede estacionar su bicicleta reduciendo la posibilidad de robo.
- Facilita su uso y aceptación por parte de la ciudadanía.
- Ordena el espacio público.
- Reduce los conflictos en los cuales intervienen ciclistas, peatones y automovilistas.
- Brinda a los comercios, edificios públicos, oficinas y centros de actividades una propuesta viable de vinculación espacial con los flujos de ciclistas.

El proyecto de instalación de biciestacionamientos consta de tres etapas: la primera es colocarlos en lugares con demanda existente y con un alto uso potencial, es decir, en la vía pública. En la segunda etapa se propone instalarlos en predios privados y públicos, lo cual presupone el uso creciente de la bicicleta como medio de movilidad. La tercera y última etapa contempla su instalación en escuelas.

A la fecha la Fundación Alfredo Harp Helú a través de Casa de la Ciudad ha colocado biciestacionamientos en los siguientes puntos:

Biciestacionamiento	Ubicación
1.- Jardín Etnobotánico	Constitución esquina Reforma.
2.- Ex Convento de San Pablo	Hidalgo (entre Fiallo y Armenta y López).
3.- Ex Convento de Santo Domingo	Allende (entre García Vigil y Macedonio Alcalá).
4.- Zócalo	Hidalgo esquina Valdivieso.
5.- Catedral	Valdivieso casi esquina Independencia (frente al Sagrario).
6.- Parque el Llano	Av. Juárez esquina Primo Verdad.
7.- Parque el Llano	Pino Suárez esquina Primo Verdad.
8.- Mercado de la Merced	Murguía esquina Calzada de la República.
9.- Universidad Mesoamericana	García Vigil esquina Morelos.

Biciestacionamiento	Ubicación
10.- Casa de la Ciudad	Morelos esquina Porfirio Díaz.
11.- Comandancia de Policía	Morelos casi esquina El Calvario.
12.- Iglesia La Compañía	Trujano esquina Flores Magón.
13.- Parque Húzares	Hidalgo esquina Guadalupe Victoria.
14.- Mercado IV Centenario	División Oriente casi esq. Independencia.
15.- Facultad de Arq. 5 de Mayo	5 de Mayo esquina Independencia.
16.- Parque Labastida	Abasolo esquina Macedonio Alcalá.
17.- Zócalo	Guerrero (entre Bustamente y Armenta y López).
18.- Iglesia Carmen Alto	García Vigil esquina Carranza.
19.- Mercado Sánchez Pascuas	Porfirio Díaz casi esquina Cosijopi.
20.- Mercado Benito Juárez	Flores Magón (entre Las Casas y Aldama).
21.- Eco corredor Jalatlaco	Calzada de la República (entre Periférico y Av. Ferrocarril).
22.- Eco corredor Jalatlaco	Calzada de la República (entre Periférico y Av. Ferrocarril).
23.- Agencia 5 Señores	Plan de Ayala esquina Artículo 123.
24.- Santa Lucía	Siracusa esquina Narciso Mendoza.
25.- Santa Cruz Amilpas	Independencia esquina Emiliano Zapata.
26.- Santa María del Tule	Carretera Internacional (cerca del Mercado de Artesanías).

Para el 2017 se tiene programada la instalación de este tipo de mobiliario en cinco puntos del Centro Histórico, pudiéndose extender el radio a la Zona Metropolitana de Oaxaca.

Como estrategia para el correcto uso de este mobiliario y una mejor organización del espacio público se propone la inclusión de otros grupos de usuarios que no cuentan con espacios para estacionarse. Así, se plantea la integración de una sección de estacionamiento que incluya a la par de los biciestacionamientos, un espacio para el estacionamiento de motoci-

tas y un cajón para personas con discapacidad (PCD).

La disposición de dichos espacios requiere del espacio equivalente a tres cajones de estacionamiento quedando distribuidos de la siguiente manera:

- a).- Balizamiento y cinco "U" invertidas para bicicletas en el espacio que ocupa un cajón de estacionamiento.
- b).- Balizamiento para cinco motocicletas en el espacio que ocupa un cajón de estacionamiento.
- c).- Balizamiento de un cajón de estacionamiento para personas con discapacidad. □

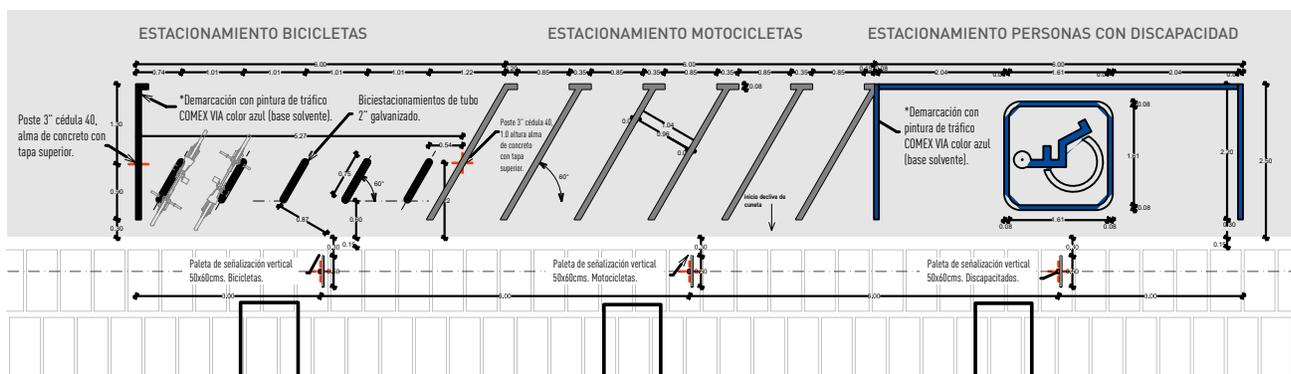


Fig. 1

Figura 1-Planta tipo estacionamiento.

# Monitoreo de instalación piloto de 50 sistemas de captación de agua de lluvia

**Estatus:** Reporte.  
**Ubicación:** Colonias Bugambilias, Neza Cubi, Heladio Ramírez López, Lomas de San Jacinto Sectores 1 y 3, La Soledad, Guadalupe Victoria Sección 2, Lomas de Santa Rosa, Bravo Ahuja y 5 Señores.  
**Año:** Agosto-noviembre 2016.  
**Elaboración:** Isla Urbana – Casa de la Ciudad.

## Descripción

El reporte completo puede ser consultado en la página: <http://casadelaciudad.org/descargas/>

Con la intención de conocer el estado de los sistemas de captación de agua de lluvia instalados durante julio de 2015 en casas habitación en colonias aledañas al Centro de Barrio Bugambilias, como proyecto piloto por parte de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca a través de Casa de la Ciudad e Isla Urbana, para apoyar métodos sustentables de abastecimiento de agua en zonas de alta escasez, se llevó a cabo una encuesta a los beneficiarios y un análisis de los datos recabados, entre agosto y noviembre de 2016.

### A continuación se presenta un resumen de los resultados obtenidos.

El proyecto benefició directamente a 220 personas, de las cuales 139 son adultos o jóvenes y 81 son niños.

El 98% de los beneficiarios reconoce que el sistema de captación ha mejorado su calidad de vida.

Las respuestas a dichas preguntas se clasificaron en las categorías de calidad del agua, seguridad de suministro constante, ahorro económico, suficiencia para cubrir todas las necesidades, autonomía y autogestión en el manejo del agua y el disfrute del agua de lluvia y sus virtudes agrícolas. El 38% de los comentarios recabados hacen referencia a la seguridad, 33% al ahorro económico y 31% la calidad, seguidos por la autonomía (22%) y la suficiencia (20%) y el disfrute (16%). □



69



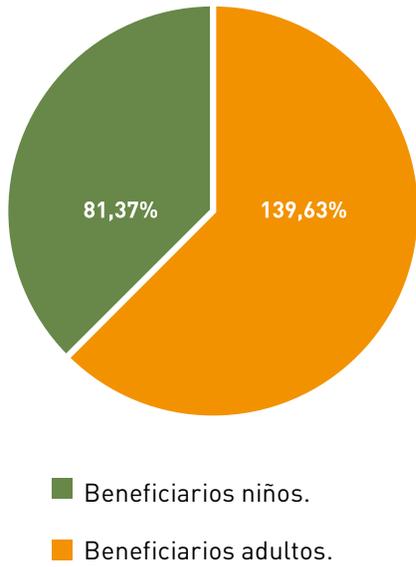
70



71

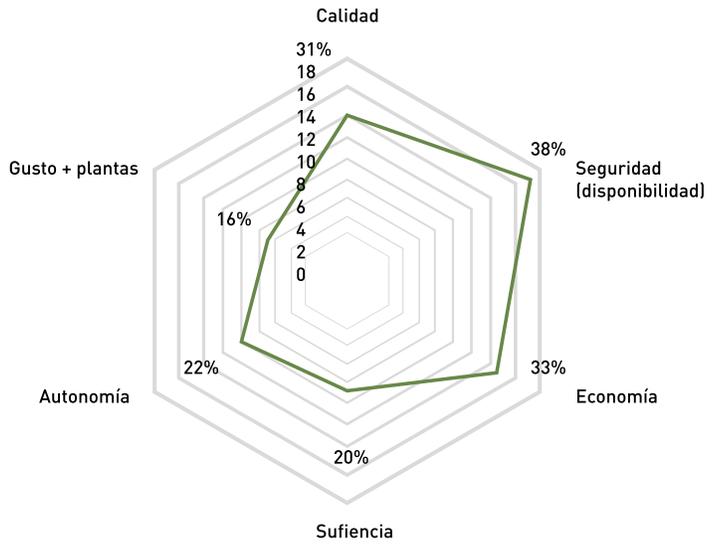
Fotografía 69,70,71-Implementación de sistema de captación de agua de lluvia en la Colonia Bugambilias.

**Beneficiarios directos totales: 220 (núm,%).**



72

**Beneficios del agua suministrada por el sistema reconocido por los usuarios (45 opiniones).**



73

**98%** de los usuarios reconoce que ha mejorado su calidad de vida.



74

Esquema 72-Mapa de ubicación de las instalaciones en colonias aledañas al Centro de Barrio Bugambilias.  
 Esquema 73-Beneficiarios directos totales: 220 (Núm, %).  
 Esquema 74-Radar de identificación de beneficios percibidos por los beneficiarios.

## La vuelta al Mundo en 80 Bicicletas



La bicicleta como medio de transporte, como recreación o deporte, ha estado presente en nuestros entornos urbanos, semiurbanos y rurales desde que se inventó. Aunque el reciente auge de su uso como medio de transporte en las ciudades ha ocasionado una mayor presencia en el imaginario social, la realidad es que la bicicleta ha estado siempre ahí, siendo parte de la vida cotidiana.

Hablando en particular desde el punto de vista urbano, la bicicleta es ya un referente que ha ido ganando espacio en nuestras calles y en nuestras políticas públicas. Estamos viviendo una época de transición hacia la bici como medio de transporte y como herramienta de transformación de nuestras ciudades.

La bicicleta no sólo está cuestionando el cómo nos movemos en nuestras ciudades, sino el paradigma de ciudad que vivimos. Cómo estamos usando nuestro espacio público; el deterioro de la calidad del aire en el hábitat urbano; si nuestras viviendas, centros de trabajo y servicios están cerca o lejos; si tenemos tiempo para convivir y recrearnos o sólo para trabajar y movernos de un lado a otro; si estamos construyendo comunidades y barrios; si nuestras ciudades están incentivando sociedades sedentarias o activas, si el espacio público es para que las personas lo disfruten o para

que los autos circulen y se estacionen.

La muestra fotográfica La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas surgió de un proyecto editorial que a partir de 80 fotografías y 14 relatos, busca reivindicar y celebrar la importancia de la presencia de la bicicleta en las ciudades actuales, reconociendo su valor en la construcción de ciudades sostenibles, libres, saludables y felices para todos. La muestra fue exhibida durante el 4° Foro Mundial de la Bici en Medellín, Colombia en el 2015 y gracias a la colaboración de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca y la Editorial

“ Esta exposición se exhibió también en la Universidad La Salle Oaxaca y la Universidad Regional del Sureste Oaxaca gracias a los vínculos de colaboración con estas instituciones. ”

El Caminante, se presentó en Oaxaca como parte de las actividades del 12° Aniversario de Casa de la Ciudad. Esta exposición se

exhibió también en la Universidad La Salle Oaxaca y la Universidad Regional del Sureste Oaxaca gracias a los vínculos de colaboración con estas instituciones.

Mediante 80 fotografías seleccionadas a través de un concurso internacional que recibió más de 600 imágenes, la Casa de la Ciudad quiso compartir cómo se vive la bicicleta en distintas latitudes del mundo; desde entornos naturales y de recreación, hasta entornos urbanos donde la bicicleta es tanto objeto lúdico como medio de transporte, mostrando una diversidad de personajes haciendo uso de ella en su vida cotidiana, y que nos invitan a reflexionar sobre cómo otra ciudad es posible. □



75



76

Fotografía 75-Visita guiada a la Escuela Primaria Montessori  
 Fotografía 76-Inauguración de *La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas* en La Casa de la Ciudad.  
 Fotografía 77,78-Inauguración de *La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas* en la Universidad Regional del Sureste.  
 Fotografía 79-Inauguración de *La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas* en la Universidad La Salle Oaxaca.



77



78



79



Fotografía 80 - Imagen seleccionada en la convocatoria lanzada por la Editorial el Caminante para la edición de *La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas*.  
Autor: Sergio Camacho.





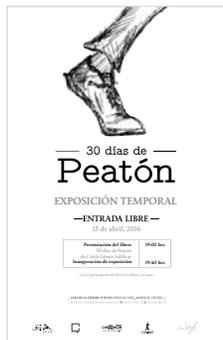
81

Fotografía 81-Intervención en muro para la exposición *30 Días de Peatón* de Daniel Caleb.  
Fotografía 82-Exposición *30 Días de Peatón* de Daniel Caleb en Casa de la Ciudad.



82

## 30 Días de Peatón



**H**ablar del uso del espacio público se ha vuelto un referente obligatorio en las reflexiones actuales sobre ciudad. Así, durante la última década la discusión ha versado sobre la importancia de hacer de éste un lugar disfrutable, habitable y hecho a la medida de las personas. El espacio público es el bien activo más valioso de las ciudades y, si bien las últimas décadas hemos consagrado su uso a los vehículos motorizados, nuestras ciudades han iniciado un proceso de transformación que plantea un cambio en este paradigma y que busca humanizar estos espacios.

Ante este paradigma de ciudad, el acto de caminar, que pudiera parecer el más sencillo de todos, resulta una especie de aventura en donde además de encontrarnos constantemente con una serie de obstáculos a vencer, existen otros personajes con los que debemos competir por un fragmento de ciudad en donde movernos.

En este contexto, la exposición 30 días de Peatón, en exhibición de abril a agosto del 2016 en Casa de la Ciudad

y a partir de septiembre en la Universidad La Salle Oaxaca, retrató a través de ilustraciones realizadas por el artista regiomontano Daniel Caleb, las peripecias del Peatón, este personaje que en un intento de deambular a pie por su ciudad, se encuentra con una serie de circunstancias que debe afrontar de formas ingeniosas y hasta fantásticas para transitar por el espacio público.

Con esta exposición como contexto, la Casa de la Ciudad se acercó a la comunidad infantil mediante numerosos micro-talleres de ilustración de postales durante la Promoción Nacional de Verano 2016, la finalidad de estas actividades fue acercar a los niños a la obra de Daniel Caleb y hacerles conocer sus derechos como peatones en la ciudad.

30 días de Peatón nos asomó a través de una mirada lúdica a las circunstancias que enfrentan nuestras ciudades pero, también invita a una reflexión de hacia dónde nos ha llevado este modelo obsoleto de ciudad centrado en el resolver el tránsito de los autos y el lugar que les hemos dado a las personas en él. □



83



84

---

Fotografía 83,84-Inauguración *30 Días de Peatón* en Universidad La Salle Oaxaca.

Fotografía 85,86,87-Actividades en el marco de la Promoción Nacional de Verano.



85



86



87



88

## Ciudad Bicible



Inaugurada el 7 de octubre de 2016, la Casa de la Ciudad exhibió la exposición Ciudad Bicible, una invitación a reflexionar sobre el papel de la bicicleta en la cultura a través del tiempo. Exhibiendo un total de 73 bicicletas antiguas y contemporáneas, así como diversas piezas complementarias de este medio de transporte.

La bicicleta ha formado parte de la vida de las ciudades desde hace casi dos siglos. En este tiempo, este objeto ha logrado impactar en la vida de los seres humanos y nuestro entorno incitando a la inventiva, la recreación y la libertad.

Hace más de cincuenta años, la visión de modernidad protagonizó grandes transformaciones de nuestras ciudades para beneficiar al automóvil privado, borrando de las calles a este amigable artefacto de dos ruedas. Sin embargo, hoy en día son muchas las ciudades que vuelven a incorporar en el mapa de la movilidad a la bicicleta como un medio de transporte eficaz, económico, saludable y amigable con el medio ambiente.

Ciudad Bicible aprovechó el momento que actualmente se vive en pro de la bicicleta para recordarla y celebrarla, a

través de un recorrido por seis secciones que agrupan bicicletas antiguas de diversas épocas y usos, para dar a conocer al público su papel en la sociedad y la cultura a través del tiempo, como las de oficio, infantiles, juveniles, de mujer y extranjeras, hasta llegar a las bicicletas urbanas y su importancia como medio de transporte en la ciudad actual.

Ciudad Bicible fue posible gracias a la colaboración de los coleccionistas José Ricardo Terán Pluma (Bicibella Oaxaca), Eloy Ruiz (Bicicletas Antiguas Teotihuacán), Faustino Vergara Herrera (Unión de Voceadores de México), César Cervantes, José Manuel Díaz, Francisco de Santiago y Rubén Leyva; de los clubes Biciclásica Huajuapán, Biciclub Huajuapán, La Burra Antigua, Club Ruedas Clásicas Guanajuato; así como del Museo Nancy Contreras, BKT Bici Pública, el Instituto Municipal de Transporte de Jalisco y el Gobierno del Estado de Jalisco.

Esta exhibición de bicicletas fue una reflexión sobre cómo la bicicleta ha logrado cambiar las ciudades, hacia unas más tolerantes, sanas, equitativas y humanas, y como puede hacer también de la nuestra, una Ciudad Bicible. □



89



90

Fotografía 88 - Exposición *Ciudad Bicycle* en Casa de la Ciudad.  
 Fotografía 89,90,91 - Detalles de piezas de la exposición *Ciudad Bicycle*.



91



92

Marca: **Ives**  
Modelo: **Colibrí**  
Año/década: **60's**  
Rodada: **14**  
País de procedencia: **México**  
Categoría: **Infantil**



93

Marca: **Windsor**  
Modelo: **Turismo mujer**  
Año/década: **60's**  
Rodada: **24**  
País de procedencia: **México**  
Categoría: **Urbana**  
Club/propietario: **Colección privada César Cervantes**  
Caract. esp: **Bici para renta en el Parque de Chapultepec de la Ciudad de México**



94

Marca: **Penny Farthing**  
Modelo: **Velocípodo**  
Año/década: **1887**  
Rodada: **54**  
País de procedencia: **Inglaterra**  
Categoría: **Importada**  
Club/propietario: **Colección privada**  
**Francisco de Santiago**



95

Fotografía 95- **Rehabilitación del Fotopiso.**

Fotografía 96- **Fotopiso y Mapas Históricos de Oaxaca. Exposición permanente.**

Fotografía 97- **Segunda sesión del Círculo de Escucha.**

Fotografía 98- **Visita guiada de la Escuela Primario Montessori.**

96





97



98

## Fotopiso y mapas históricos de la Ciudad de Oaxaca

En enero de este año el fotopiso de la Casa de la Ciudad abrió nuevamente al público con dos nuevos mapas en piso de 1960 y 2012, y se integraron en los muros 17 mapas históricos de Oaxaca de 1688 hasta el año 1995. Los mapas y fotografías originales forman parte de los acervos del Archivo General del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca, Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Oaxaca, Centro de Documentación Ferroviaria de Puebla, Archivo General de la Nación, Archivo General de Indias, Fundación ICA y de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Sabemos que la apreciación de las escalas no es siempre la misma, la perspectiva es distinta para un niño que para un adulto, cambia de acuerdo a la forma en que nos desplazamos y la atención con la que observamos sus detalles. Ver la ciudad desde una perspectiva aérea puede cambiar la forma en que la apreciamos y la vivimos. La importancia

de esta exposición radica, entonces, no solo en la posibilidad de comparar el desarrollo urbano de la ciudad, sino de observar su traza con una mirada que complementa la experiencia de caminar sus calles y comprender sus formas.

Una de las metas de este año fue invitar a los niños que habitan la zona metropolitana de Oaxaca a conocer el fotopiso y apreciar su ciudad como muchos no la habían visto, a través de ejercicios lúdicos de ubicación en el espacio y comparación del desarrollo urbano, para ello se realizaron numerosas visitas escolares y actividades durante el verano de 2016. Este espacio también fue aprovechado para llevar a cabo los círculos de escucha que este año tuvieron como temas centrales los sonidos de la ciudad y el paisaje sonoro.

Esta exposición es permanente y está abierta al público en general todos los días de la semana en la Casa de la Ciudad. □



99

Fotografía 99-Detalle de fotografía aérea de la Ciudad de Oaxaca, 1960.



100

Fotografía 100-Detalle de fotografía aérea de la Ciudad de Oaxaca, 2012.

## Velasco en Oaxaca / Región del imaginario paisajista del siglo XIX

Víctor Rodríguez  
Rangel

*[...] el espectador se siente en lo alto de un valle frío y respira un aire delgado, aire sólo para las águilas, en un misterio equilibrio entre el cielo y la tierra [...] y, como en un espejo, la lejanía: las mismas aguas, los mismos cielos, la misma tierra [...] Y el aire, invisible presencia que delata a los grandes pintores. Todo está suspendido en un momento de pausa, como si la naturaleza se hubiese detenido un instante para después proseguir su marcha. Pintor de límites, Velasco nos muestra un mundo que no es el del reposo absoluto ni tampoco el del movimiento sino el del descanso.*

Octavio Paz<sup>1</sup>



© DR. Museo Nacional de Arte / Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura, 2016

101

JOSÉ MARÍA VELASCO (1840-1912)  
Vista de Guelatao, 1889  
Óleo sobre tela  
103 x 159 cm  
Colección Museo Nacional de Arte, Munal/INBA

## Preámbulo

Entre diciembre de 1887 y febrero de 1888, el afamado pintor de paisaje, José María Velasco (1840-1912) -ex alumno, profesor y director del ramo en la antigua Academia de San Carlos-, levantó una serie de apuntes y bosquejos ante la localidad para la realización de diversas pinturas sobre la Sierra zapoteca de Ixtlán, en específico sobre el pueblito de San Pablo Guelatao, apostado en una meseta y envuelto por una imponente vista montañosa y semiárida. Los cuadros los compuso desde diferentes ángulos a una distancia de por lo menos medio kilómetro de la población.

Las obras velasquianas sobre Guelatao se inscriben en el contexto de su viaje a la capital oaxaqueña, comisionado por el obispo de aquel Estado para pintar la Catedral de Oaxaca, dicha obra sería enviada a Roma como un regalo al Papa León XIII en ocasión del jubileo sacerdotal del pontífice en 1888.<sup>2</sup> En este viaje aprovechó para ejecutar doce pinturas sobre la región -algunas bajo encargo- realizando diversos estudios para exaltar, a través de su encanto paisajista, la geografía, la flora, las ruinas arqueológicas, la luz y muchas otras características de la zona, de esta manera pintó Mitla, el valle de Oaxaca, el árbol del Cardón, el del Tule y las vistas de Guelatao. "Oaxaca significó para el célebre paisajista el encuentro con una demarcación de sitios y panorama con profunda resonancia histórica, simbólica y geográfica."<sup>3</sup>

La consagración paisajista que alcanzó José María Velasco en esa docena de vistas pictóricas, se debió a una depurada técnica y a una sublime expresión personal y

original, que lejos estaban de las tempranas fases formativas del mexiquense, cuando a sus veinte años era la promesa del cuerpo de discípulos del italiano Eugenio Landesio en la Academia Nacional de San Carlos. La trayectoria inició en 1855, un año crucial para el despunte de una notable generación mexicana que cultivó la pintura de paisaje, inscritos en la enseñanza del género en la Academia capitalina. La base era un modelo educativo implantado por Landesio y cimentado en una sólida formación empírico-académica, con un plan de estudios propicio para que se resolvieran las necesidades del curso autónomo paisajístico. El género en México vivió una etapa temprana, a raíz de aquel año, bajo la influencia de los preceptos del romanticismo, vertiente filosófica y artística que en buena parte del XIX permeó la producción plástica en el hemisferio occidental y exaltó la intensidad sugestiva, la sensibilidad poética y una majestuosidad "sublime" en las obras de paisaje, sobre todo en las vistas panorámicas a campo abierto -meta y fase más avanzada según el modelo de enseñanza del profesor europeo, procedente de la Academia de San Luca de Roma.

Las resoluciones propias del idealismo romántico, conforme corrían las décadas de la segunda mitad de esa centuria, fueron paulatinamente sustituidas por un tratamiento estilístico "naturalista" -de un alto grado de objetividad en la recreación de cada uno de los elementos que conforman la naturaleza-, propio de una era mecanicista y la visión sobre el progreso y el conocimiento científico en el ámbito filosófico del positivismo porfirista.<sup>4</sup> Las personalidades de

Landesio y de los egresados, como José María Velasco, Luis Coto, Carlos Rivera, Gregorio Dumaine, José Jiménez y Cleofás Almanza, representan con sus logrados paisajes este lapso brillante de la segunda mitad de aquel siglo.<sup>5</sup>

Landesio, en sus enseñanzas, proclamó que al centro de sus composiciones paisajistas se configuraban los episodios, los cuales clasificó como de historia, escenas populares, escenas militares, escenas familiares, retratos y animales. El episodio era la parte primordial de la obra -el centro focal-, aunque su escala en la superficie pictórica resultaba empuñada, envuelto por una imponente localidad que, según Landesio, se componía de celajes, follaje, terrenos, aguas y edificios: esto último se ramificó en edificios interiores y exteriores, con panoramas amplios o encuadres cerrados que reproducen los palacios, plazas, parques y monumentos representativos de las ciudades, principalmente de la ciudad de México<sup>6</sup> -urbe en la cual se ubicaba la citada Academia- y, posteriormente, "glorias" del barroco, como la catedral de Oaxaca.

El profesor, originario de Turín, proponía en su plan de trabajo para el curso una serie de prácticas de campo y de expediciones tanto a los alrededores de la ciudad de México como a ciertas zonas de difícil acceso para esos tiempos. Los pupilos en estas prácticas ejercitaban la observación de los elementos del paraje y realizaban sendos estudios preparatorios de celajes, follajes, arroyos, rocas, montañas y ríos, para posteriormente integrarlos en el taller -en una manipulación idealizada del paisaje- a obras definitivas.

## El ferrocarril mexicano. El género de paisaje académico diversifica escenarios

El ferrocarril significó una serie de profundas transformaciones económicas y un medio mecánico para intercomunicar a las poblaciones inaccesibles; el optimismo progresista era evidente en la sociedad y su representación no podía estar ausente en la pintura del paisaje. El 1 de enero de 1873, el presidente de la República, Sebastián Lerdo de Tejada, inauguró la ruta completa entre México y Veracruz, sellando con ello, la primera gran proeza del Ferrocarril Mexicano. El tendido ferroviario, muy pronto, se extendería hacia

Laredo, Cuernavaca, Puebla, Oaxaca y Mérida. Respecto a Oaxaca, el ferrocarril alcanzó Tecomavaca desde Tehuacán en 1891 y, muy pronto, se extendió hasta la capital del estado en 1892.<sup>7</sup> Ante las precisión de las fechas, entendemos que Velasco sólo pudo llegar por tren hasta Tehuacán, y de ahí empezó la gran aventura por otro tipo de transportes más rudimentarios, hasta lograr la capital oaxaqueña.

Este avance tecnológico, a vapor, permitió primero a Landesio y posteriormente a Velasco –quien en 1877 se hace cargo de todo el

ramo de paisaje en la Academia-, mover a sus discípulos afuera del altiplano central del país, emprendiendo productivas expediciones o exploraciones a otros ecosistemas. A las vistas de Oaxaca precedieron las de Tlaxcala y los paisajes fríos, vaporosos y alpestres en torno a la Sierra Madre Oriental, a la altura de los límites entre Puebla, Tlaxcala y Veracruz, siendo localidades idóneas para representar otras dimensiones lumínicas, distintos follajes, diferentes terrenos, nuevos matices cromáticos y otros cuerpos de agua, desiguales a los del altiplano.<sup>8</sup>

### Serena amplitud oaxaqueña en la producción de Velasco

Es consabido, aunque nunca lo expresó públicamente, la inclinación de Velasco por la regencia del Segundo Imperio, en tiempos de Maximiliano de Habsburgo, al tiempo que los encargos de obra que le hacían los conservadores y la iglesia durante la República restaurada y el Porfiriato, debieron de ponerlo un tanto en tela de juicio respecto a las afiliaciones políticas en esa era del predominio del pensamiento federalista y liberal, por lo que el hecho de que ciertos patrocinadores le hayan encargado obra sobre la diminuta villa de Guelatao, como motivo central de una serie de panorámicos paisajes, lo reconciliaron con las fuerzas republicanas, quienes consideraban a Juárez desde su muerte como un hito patriótico en la historia de la construcción del Estado moderno. Menciono lo anterior porque en aquella época de exacerbadas confrontaciones ideológicas, personalidades públicas como Velasco –que incluso sus obras representaban la modernidad del país en los pabellones nacionales de las exposiciones universales- estaban bajo sospecha por sus preferencias políticas.

En las pinturas sobre Guelatao, la población se detalla diminuta sobre los lomeríos y entorno a la laguna que produce un verdor de oasis en su demarcación, motivos abrazados por el imponente horizonte serrano que se retrae a la profundidad. En el cuadro más ambicioso por su tamaño y logro respecto a Guelatao, la atención visual se enfoca en el viejo de manta del primer término, quien cargado de su itacatl, se dirige por una sinuosa vereda hacia la capital oaxaqueña. No cabe duda que Velasco insinúa a su manera la relevancia de la localidad como cuna de un protagonista de la historia de México de la talla de Juárez, quien falleció diecisiete años atrás a la firma de esta producción plástica, sin embargo su eco era fuerte en los discursos retóricos y en los relatos patrios del presidente Porfirio Díaz.

Por la laguna es que Guelatao lleva este nombre, que en zapoteca significa Laguna pequeña o encantada, y es la cabecera municipal de uno de los 570 municipios de Oaxaca. El pueblo se encuentra en una zona montañosa al norte de la ciudad de Oaxaca (60 kilómetros), a una altura de 1780 m. sobre el nivel del mar. San Pablo Guelatao es una población, antes irrelevante, que saltó al plano nacional porque ahí procrearon a Juárez sus padres, unos humildes agricultores de raza indígena, muriendo primero ellos y luego sus abuelos cuando él era un niño. Huérfano quedó al amparo de un tío, a partir de entonces trabajó como empleado agrícola y pastor, en una escalada épica de tenacidad que lo llevó primero a alcanzar en la capital oaxaqueña el título de abogado para, posteriormente, llegar a ser gobernador de su estado y presidente de la república.

La pintura de José María Velasco es un tributo geográfico al benemérito, he impacta por la maestría pictórica que nos permite deleitarnos ante el sosegado paisaje de una atmosférica transparencia científica, pero al tiempo es un canto poético sobre el imponente paraje el cual hace una pausa, para que lo disfrutemos en su amplitud. Cabe terminar este ensayo con la reflexión de poeta Adolfo Castañón: "La visión panóptica y astringente de Velasco parecería deslindarse de la historia. Cabe precisar, sin embargo, que su compromiso con la geografía y con el genio del lugar llamado México no podía pasar por alto ni la historia ni la política ni, por supuesto, la ciencia y el arte".<sup>9</sup> □

**Noviembre 2016. Ciudad de México**

---

## BIBLIOGRAFÍA

<sup>1</sup> Octavio Paz, "Pintura de José María Velasco", en *Los privilegios de la vista II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 167.

<sup>2</sup> María Elena Altamirano Piolle, "Entre las montañas de Oaxaca", en *Homenaje Nacional. José María Velasco*, t. II, México, Museo Nacional de Arte/INBA, 1993, pp. 314-325.

<sup>3</sup> Víctor Rodríguez Rangel, "La representación de la naturaleza ante la naturaleza misma", en *Territorio ideal. José María Velasco, perspectivas de una época*, México, Museo Nacional de Arte/INBA, 2014, pp. 18 - 21.

<sup>4</sup> Véase Elías Trabulsé, José María Velasco. *Un paisaje de la ciencia en México*, México, Instituto Mexiquense de Cultura, 1992.

<sup>5</sup> Véase Fausto Ramírez, "La construcción de la patria y el desarrollo del paisaje en el México decimonónico", en Stacie G. Widdifield [coordinadora], *Hacia otra historia del arte en México; La amplitud del modernismo y la modernidad (1861-1920)*, t. II, México, CONACULTA, 2004.

<sup>6</sup> Las vistas de las localidades urbanas resueltas, en un sentido moderno, con un alto grado de veracidad en la representación de las formas y la adecuada distribución tridimensional de las mismas, a base de volúmenes, perspectivas y escalas, para lograr la correcta sucesión de planos con perfecta trabazón visual, proliferaron en México tanto en la pintura académica como en el dibujo litográfico comercial en el siglo XIX.

<sup>7</sup> *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, establecimiento litográfico de Víctor Debray y Cía. editores, 1877; y Manuel Abascal Sherrwell y Losada Tomé. "El ferrocarril mexicano [1873-1973]" en *Artes de México*. Núm. 156. México, Revista mexicana, 1972.

<sup>8</sup> En 1874, 1875 y 1876, Velasco pintó *Vista de la ciudad de Tlaxcala*, *Cascada de Rincón Grande*, *Bosque de Pacho (Jalapa)*, *El volcán de Orizaba desde el pueblo de Coscomatepec* y *Cumbres de Maltrata*, respectivamente, vistas que son un antecedente de aquellas latitudes antes de Oaxaca. María Altamirano, "Rumbo a Tlaxcala" y "Hacia Veracruz", en *Homenaje Nacional*, op. cit., pp. 203-213.

<sup>9</sup> Adolfo Castañón, "Arquitecto del aire", en *José María Velasco, 1840-1912*, México, Munal/INBA, 2012, p. 44.

# OpenStreetMap

—  
Céline Jacquin y  
Miriam González

—  
**P**arecería que desde hace menos de una década millones de personas descubrieron el valor de los mapas pero los mapas llevan existiendo desde que existe la humanidad misma. Los mapas son una representación de la realidad en que vivimos y algunos de sus fines se encuentran la planeación urbana, usar navegación GPS para trasladarnos de un lugar a otro, así como optimización de utilización de recursos.

El proyecto OpenStreetMap en el que colaboramos son mapas creados por todos y para todos pero aún más que eso OpenStreetMap es la base de datos libre y abierta más grande del mundo. Cada edición dentro de la plataforma ha sido hecha ya sea por un mapeo en campo, un mapeo remoto o gracias a aplicaciones de Photo Mapping (Openstreetview, Mapiillary, etc.), pero ¿por qué ocupar tiempo y esfuerzo en mapear? Ya existen mapas comerciales que se encuentran en todos los smartphones desde los más sencillos a los más sofisticados. La respuesta se ilustra en esta tabla comparativa:

Mapas comerciales	OpenStreetMap
— Los datos son propiedad de la Empresa.	— Los datos de OSM son de todos y para todos.
— Algunas compañías a partir de cierto número de consultas a través de sus APIs generan costos considerables.	— Las consultas de datos de individuos, empresas, sociedades civiles no tienen ningún costo.
— Los mapas se enfocan en lugares con economías más fuertes donde se puede llevar a cabo publicidad, una de sus fuentes de ingreso.	— Los mapas de OSM no discriminan ninguna región, existen proyectos para mapear los lugares que no existen en ningún mapa comercial (Proyecto Missing Maps y HOTOSM).
— Las actualizaciones de mapas se llevan a cabo periódicamente.	— Las actualizaciones de mapas son inmediatamente.

Uno de los principales modelos de negocio de los mapas comerciales es la publicidad la cual se genera principalmente en zonas urbanas, lo cual deja invisibles a las zonas rurales de muchos países. Otro comentario que escuchamos mucho “pero son gratis” esto tampoco es totalmente cierto, cada vez que damos un clic, buscamos algo, generamos una ruta creamos datos que son de gran valor para las empresas. Por lo tanto tus datos son la moneda de cambio para obtener muchos servicios considerados “gratuitos”. Los datos de los mapas comerciales son datos cerrados solamente que solamente pueden ser visualizados, los datos de OpenStreetMap son datos libres y abiertos creados por todos y para todos.

La comunidad OpenStreetMap en el mundo es de más de 3 millones de personas registradas pero en México somos un pequeño grupo de entusiastas que estamos haciendo eventos en distintas Universidades, Organizaciones y Gobiernos que quieren saber cada vez más de las tecnologías participativas y gratuitas.

¿Qué se puede mapear en OpenStreetMap? Se puede agregar todo elemento que sea permanente y/o tangible, es decir, una calle residencial, peatonal, un río, un parque, una escuela, un refugio contra huracanes, un bosque, una panadería, un bar y millones de cosas más.

¿Qué no se puede mapear en OpenStreetMap? Elementos intangibles y/o en movimiento, por ejemplo, contaminación, áreas de acoso sexual, asaltos u homicidios, accidentes de tráfico, entre muchas otras cosas más. Gracias a la tecnología hay herramientas que ayudan a crear mapas de estos elementos intangibles, herramientas como Carto o Mapbox son muy usadas para crear una capa encima de OpenStreetMap para mostrar estos elementos que no son permanentes.

¿Cuál es la situación actual de México? Ciudades como la Ciudad de México, Querétaro, Xalapa, Guadalajara tienen mapas muy completos pero en el resto del país todavía falta mucho por hacer. Estados del Sureste como Oaxaca, Chiapas todavía les falta mucho por mapear.

El mapeo abierto y colaborativo cualquier ciudadano lo puede llevar a cabo pero ¿por qué hacer

la chamba que le corresponde al INEGI u otros organismos de Gobierno? Porque quien mejor que los ciudadanos va a conocer sus colonias, regiones y sus ciudades.

¿En qué nos puede ayudar un mapa libre y abierto? En que cada ciudadano puede aportar parte de esa información porque conoce el lugar. Al tener un mapa completo se puede planear y tomar decisiones así como exigir recursos. Llevar agua potable a lugares que no cuentan con esos servicios, alcantarillado público, hospitales y planear la recolección de basura por mencionar algunos ejemplos.

Muchos Gobiernos contratan licencias millonarias de paquetes de Sistemas de Información Geográfica (SIG) y los funcionarios públicos se vuelve dependientes de esos sistemas al no interesarse en conocer otras herramientas mejores y gratuitas. Un gran ejemplo de un Gobierno que decidió usar herramientas libres y abiertas es Lerma en el Estado de México, el hecho de no contar con grandes presupuestos y tener un pequeño grupo visionarios egresados de la Facultad de Geografía de la UAEMX los llevó a usar OpenStreetMap y ahora todos los mapas que ellos generan para planear cambios en el municipio y ayudar a personas

necesitadas se puede encontrar en herramientas abiertas que ellos han utilizado para las mejoras en el municipio de Lerma.

¿Qué se podría hacer en Oaxaca? El grupo de voluntarios que actualmente colabora para hacer crecer el proyecto OpenStreetMap está abierto a dar talleres de mapeo, no siempre podemos de forma presencial pero gracias a la tecnología podemos pensar en opciones de talleres virtuales. Existen comunidades en Oaxaca que no existen en ningún mapa comercial podríamos hacer planes para mapear esas zonas con gente de las localidades y ayuda de imágenes satelitales donadas por Bing Maps, Mapbox Satellite y Digital Globe.

Al tener mapeadas esas zonas se pueden determinar las necesidades de cada lugar como mencionábamos anteriormente, tal vez hospitales, escuelas secundarias, redes de transporte, áreas forestales que necesitan mantenerse protegidas, etc.

Busca tu población en [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) y si no está mapeada une a un grupo de personas interesada para hacer un ejercicio de mapeo y nosotros te compartimos herramientas para crear esos mapas y así mejoremos la vida de cientos o miles de personas. □

***Al estar presentes en un mapa hacemos visible lo invisible.***

## Yo, como Oaxaca, olvido a veces quién realmente soy

Ximena Ocampo  
Aguilar

Caminar es siempre una invitación a la introspección; cuando camino, la cadencia de mis pasos y el ritmo latente de mi cuerpo recorriendo una calle, un lugar o una ciudad afinan mis pensamientos. A veces sólo hablo conmigo misma, pero otras hablo con voces que ya no están o, más bien, que nunca han estado; como la primera vez que caminé por Oaxaca y mantuve conversaciones -en silencio- con esta hermosa ciudad.

Mis pasos sin rumbo me permitieron entrevistarla, cuestionarla y disfrutarla, como si, a pesar de su longeva existencia y mi corta visita, fuéramos viejas amigas; amigas de esas que comparten confidencias, a pesar de que no se ven hace mucho tiempo, amigas de esas que sin decir mucho lo dicen todo, amigas que siempre queremos volver a ver, cuya hermandad es sencillamente un reflejo de lo parecidas que podemos llegar a ser. Y yo, como Oaxaca, olvido a veces quien realmente soy. He caminado por Oaxaca pensando quizás que me he convertido en ella.

¿Qué pensará esta ciudad? ¿Cómo ha sido su vida? ¿Cómo se sentirá de que miles de turistas la transiten día a día, la visiten, coqueteen con el deseo de vivir con ella y luego nunca más vuelvan a hablarle? ¿Qué pensará de que se hable de ella en los periódicos (en los de afuera como un lugar al que hay que visitar, en los de adentro como un sitio en el que está todo mal)? Pero, sobre todo ¿qué pensará de que cada tres o seis años, lleguen nuevos gobernantes y expertos a analizarla, redefinirla y explicarle como tiene que ser? Oaxaca ha sido de todo, moderna y tradicional, activa y domesticada, pero casi siempre, ha tenido que ser otra y pocas veces quien ha querido ser.

### Al final, no soy tan distinta a Oaxaca

Todos los días recibo nuevas versiones de cómo tengo que ser y parecer. Me han intentado convencer de que el resultado más fácil y tentador, para ser quien soy, es voltear a ver a otras, admirarlas, envidiarlas y querer ser como ellas. Y así, Oaxaca y yo, lejos de valorarnos y re-

conocernos por cómo y quienes somos, hemos sido educadas para añorar lo que otras tienen, imitándolas. Nos hemos vuelto cada vez menos genuinas: nos maquillamos igual, ella con sus ciclo-vías iluminadas para lucir por la noche y yo con mis trajes de gala, ella con sus banquetas amplias (las que se ven y sin quitarle mucho espacio a los carros, de los cuales dependemos tanto) y yo con mis tacones. Nos ordenamos porque al turista le gusta vernos limpias, con menos puestos ambulantes y más mercados de colores, renovados y vibrantes.

Queriendo ser como otras, a veces olvido quién realmente soy -pensaré Oaxaca- a sabiendas de que es más fuerte nuestro valor interno, ese sabor que no es igual a otros, ese fuego propio de lo rico, lo caótico, nuestras identidades, nuestras manifestaciones y plantones, nuestra informalidad, la espontánea fiesta en nuestras arterias, nuestros secretos mejor guardados. Para ella, las fiestas en la calle, para mí, las fiestas en el alma; para ella, los mercados de la vida; para ella, las calles sin banqueta y para mi, el cariño sin segregaciones. Es que tanto la ciudad como yo, queremos sentirnos vivas y contentas, transformándonos en mejores a través de nuestra relación sana y alegre con los demás.

Ambas, sabemos que el amor es importante. Que en el amor se vive y se recuerda. Y el amor nos marca y, quizás por eso, siempre hay viajeros que quieren regresar, a pesar de que no pueden y siempre hay habitantes que se quedan con nosotras para siempre.

Nuestro tiempo caminando juntas se acaba, yo tengo que regresar y ella, ella se quedará ahí para esperar nuevas visitas. Caminantes que conversen con ella de otras cosas, otros temas. Pero antes de despedirnos me aseguro de que mis pies vuelvan a recorrer sus calles y que, mientras tanto, yo y ella y todas nosotras, ciudades y mujeres trabajemos por explorar y resaltar quiénes realmente somos. Genuinas.



102

### **¿Cómo puede una ciudad ser genuina?**

Antes que nada, debe reconocerse, explorarse y ser feliz por lo que tiene; aprender de sus virtudes y defectos; reconocer en lo más profundo de su identidad cuál es su valor y exaltarlo en todos sus atributos.

La primera vez que visité Oaxaca no pude evitar admirar eso que casi nadie ve y que incluso muchos consideran sus defectos y desventajas: calles desordenadas por las que los autos circulan a baja velocidad y los ciclistas se mezclan con caminantes, vendedores, turistas perdidos, niños y un sinnúmero de actividades que les dan vida y les permiten ser lo que son: espacios públicos. Calles sin banquetas y sin ciclovías, pero que funcionan. Un maravilloso caos del

que hacer parte nos hace felices.

La ironía más genuina está en que mientras que las pequeñas calles oaxaqueñas quieren ser cada vez más neoyorquinas, las de Nueva York, siguiendo el ejemplo de Londres, Copenhague y otras ciudades holandesas, quieren recuperar lo que poco a poco fueron perdiendo y ser más flexibles, espontáneas y vivas. La flexibilidad, algo que podría parecer caótico, como la falta de señalizaciones, segregación, ciclovías, banquetas, semáforos, límites de velocidad y policías de tránsito, que le dan al espacio y a la calle vida, la llenan de momentos, que la habitan de manera única.

Y es que, sin saberlo, las calles de Oaxaca están de moda en otras partes del mundo, gracias a que

un ingeniero de tránsito holandés, hace más de 30 años, decidió retar la forma en la que la ingeniería de tránsito había entendido y concebido el espacio público hasta ese momento. Fue en 1982 cuando Hans Monderman, como investigador de seguridad vial en la ciudad de Oudehaske, decidió remover las señales y el mobiliario de la calle, creando una superficie plana y continua en la que los usuarios de todos los modos de transporte tuvieran que negociar entre ellos su derecho de vía. El plan superó incluso sus propias expectativas y redujo las velocidades de los autos en un 40%. La ausencia de controles de tráfico hizo que los conductores fueran más conscientes, forzándolos a disminuir su velocidad.

Treinta años después, el arquitecto Ben Hamilton-Baillie comenzó a implementar el concepto, conocido como Shared Space (espacio compartido), a partir de los aprendizajes de Monderman. El movimiento en Inglaterra adquirió fuerza, no solo por sus beneficios de seguridad vial, medio ambiente, economía y salud, sino de manera muy importante por su énfasis en el rescate y mantenimiento del espacio urbano como

patrimonio histórico de las ciudades inglesas, en las que la acumulación del llamado street clutter (que se traduce al español como desorden de la calle), instalado en forma de señales, bolardos, barreras, marcas y pintura que tienen como fin regular y controlar el movimiento y las velocidades, también han contribuido a la decadencia de la calidad visual y espacial de la esfera pública.

De esta manera, las calles oaxaqueñas, al igual que las de muchas ciudades latinoamericanas, desnudas y caóticas (sin importar que sean así por falta de recursos o planeación), se han vuelto tendencia en Europa, pues esa ambigüedad se ha vuelto clave para el éxito del espacio público. Sin embargo, cada cierto tiempo alguien las quiere cambiar por unas "más ordenadas", en donde el peatón circule con cuidado por una banda de un metro y medio, el ciclista –que además necesita casco– por otro tanto y que, de preferencia, nunca se encuentren; que se atravesase la calle por turnos y sus usuarios se detengan un mínimo de tiempo a jugar o convivir pues las calles modernas parece que deben ser para moverse, no para interactuar.



En esa lucha constante, Oaxaca está apunto de perder uno de sus mayores atributos, el de la calle como espacio público en el que las reglas, en vez de ser formales, son sociales y el movimiento está sujeto a protocolos entre personas iguales, a una regulación informal y una coreografía humana que sustituye los reglamentos de tránsito.

Entonces, qué tal si ayudamos a Oaxaca a reconocerse a sí misma, a valorar su vida pública por confusa que sea. Qué tal si recuperamos sus calles compartidas, sin señales de tráfico, sin glorietas y banquetas en las que, a pesar de que la gente se sienta confundida, interactúa regularmente sin problema.

Digámosle a esos expertos y gobernantes que está bien dejar de inventar otras Oaxacas (sic), que a veces no es necesario invertir recursos en construir banquetas, ciclovías o instalar semáforos, por lo menos no en todas las calles de la ciudad, sino que es preferible pensar en ellas como espacios públicos, extensiones de sus parques y plazas en las que se pueden sembrar árboles entre los carriles e instalar bancas y quioscos a la mitad de la calle para que oaxaqueñas y oaxaqueños se puedan sentar: a ver, hablar, compartir, escuchar y disfrutar.

Por qué no aprovechar lo que Oaxaca ya tiene y, en vez de reconstruir las calles *a la mode*, mantenemos las calles a nuestro modo.

Quizás yo en mi caminar y con la fortuna de poder gastar mis pies visitando viejas amistades por distintas regiones del mundo, he podido aprender que ninguna es mejor que la otra, que sencillamente somos diferentes: únicas. Y espero con ansias volver a conversar con Oaxaca para confirmarle que ella, como siempre ha querido ser, es especial. Y que el acuerdo implícito de nuestra sororidad será exaltar lo genuino de nuestras vidas y lo valioso de nuestra singularidad. □



Fotografía 102-Imagen proporcionada por la autora.

Fotografía 103-Imagen de autor.

## REFERENCIAS

Adams, J. (1995) Risk: The policy implications of risk compensation and Plural Rationalities. Bristol, PA: UCL Press.

Adams, J. (2016) La calle y el riesgo. Disponible en: <http://derivelab.org/blog/la-calle-y-el-riesgo> [Accesado: 18 noviembre de 2016].

García Barrera, E., Ocampo Aguilar, X. and Paillie Pérez, F. (2015) Calles compartidas. dérive LAB.

García Barrera, E. (2015) Es momento de hacer Calles Compartidas. Disponible en: <http://derivelab.org/blog/2015/7/21/es-momento-de-hacer-callescompartidas> [Accesado: 22 noviembre de 2016].

Hamilton-Baillie, B. (2008) 'Shared space: Reconciling people, places and traffic', Built Environment, 34(2), pp. 161-181.

Horowitz, A. (2014) Walk like a fish. Disponible en: <http://www.nytimes.com/2012/12/16/opinion/sunday/walk-like-a-fish.html> [Accesado: 20 noviembre de 2016].

## Ciudades Conectadas

Rubén Garnica  
Monroy

La situación actual de las ciudades es el resultado de un entendimiento superfluo del término. Cuando pensamos en la palabra ciudad, usualmente se piensa en una concentración de personas en un territorio, que desarrollan una o varias actividades económicas y que cuentan con poderes políticos y administrativos que los ayudan a regular sus intereses. El resultado de esta limitada visión, junto con la predominancia de un capitalismo sin reglas y una lógica sectorial en la administración pública, es el de una ciudad disuelta, fragmentada y privatizada.

Se nos han olvidado que es en la ciudad, y en especial en el espacio común o público, donde se debería promover el intercambio, la diferenciación y la diversidad funcional y social, al igual como el lugar donde se deben manifestar las oportunidades, iniciativas, libertades colectivas e individuales. Es por esto que entendemos a la ciudad como el territorio donde existe un patrimonio colectivo que combina la memoria individual y colectiva y optimiza las oportunidades de contacto y crecimiento, que genera un orgullo por el lugar y da el derecho a ser reconocidos ante los otros (Borja & Muxí, 2003).

De aquí que el espacio público tenga importancia, porque en él se dan los encuentros más significativos para una sociedad y éstos los podemos ver como una gran red (física o invisible) cuya in-

tensidad de conexiones es la que permite conocer el grado de cohesión o cercanía que existe, al cual podemos denominar *conectividad*. Además, es importante considerar cómo está configurada la red, porque las relaciones de contigüidad y conectividad entre elementos deben tomar en consideración otras relaciones, y por lo tanto los efectos que éstas tienen en otros elementos del sistema.

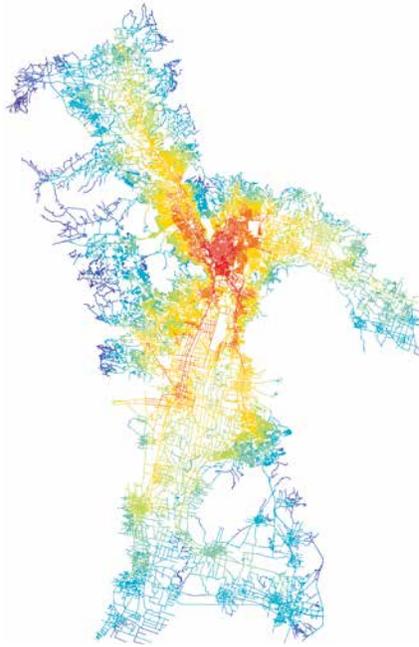
Barabási y Bonabeau (2003) estudiaron la configuración de la internet y observaron que, al contrario de lo que todos piensan, ésta no es una *red aleatoria* donde la mayoría de los nodos tienen aproximadamente el mismo número de conexiones, sino que algunos nodos tienen un gran número de conexiones con otros nodos, mientras que la mayoría solamente tiene algunas, a lo cual denominaron *Red Sin Escala*. Es la hipótesis del autor que las ciudades en términos de conectividad física y social, son una red sin escala que una aleatoria. En los siguientes párrafos, se desarrollará más esta idea.

En los siguientes párrafos se presentarán dos maneras distintas de entender la conectividad: la física, que depende de la manera en como hemos construido la ciudad y la social, que depende de cómo nos comunicamos con otros para obtener beneficios comunes. Éstos dos entendimientos creemos que están fuertemente vinculados y que se ven reflejados en la morfología de las ciudades.



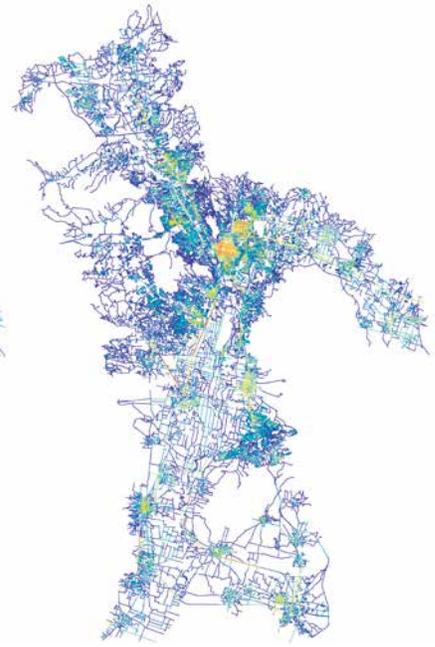
Mapa 1

Mapa 1- Conectividad del área urbana de Oaxaca. El mapa muestra en un gradiente de oscuro a claro el número de conexiones de cada calle (48,080 en total), siendo las más oscuras las que más conectadas están. Los valores oscilan entre 1 conexión hasta 45. Fuente: *Elaboración propia a partir de mapa axial cortesía del Laboratorio Urbano de Casa de la Ciudad.*



Mapa 2

Mapa 2- Accesibilidad Global de del área urbana de Oaxaca. El mapa muestra en un gradiente de cálido a frío el potencial de accesibilidad de la estructura urbana, siendo lo más accesible lo que está en rojo y lo menos accesible lo que está en azul oscuro. Fuente: *Elaboración propia a partir de mapa axial cortesía del Laboratorio Urbano de Casa de la Ciudad.*



Mapa 3

Mapa 3- Accesibilidad Barrial del área urbana de Oaxaca. El mapa muestra en un gradiente de cálido a frío el potencial de accesibilidad de la estructura urbana, siendo lo más accesible lo que está en rojo y lo menos accesible lo que está en azul oscuro. Fuente: *Elaboración propia a partir de mapa axial cortesía del Laboratorio Urbano de Casa de la Ciudad.*

## Conectividad física

Entendiendo a la conectividad como la densidad de conexiones de una vialidad, de un área determinada o de una red para la movilidad podemos cuantificar y, por lo tanto, medir el grado de conectividad de ésta. Existen muy diversos métodos para hacerlo: coeficientes que consideran la relación entre tramos (o calles) y nodos (intersecciones de calles) o nodos y el número de callejones; el comparativo entre el número de nodos de dos o más áreas específicas; el coeficiente entre el área euclidiana entre un origen y un destino y la distancia real que existe entre éstos, etc. (Handy, Paterson, & Butler, 2003).

Además, se ha observado que una ciudad bien conectada físicamente trae beneficios comunes, tales como: la reducción de la distancia de viajes (especialmente los hechos en automóvil) y se favorece la peatonalidad y el uso de transporte público, se reduce el tráfico, los accidentes viales y las emisiones contaminantes, se incrementa la resiliencia del sistema de transporte público porque se aumentan las opciones de rutas y los servicios de emergencia tiene mayor área de cobertura (Ewing & Cervero).

También se puede observar la conectividad física desde dos escalas complementarias y vitales para el funcionamiento óptimo de la ciudad: la conectividad longitudinal y la transversal. Mientras que la primera es el que “amarra” el tejido urbano y se asocia con estructuras artificiales que orientan la morfología de la ciudad al uso del transporte motorizado; la transversal tiene una intención integradora, generando interfaces entre los usuarios de una calle y midiéndola a partir de principios de capilaridad, polaridad y permeabilidad visual (Philibert Petit, 2006).

Para el caso de Oaxaca, se decidió hacer un mapa axial<sup>1</sup> a partir de las vialidades principales y se cuantificaron el número de conexiones que cada una de éstas tiene. A partir de lo observado en este primer mapa, se puede empezar a afirmar que la ciudad de Oaxaca ha sido construida como una red sin escala: solamente el 5% de las calles tienen 6 o más conexiones, mientras que el 55% solamente tiene dos conexiones y el restante 40% tienen una, tres, cuatro o cinco. Esto, como lo señalan diferentes autores hace que la ciudad: se vuelva una red muy vulnerable y poco resiliente ante accidentes y/o acciones de la sociedad, pero a su vez, robusta ante fallas accidentales (Barabási & Bonabeau, 2003); concentre muchos viajes en pocas vialidades, genere un incremento en el número de viajes requeridos para llegar a los destinos deseados y crea barreras para los viajes no motorizados (Litman, 2008).

Basado en el principio de la conectividad y entendiendo que gran parte de la ciudad es un sistema continuo y abierto, de acceso público, alrededor del cual

se organizan los edificios, se desarrolló una teoría de accesibilidad espacial denominada *Space Syntax* (Hillier). Usando el mismo mapa axial permite medir la cercanía relativa (o topológica) de cada uno de los componentes (calles o segmentos de calle) con el resto, esto es a partir de las conexiones físicas de las líneas que definen las rutas más cortas de la red. El resultado es una comparación del número de conexiones del sistema desde cualquier componente con la profundidad total del sistema y se le ha denominado integración o accesibilidad. El espacio más accesible resulta entonces ser el más cercano (por su conectividad) a todos los demás del sistema, por lo que es más fácil llegar a éste desde cualquier lugar del mapa axial.

Una gran ventaja de este modelo es que permite observar el potencial de accesibilidad que tiene la ciudad construida a diferentes escalas. Para entender las ciudades es necesario ver cómo funcionan en su metropolitano y de barrio y cómo las escalas están íntimamente relacionadas. La accesibilidad global busca la concentración de actividades en todo el territorio y permite entender cómo los individuos se mueven e interactúan en todo el territorio, mientras que la accesibilidad local presenta la concentración de actividades en ciertas zonas del territorio, por lo que permite entender cómo los individuos se mueven e interactúan dentro de éstas de una manera más detallada.

Como se ha mencionado, la importancia de esta herramienta es que ayuda a entender ver un sistema urbano como un sistema vivo donde se desarrollan actividades (formales o casuales) en lugares específicos basado en la forma del

espacio influenciados fuertemente por la cantidad y tipo de movimiento que se registra en cada una de las líneas está fuertemente influenciado por sus valores de accesibilidad. Dependiendo de la intensidad del movimiento, diferente tipo de actividades se localizarán en estas áreas, dependiendo de su carácter: si se requiere estar en contacto físico directo y constante con los posibles consumidores o visitantes entonces la tendencia será a ubicarse en áreas con buenos niveles de accesibilidad; por el contrario, si la actividad humana requiere un poco de aislamiento o no depende de una visibilidad directa de sus consumidores o visitantes entonces, la localización de estas actividades tenderá a ser en áreas con menor movimiento. A esto se la ha denominado la *Economía del Movimiento*.

Este modelo ha sido comparado con otras variables económicas y sociales en muchas ciudades y se ha observado que existe una correlación directa y positiva en cuestiones como la vitalidad de centros históricos y subcentralidades, la calidad del espacio público, los valores de las propiedades y la seguridad personal.

Para el caso de Oaxaca, tanto la accesibilidad global (Mapa 2) como la local (Mapa 3) evidencian el potencial que tiene el Centro Histórico para ser un gran atractor de movimiento y, por lo tanto, concentrador de actividades económicas. También es evidente ver cómo la ciudad se ha desarrollado a lo largo de corredores que unen el centro con poblaciones (al norte y sur) que fueron alcanzadas por la mancha urbana y cómo estas poblaciones conservan el potencial para seguirse desarrollando como un núcleo poblacional sólido.

Figura 1-Modos de comunicación de los vecinos que participan en comités vecinales de dos delegaciones del Municipio de Querétaro. Fuente: Elaboración propia a partir de datos cortesía de la Dirección de Sistemas de Información del H. Ayuntamiento de Querétaro.

## CONECTIVIDAD ENTRE CIUDADANOS

### Comités vecinales en Querétaro

Otra forma de entender la conectividad de las ciudades y el impacto que esto conlleva fue un estudio realizado principalmente por Stefania Biondi (2013) en la ciudad de Querétaro. El estudio se concentró en medir el impacto que los comités vecinales (en dos delegaciones de la ciudad) organizados y reconocidos por las autoridades tienen en su comunidad basados en 4 indicadores: número de acciones realizadas, tipo de acciones realizadas, tipo de fondos obtenidos y percepción social. A pesar de que el estudio no aborda el tema de la conectividad explícitamente, se pueden hacer algunas inferencias al respecto: aquellos comités que lograron los índices más altos seguramente fueron aquellos que se reunieron con mayor frecuencia, donde las relaciones personales se consolidaron y

vieron el beneficio de establecer estas conexiones.

Debido a que este estudio se llevó al cabo hace aproximadamente cuatro años, decidimos indagar un poco más en la longevidad de los comités y las maneras de comunicarse.<sup>2</sup> Se realizaron encuestas telefónicas con los miembros de los comités con lo que se había tenido contacto anteriormente y los resultados fueron los siguientes: de los comités que siguen activos aún, la mayor parte de ellos tienen una comunicación semanal o mensual en reuniones presenciales.

Por el contrario de lo que originalmente pensábamos, el encuentro de los vecinos todavía resulta en una forma necesaria y asertiva para comentar, discutir, ponerse de acuerdo en el tipo de acciones que deben tomarse para lograr un beneficio común.



Fig. 1

## Conectividad entre ciudadanos y gobierno

A partir de la facilidad que nos han dado las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) y las redes sociales de podernos acercar, comunicar o expresar nuestras inquietudes, muchos gobiernos se han dado a la tarea de crear espacios virtuales de comunicación con la ciudadanía que atienden.

En la administración actual del Municipio de Querétaro (2015-2018) se lanzó una aplicación denominada Ciudad Digital. Ésta permite a la ciudadanía consultar servicios, hacer trámites y reportes ciudadanos, con el fin de hacer más eficiente la gestión pública y promover la participación de todos, incrementar la transparencia, combatir la corrupción y disminuir tiempos de respuesta al realizar trámites.

Con este programa, se vio la posibilidad de hacer

un análisis más detallado de los reportes ciudadanos respecto al tipo de denuncias que se hacían, su localización geográfica y los beneficios que otorga esta herramienta. En principio, demuestra ser una nueva forma de conectar a los ciudadanos con su gobierno, aunque también resulta una herramienta segregante para aquellos que no tienen un teléfono inteligente o desconozcan la herramienta o no sepan utilizarla.

Hasta el momento se cuenta con la información de los primeros 6 meses de actividad, donde se han recibido 3,250 denuncias de ocho temas relacionados con el espacio público: alumbrado público, baches, basura, coladeras dañadas, inundaciones, mobiliario en la vía pública, papeleras llenas y semáforos fuera de servicio. Resulta de interés que no existe un rubro

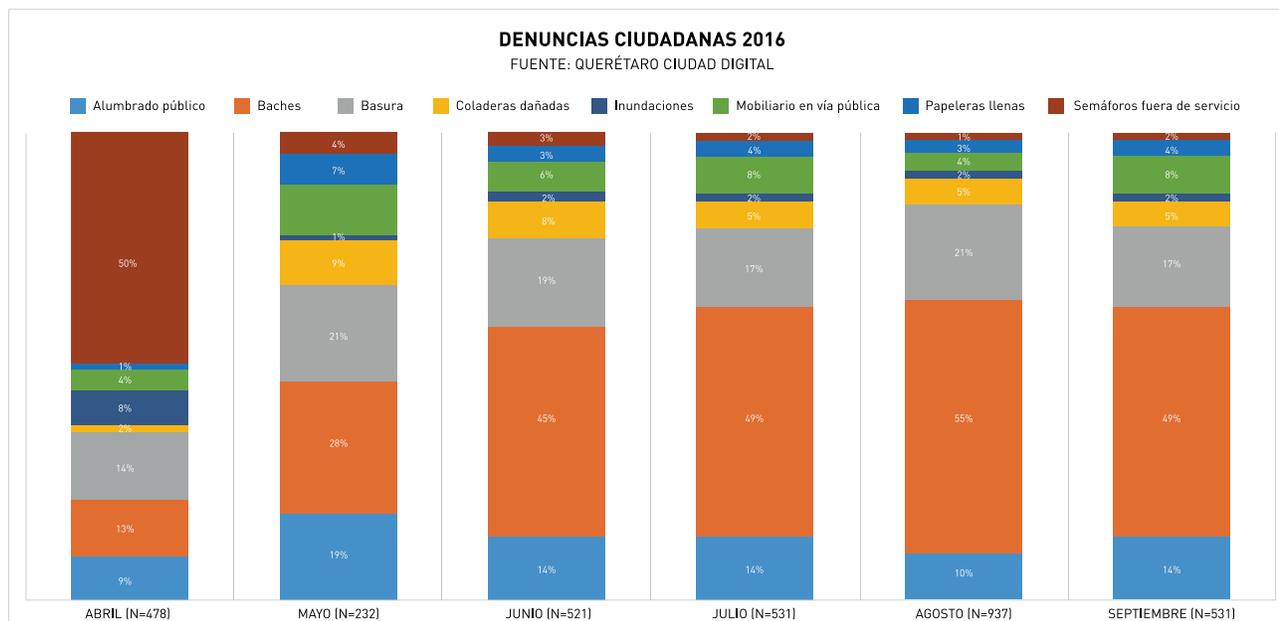


Fig. 2

Figura 2-Evolución de las denuncias realizadas, en números relativos, por ciudadanos durante los meses de abril a septiembre de 2016 con la aplicación “Ciudad Digital”. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos cortesía de la Dirección de Sistemas de Información del H. Ayuntamiento de Querétaro.*

considerando la “banqueta”, cuando la mayoría de los desplazamientos que se realizan en la ciudad son en transporte público (aproximadamente 60%) y no en automóvil, por lo que los usuarios tienen que caminar desde su origen y para alcanzar sus destinos.

Al agregarse los resultados y compararse por meses interesante ver cómo la denuncia por baches es la que más se presenta, lo cual le permite a la administración actual qué problemas son los más urgentes para la ciudadanía, con la ventaja de también conocer la localización del problema.

El número de denuncias también puede ser tomado como un indicador del tipo de espacios que los usuarios de esta herramienta frecuentan. Para este caso, podríamos inferir que el tipo de usuario de la aplicación: gente que se mueve en automóvil son lo que más la usan, ya que son los baches del arroyo

vehicular (comúnmente denominado calle, aunque podría incluir banquetas en algunos casos) los más denunciados, lo que confirmaría nuestra afirmación de ser una herramienta segregante.

Finalmente, nos resulta aún de mayor interés observar la posible relación que pueden tener los dos estudios anteriores para entender la manera en que estamos conectados con nuestros vecinos y con nuestras autoridades. El Mapa 4 nos dirige la mirada hacia la posibilidad que son los ciudadanos participativos (polígonos más oscuros) a través de sus comités vecinales los que necesitan hacer menos denuncias por otros medios. Por el contrario, aquellas áreas donde el impacto de las acciones de los comités ha sido bajo, los ciudadanos necesitan hacerse oír por medio de este tipo de herramientas.

## Reflexión final

**E**n los párrafos anteriores se ha tratado de probar que para que una ciudad esté bien conectada es necesario recuperar la noción de lo fundamental que es el espacio público, para que la ciudad tenga un verdadero significado y función en el conjunto del territorio. Una mejor y mayor conectividad hará que se multipliquen los espacios de encuentro y por lo tanto, se optimicen las oportunidades de contacto. Además, el espacio público deberá hacer lugares productores de sentido, donde la población muestre su cultura, cohesión, diversidad y participe en asuntos de interés general (Borja & Muxí, 2003).

Es cierto que la conectividad no resolverá todos los problemas urbanos, pero si empezamos por poner atención a temas tan poco abordados en nuestras ciudades mexicanas, entonces podremos enfocarnos al tema de fondo que asegurará nuestro bien común.

Finalmente abro la pregunta a todos los lectores: ¿Qué modelo de vida urbana proponemos a la ciudad? La respuesta, creo, no deberá ser “importada” de otra ciudad, sino que deberá ser discutida y consensuada para después ser aplicada a partir de principios de negociación, técnicos y políticos. □

Noviembre 2016.

---

## REFERENCIAS

---

<sup>1</sup> Un mapa axial es la simplificación de la ciudad en un conjunto de líneas –que incluyan movimiento y visibilidad al mismo tiempo-, y que además sean las más largas que atraviesen el espacio y el menor número posible.

<sup>2</sup> Esto último debido a la introducción de nuevas formas de comunicación electrónicas.

—  
Barabási, A., & Bonabeau, E. (2003). Scale-free Networks. *Scientific American*, 60-69. Obtenido de <http://eaton.math.rpi.edu/csums/papers/FoodWebs/barabasisciam.pdf>.

—  
Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público ciudad y ciudadanía*. Madrid: Electa España.

—  
Ewing, R., & Cervero, R. Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294. doi:10.1080/01944361003766766.

—  
Handy, S., Paterson, R. G., & Butler, K. S. (2003). *Planning for street connectivity: getting from here to there*. Chicago, IL 122 S. Michigan Ave, Suite 1600, Chicago 60603: American Planning Association, Planning Advisory Service.

—  
Hillier, B. *Space is the machine: A configurational theory of architecture*. London: Cambridge University Press; Space Syntax.

—  
Litman, T. (2008). *Evaluating accessibility for transportation planning*. Victoria, CAN: Victoria Transport Policy Institute.

—  
Philibert Petit, E. (2006). *Connectivity-Oriented Urban Projects*. Technische Universiteit Delft]. 1-275.

## Los rompecabezas de la bici

Felipe Reyes Lara

Se suele pensar que el impulso a la bici se resuelve con la simple construcción de una ciclovía segregada por aquí y otra por allá. Con convencer a un par de buenos ciudadanos a andar en bici ocasionalmente. No es así. Trataré de enlistar, las piezas que, me parecen, deben embonar para hacer avanzar una agenda consistente en materia de movilidad en bicicleta. Desde los aspectos meramente técnicos, hasta la obtención de recursos, pasando por la integración de organizaciones pro-bici, las agendas políticas y la opinión de vecinos y gente de a pie. Enlisto:

**1.- Los técnicos.** Definir como debe ser una infraestructura ciclista no es sencillo, no hay acuerdos globales y puede ser materia de largas discusiones entre académicos, urbanistas, arquitectos y ciclistas. El estudio de la movilidad en bici y su integración a ciudades contemporáneas es relativamente nuevo y, aunque se pueden conocer experiencias exitosas, la adaptación a diferentes contextos urbanos aún es innovación.

La realidad es que hoy difieren los puntos de vista, tanto de ingenieros viales y técnicos cuyo aprendizaje se dio en un contexto estrictamente pro automóvil, como de otra generación con visiones nuevas que difieren entre argumentos centrados en el diseño específico de cada calle, y la generación de una red vial que permita la incorporación de las bicicletas a la estructura vial existente.

En todo caso la definición técnica debe sumar la experiencia del ciclista habitual al conocimiento de especialistas en temas tanto de diseño urbano, como de movilidad y urbanismo. Las ciudades

deben analizar objetivamente que modelo es mejor para su propio contexto con base en las experiencias existentes pero los dimes y diretes entre diferentes especialistas pueden durar años, dar materia a decenas de congresos y convertirse en un importante obstáculo para el avance de la agenda.

**2.- Los legisladores.** La reaparición de la bici en las ciudades necesita ser arropada por modificaciones a las normas de tránsito de manera que se obtengan los derechos legales a circular en las calles históricamente arrebatados por el automóvil. Estas modificaciones implican un proceso de entendimiento de abogados, legisladores y tomadores de decisiones que hagan avanzar leyes, normas y criterios para lograr una buena integración de la bici al contexto urbano.

Si entre especialistas es complicado establecer acuerdos de los cómo de la infraestructura ciclista, en materias de abogados y legisladores, que habitualmente están menos informados de temas relacionados a la bici, es prácticamente imposible.

Además los procesos legislativos y normativos suelen estar vinculados a procesos políticos en los que se deben tomar en cuenta negociaciones entre diferentes bancadas que normalmente no tienen los mismos criterios. Incluso en sociedades donde parece haber un reconocimiento y acuerdo entre actores políticos divergentes de la necesidad de impulsar el uso de la bici, los criterios sobre cómo hacerlo diferirán complicando la concretización de leyes, reglamentos y normas verdaderamente eficaces.

**3.- Organizaciones de la sociedad civil.** La promoción de una agenda ciclista adecuada cuenta, casi siempre, con la ventaja de ser apoyada por múltiples organizaciones que han logrado capacitarse en la materia y que han posicionado el tema en las agendas públicas. Pero esta ventaja podría fácilmente convertirse en desventaja si se cae en el error de creer que todas las organizaciones son iguales y persiguen los mismos objetivos.

El tema ciclista es importante para; desde organizaciones que cuentan con financiamiento internacional y capacidad para desarrollar investigación, hasta pequeños grupos ciclistas que promueven el uso de la bici con talleres o paseos recreativos; desde organizaciones ambientalistas principalmente interesadas en la calidad del aire, hasta grupos de urbanistas y arquitectos interesados en la calidad del espacio público y la recuperación de la vida urbana de las ciudades; desde organizaciones que cuestionan profundamente al sistema político y económico prevaleciente, hasta grupos apoyados por partidos políticos o vinculados a algún interés electoral. Todos con los mismos derechos a ejercer su voz en los procesos de planeación y en múltiples casos con puntos de vista encontrados.

La construcción de una agenda ciclista debe enriquecerse de la experiencia de las organizaciones y procurar procesos de diálogo y aprendizaje que permitan incrementar el conocimiento de las organizaciones más jóvenes y establecer criterios comunes de acción que, en la medida de lo posible, satisfagan los objetivos específicos por los que cada organización

trabaja. Este proceso es particularmente delicado ya que muchos de los grupos padecen conflictos internos o existen rivalidades entre ellos, y aunque esos conflictos suelen ser propicios para crear nuevas ideas e innovación social, también se pueden convertir en un obstáculo para el desarrollo de la agenda.

**4.- Partidos políticos e intereses electorales.** Si bien la agenda pro-bici goza de gran aceptación del público votante y eso provoca que prácticamente todas las fuerzas políticas busquen apoyarla, esto no significa que sea inmune a los vicios que provoca nuestro sistema electoral en casi cualquier materia. El golpeteo político y el afán de asumirse impulsores o detractores de algo suele ser determinante en las tomas de decisiones de actores del escenario electoral.

El impulso de la bici, particularmente, representa un cambio de hábitos y de paradigmas que requiere decisiones firmes que invariablemente serán polémicas. Reducir carriles de tránsito automotor, modificar dinámicas de la calle o el retiro de cajones de estacionamiento en áreas con mucha demanda son decisiones tan necesarias como difíciles que incomodan a votantes y suelen ser capitalizadas por partidos de oposición que buscan demeritar la decisión de un gobernante, que luego, busca actuar con relativa tibieza, arriesgando el avance real y minimizando la posibilidad de un impacto masivo de las políticas pro-bici.

Pasarán años antes de que veamos acciones en favor de la bici impulsadas por algún gobierno, sin diferencia del partido del que emanó, que sean defendidas por los demás.

**5.- Operadores y choferes del transporte público.** Lo primero que debiéramos entender es que, al paso de los años, un modelo de transporte que se diseñó para provocar empleo y desarrollo fue transformándose en una complicada enredadera de intereses que, en suma, posee una capacidad de influencia y gestión bastante significativo. Se sobre-entiende que la confrontación directa con transportistas no puede ser el camino más apropiado para acelerar la agenda ciclista.

Existe la errónea creencia entre transportistas de todo el país de que el impulso a la bicicleta podría significar una competencia y disminución de viajes en autobús. No es así: las ciudades del mundo que han incrementado los viajes en bici han incrementado también los viajes en transporte público, la bici suele consolidarse como un medio intermodal que acaba interactuando con las rutas existentes. Además, la planeación de la movilidad en general debe incluir la transformación del transporte en un servicio efectivamente público que paulatinamente vaya reduciendo la dependencia actual en su propia rentabilidad.

La agenda ciclista debe incluir procesos de capacitación a conductores del transporte público que estén orientados a provocar conciencia de los beneficios que provocan los viajes ciclistas y a garantizar los mecanismos de respeto y responsabilidad en la conducción de vehículos de gran tonelaje que nos lleven a compartir efectivamente y de manera civilizada la calle.

La percepción de peligro que provoca el transporte público en la mayoría de nuestras ciudades es el primer factor que

menciona la gente cuando se le pregunta que por qué no pedalea. No habrá incremento de viajes en bici si no se hace énfasis en corregir este factor.

**6.- Los vecinos.** Si bien es importante considerar, invariablemente, la opinión de los vecinos en materia ciclista, también es fundamental explicar los beneficios que la bici brinda a la ciudad y por lo tanto a todos. Los contextos urbanos varían significativamente de una cuadra a otra y el contexto social es uno de los elementos más definitorios en específico de infraestructura ciclista.

En zonas comerciales con alta demanda de estacionamiento de automóviles quitar algunos para incluir vías ciclistas puede ser un proceso explosivo. En barrios de tipo habitacional será difícil, en principio, justificar inversiones ciclistas con pocos puntos de destino u origen, a pesar de que los vecinos deseen infraestructura y la soliciten explícitamente. En ambos casos habrá que provocar diálogo y entendimiento sobre el plan en su conjunto y tolerancia a los tiempos en los que se puede efectuar avance y en los que no. Nada fácil.

La sobre utilizada palabra “socializar” es un conjunto de acciones que no solo incluyen diálogo, procesos educativos, de comunicación y de diseño participativo. También pueden ser procesos de provocación planeados que pueden generar ideas y adaptación de algunos barrios a la presencia ciclista que incida directamente en la transformación de hábitos y al incremento de viajes en bici. Sin embargo un mínimo descuido en el entendimiento del contexto social puede descarrilar significativamente cualquier acción pro- bici.

### 7.- Los medios y la opinión pública.

En casi todo el país los medios suelen dar una cobertura positiva a todo aquello vinculado a la promoción del uso de la bicicleta, sin embargo cuando los programas están muy vinculados a personajes públicos la percepción positiva puede modificarse e incluso convertirse en negativa. Esa vinculación debe evitarse en la medida de lo posible, procurando en todo caso la institucionalidad de las acciones como algo producto de la sociedad que lo produce y no vinculado a partidos o personas específicas.

Los medios son fundamentales en la construcción de la opinión pública y como tales se les debe procurar la mayor cantidad de información técnica sobre las problemáticas de movilidad y las alternativas de soluciones. Aun así, habrá medios que, habituados a las lógicas pro-automóvil, inevitablemente lanzarán sus críticas a reducciones de carriles en avenidas o a la disminución de cajones de estacionamiento. En todos los casos, la única vacuna es la información técnica precisa y procurar elevar el nivel de conocimiento del problema estructural: comunicadores, periodistas y columnistas bien informados suelen dar mejores opiniones sobre políticas pro-bici.

Los medios son fundamentales para incrementar el uso de la bicicleta, las opiniones favorables suelen sembrar la semilla en posibles nuevos usuarios mientras que opiniones negativas pueden desincentivar significativamente cualquier avance.

**8.- El presupuesto.** El ejercicio real de gobierno se da en las asignaciones presupuestales. Es común en México que

gobiernos anuncien campañas y programas orientados a la bicicleta pero que en las partidas presupuestales apenas aparezcan con porcentajes bajísimos. Hay que especificar que las políticas pro-bici no deben estar orientadas a los "ciclistas" sino a mejorar las condiciones urbanas incrementando los viajes en bicicleta.

Es común que se crea que si el 2% de los viajes intra-urbanos se hacen en bicicleta entonces el 2% del presupuesto de movilidad debiera ser para infraestructura ciclista, esta percepción "oferta-demanda" es equivocada ya que el objetivo debe ser justo incrementar ese porcentaje por inducción al crear las condiciones apropiadas.

El gasto público en infraestructura para automóviles de las últimas décadas fue lo que provocó el incontrolable crecimiento del parque vehicular con el que hoy tenemos que lidiar, con esta misma lógica, el gasto público en infraestructura ciclista debiera provocar los deseados incrementos de viajes bici como ha sucedido en las ciudades que han invertido con seriedad en el tema.

Los porcentajes ínfimos que hoy se asignan al desarrollo ciclista en ciudades mexicanas tendrían que incrementarse no solo al nivel del gasto que hacemos en otros medios, sino con extras que permitan acompañar el desarrollo de obra pública con campañas de sensibilización, educación y promoción de la bici, en el entendido que cambiar los hábitos sociales no es solo un asunto de infraestructura y con el agravante de que la bicicleta no cuenta con el impulso mercadológico que tuvo el automóvil. □

@felipeno

## Oaxaca ¿Transitando hacia una ciudad cruda?

—  
Víctor Mendoza

Como resultado de una economía petrolera, las ciudades mexicanas se encuentran inmersas en una dinámica que desfavorece al peatón. Podría resultar increíble pensar que nuestros códigos urbanos estén afectados por este paradigma de hacer ciudad e incluso jueguen a favor de la pérdida del espacio público, pero así es. Tenemos códigos urbanos obsoletos que muestran letras y números inservibles para el desarrollo urbano, produciendo piezas de un rompecabezas imposible de armar, resulta utópico concebir a la ciudad como una mezcla infinita de interacciones que nadie puede controlar, constantemente se crean modelos de ciudades obsoletas donde se deja atrás una filosofía humanista para pasar a un pensamiento racionalista donde se organizan zonificaciones que obligan al ciudadano a disfrutar por separado de su hábitat urbano.

Al parecer en México, durante mucho tiempo se pretendió ir en contra de la naturaleza de nuestras ciudades, intentando copiar modelos urbanos extranjeros. Como descendientes de una cultura europea, nuestras ciudades en su estado más puro cuentan con características de ciudades vivas. Los centros históricos de las ciudades de México desde siempre han sido el corazón de infinidad de actividades vivificantes que surgen de manera inesperada, no planeadas por alguien sino debido a las necesidades que la misma ciudad

generó, no se sigue un orden preestablecido ni una zonificación organizada.

¿Por qué si los centros de las ciudades hacen más vivible y caminable el espacio urbano, tratamos de ir en contra de la naturaleza de nuestras ciudades? Si podemos analizar un poco nuestros centros históricos apreciaremos que se generan ambientes caminables, con diferentes cosas por hacer, si deseamos, podemos comer, divertirnos, trabajar y hasta vivir en ellos debido a la intensidad de usos con los que cuenta... si la respuesta a nuestras necesidades está a la vista, entonces por qué cuando se generan proyectos con soluciones urbanas basadas principios como el incremento de intensidades de actividades y habitantes, caminabilidad, mezcla y diversidad de usos son causa de incertidumbre e incluso el rechazo.

Si se pretende que Oaxaca transite a un modelo de ciudad vivible y sustentable, deberíamos de aspirar a dejar atrás el pensamiento racionalista y buscar desde todos los ámbitos (gubernamentales, sociales y académicos) transitar a una filosofía humanista, donde se haga ciudad para el peatón. De esta manera se puede evitar que Oaxaca se convierta en una "ciudad cruda", donde los ambientes agradables sean una secuencia interminable de vivencias inolvidables y no un omelet de eventos que se obligan a comer por separado y crudos. □

“Tenemos códigos urbanos obsoletos que muestran letras y números inservibles para el desarrollo urbano.”



104



Fotografía 104- Ejemplos de fraccionamientos construidos en las afueras de las ciudades.

## Hacia una movilidad sustentable

Claudina de Gyves

Hablar de Movilidad No Motorizada se ha vuelto un denominador común en nuestras ciudades y Oaxaca no es la excepción. Si bien la agenda pública los últimos años ha versado sobre la importancia de generar un desarrollo sustentable de nuestras Zonas Metropolitanas atendiendo aspectos como la movilidad, el espacio público, el ordenamiento territorial, el manejo de residuos, el agua, entre otros; es un proceso que apenas comienza y en el que no todos avanzamos a la misma velocidad en la formulación e instrumentación de políticas públicas para lograrlo.

Dentro del universo de temas que podemos abordar desde la sustentabilidad, el de la movilidad ha cobrado relevancia posicionándose como un tema prioritario atender en la planeación urbana. Incentivar el transporte público y la movilidad no motorizada; y desincentivar el uso del auto, son o deberían ser, el objetivo central de cualquier política pública a implementar en nuestras ciudades. Así lo establece el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 que señala la obligación de “mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas; así como fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil”.

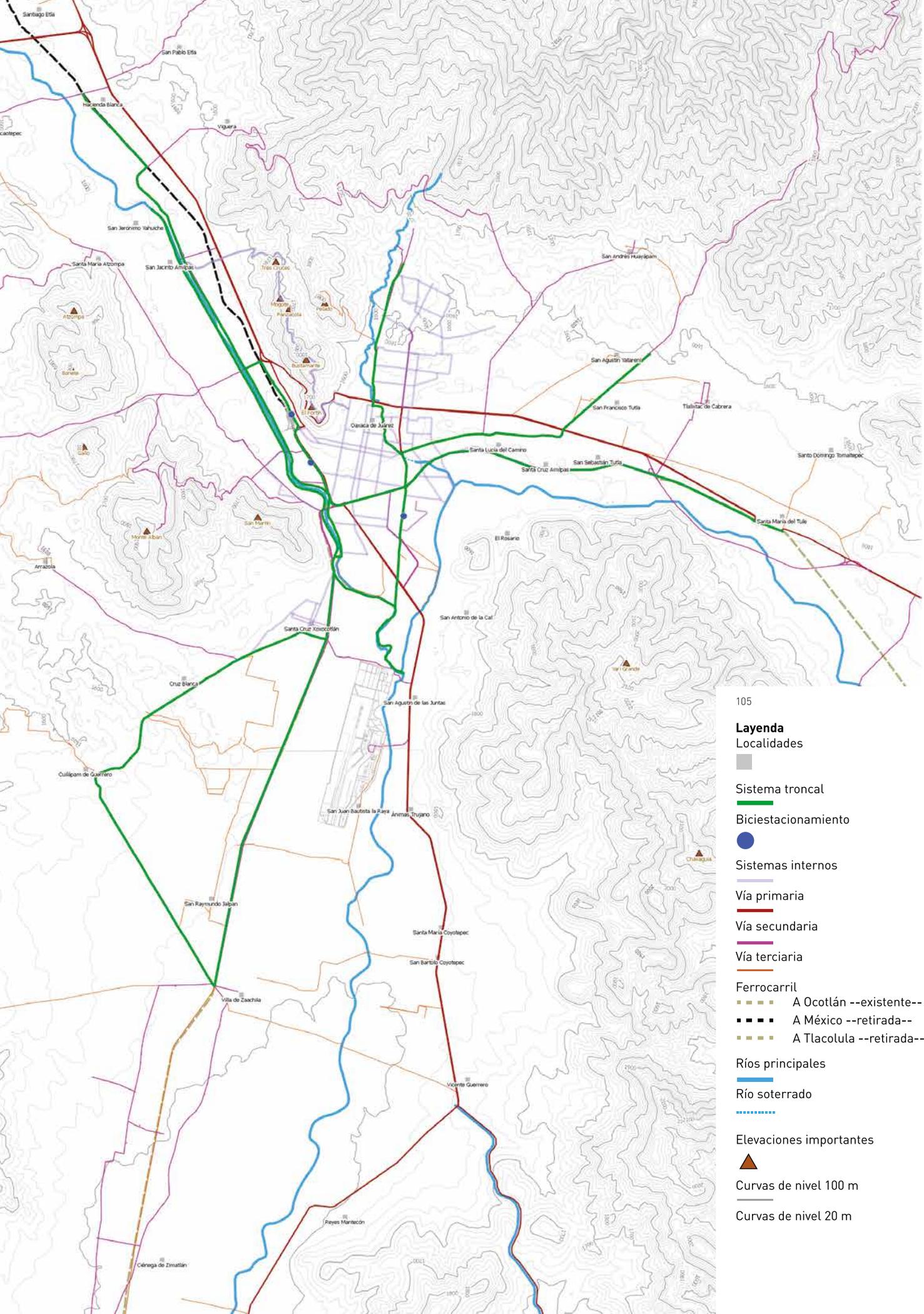
En el caso particular de Oaxaca haciendo referencia a movilidad, en particular a la no motorizada, hablar de caminar

y hablar de bicis, es hablar de tradición como casi todo en nuestro estado y ciudad. Caminar y usar la bici en Oaxaca han sido durante años herramienta de trabajo y medio de transporte. Una imagen común en los centros de población de la Zona Metropolitana son sus calles con pocos autos, personas caminando y bicis compartiendo el mismo espacio. Aunque en los municipios conurbados la presencia de bicis en la calle es una imagen familiar, la presencia de infraestructura dedicada a su uso no lo es tanto. Es hasta hace muy pocos años que proyectos como la ciclovía en Av. Ferrocarril y Av. Universidad, la ciclobanda en la calle de Reforma o los biciestacionamientos en la zona centro de la ciudad forman parte del paisaje urbano.

De acuerdo con la Encuesta Intercensal del INEGI 2015, el estado tiene los cinco primeros municipios en el país que caminan para ir al trabajo, cuatro de los primeros cinco que caminan para ir a la escuela y dos de los primeros cinco municipios que van en bici al trabajo. La Zona Metropolitana de Oaxaca concentra los municipios con más porcentaje de viajes en bici en el estado.

Dentro del marco normativo contamos con una Ley de Fomento y Promoción del Uso de la Bicicleta en las Zonas Metropolitanas del Estado que establece una serie de lineamientos y acciones a ejecutar con el fin de fomentar y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, no contaminante y alternativo al automotor y los principios que permitan generar las condiciones para que la bicicleta se integre de manera segura al sistema vial.

“*Incentivar el transporte público y la movilidad no motorizada; y desincentivar el uso del auto, son o deberían ser, el objetivo central de cualquier política pública a implementar en nuestras ciudades.*”



105

**Leyenda**

- Localidades
- Sistema troncal
- Biciestacionamiento
- Sistemas internos
- Vía primaria
- Vía secundaria
- Vía terciaria
- Ferrocarril
  - A Ocotlán --existente--
  - A México --retirada--
  - A Tlacolula --retirada--
- Ríos principales
- Río soterrado
- Elevaciones importantes
  - Curvas de nivel 100 m
  - Curvas de nivel 20 m



106

Esquema 105-Propuesta integral de movilidad.  
Fotografía 106-Imagen objetivo de propuesta integral.



Respecto a la infraestructura, si bien la situación ideal para nuestras ciudades es la de un esquema de planeación ciclo-incluyente que permita implementar políticas públicas de forma trasversal, hasta ahora la realidad no funciona de esta manera. Así, aunque en Oaxaca la infraestructura habilitada para el tránsito de bicicletas no responde a un esquema de planeación integral que pudiera generar un impacto considerable en su uso como medio de transporte, si cumple con un par de objetivos importantes: por un lado, brindar condiciones seguridad a quienes ya hacen sus traslados en bicicleta en ciertas áreas de la zona metropolitana; por otro, reforzar en el imaginario social la presencia de espacios para la circulación de bicis en nuestras calles.

Entre estos esfuerzos encontramos iniciativas que se han promovido desde la sociedad civil organizada en donde la Fundación Alfredo Harp Helú a través de Casa de la Ciudad y en colaboración con otros organismos, grupos ciudadanos y distintos niveles de gobierno han impulsado proyectos de mejoramiento y habilitación de nueva infraestructura para la ciudad, entre ellos: una Propuesta de Elaboración de un Plan Maestro de Ciclovías, Ciclopista Arco Sur-Este, Programa de Biciestacionamientos, Pasarela Xoxocotlán, Parque Lineal Jalatlaco / Eco Corredor Jalatlaco, Calles de preferencia peatonal y ciclista en el Centro Histórico, Intersección Lázaro Cárdenas.

Como resultado del impulso a esta agenda, algunos proyectos han sido retomados por gobiernos para su ejecución, el correspondiente a la Ciclovía Arco Sur-Este fue gestionado por la Secretaría de las Infraestructuras del Gobierno del Estado y durante los años 2012, 2014 y 2015, a través del Fondo Metropolitano se ejecutaron las 1a. y 2a. etapa del proyecto, habilitando la conexión ciclista del Municipio de El Tule alv municipio de Oaxaca, a través de Av. Ferrocarril y Av. Universidad, quedando pendiente la 3a. Etapa que conecta al Municipio de Xoxo-

cotlán a través de Av. Universidad hacia el Parque El Tequio.

El programa de Biciestacionamientos opera de forma permanente desde el año 2012 y a la fecha ha colocado estacionamientos para bicis en 26 puntos del Centro Histórico y la Zona Metropolitana. El resto de los proyectos forman parte de la "Propuesta Integral de Movilidad" en proceso de gestión y que es posible consultar en el acervo de Casa de la Ciudad.

Aunque aún nos falta mucho por hacer como generar instrumentos normativos que contemplen leyes y reglamentos acordes que con el nuevo uso de las calles, instrumentos de planeación que permitan la implementación de campañas y políticas de intermodalidad o la construcción de nueva y mejor infraestructura, como un Plan de Movilidad No Motorizada para la Zona Metropolitana, entre muchas otras acciones; Oaxaca ha iniciado un proceso de incentivar la movilidad sustentable que en los próximos años, de dar seguimiento y seguir trabajando en ello, sentará las bases para generar una política pública que permita avanzar en el tema.

Para lograr articular esta política es necesario establecer acuerdos entre los distintos niveles de gobiernos y actores sociales hacia una visión de ciudad que queremos. Hablando de la promoción de la bici como medio de transporte es un proceso que debe trabajarse desde distintos frentes generando políticas transversales que en su conjunto apunten a un objetivo general: aumentar el número de viajes en bici en la ciudad.

Leyes, reglamentos, programas y proyectos en su conjunto, y pensados desde una perspectiva ciclo-incluyente, son indispensables para lograr incidir en los hábitos de movilidad de las personas, construir una cultura vial que permita la convivencia entre los distintos usuarios del espacio público y mejorar las condiciones del espacio hacia una distribución equitativa de las calles de forma que sea seguro circular en bicicleta por ellas. □

## Del centro a la periferia

Luciana Renner

El crecimiento acelerado que ha tenido la ciudad de Oaxaca en décadas recientes y su región conurbada, que le ha atribuido el carácter de Zona Metropolitana, comprendida por 22 municipios y una población de 607 963 habitantes<sup>1</sup> que interactúan diariamente con la ciudad central, genera nuevos retos para su planeación estratégica en términos de conectividad, integración social y acceso a la cultura, entre muchos otros.

Dentro de las demarcaciones políticas que la integran, destaca el municipio de Oaxaca de Juárez. Epicentro político y económico de la ciudad y el estado, concentra la mayor parte de la actividad productiva, gran parte de la infraestructura y mucho del poder político de toda la entidad. Con una población cercana a los 290 mil habitantes, éstos se distribuyen por todo su territorio, configurando un perfil urbano que crece sobre la montaña y se extiende dentro del valle. A la par, se dibujan distintas tramas urbanas, se construyen configuraciones sociales y realidades cotidianas de todo tipo. Existen muchos barrios con una alta población infantil en pleno desarrollo, y sin embargo, con altos índices de marginación y una enorme carencia de servicios, infraestructura, espacios públicos y áreas verdes de calidad, que contribuyan al bienestar de éstos y el resto de las personas. Aunado a esta situación, los habitantes de estos sectores urbanos precarios, se ven obligados a desplazarse a zonas mejor equipadas, generando alto costos sociales, ambientales y económicos.

Este actual modelo de desarrollo urbano expansivo, segregado y desigual, puede revertirse en miras de un entorno más incluyente y saludable, si las soluciones que se plantean, empiezan por contemplar a todos los diversos grupos

sociales que habitan la ciudad, en los procesos de transformación, buscando como fin último, el bien común.

Este planteamiento es el que intenta llevar a la práctica la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca a través de Casa de la Ciudad, en colaboración con el Municipio de Oaxaca de Juárez a través del programa Centros de Barrio. Dentro de sus objetivos, está la construcción de núcleos de equipamiento y espacio público seguro y cualitativo en colonias periféricas del Municipio de Oaxaca de Juárez, que contemplen las necesidades de todos los que allí habitan, que potencialice las oportunidades locales y que disminuya las necesidades de desplazamiento más allá del barrio o colonia.

Otra de las premisas es la de favorecer el intercambio social de los habitantes, haciéndolos partícipes en la producción del espacio a través de diversas estrategias como el diseño participativo, el trabajo comunitario o tequio y la vinculación a través de actividades culturales, educativas y recreativas a pequeña escala co-gestionadas entre los vecinos y diversas organizaciones.

### **Centro de Barrio Bugambilias: de centro de acopio de residuos a espacio público.**

El tercero y más reciente de los Centros de Barrio, después de Azucenas y 5 Señores, es el ubicado en la colonia Bugambilias, que después de un año de construcción, finalizó este 2016 su primer etapa. Situado en un territorio que en algún momento fuera ocupado por un centro de acopio de basura diferenciada en la periferia norponiente de la ciudad de Oaxaca, en la zona de Santa Rosa Panzacola, ha sido recuperado y hoy en día es un espacio público cualitativo que los habitantes y visitantes pueden disfrutar.

Fotografía 107- Expansión urbana entre los cerros del Fortín y Crestón (vista de las colonias Manuel Sabino Crespo y Microondas).

Fotografía 108- Vista de la calle Topacio, Colonia Bugambilias.

Fotografía 109,110- Vinculación comunitaria en el Centro de Barrio Bugambilias.

- El 12.9% de la población de la ZMO vive con un muy alto grado y el 34.8% con un alto grado de marginación urbana.<sup>2</sup>
- En Oaxaca, el Índice de Desarrollo Humano que resume los logros promedio en salud, educación e ingreso, es del 0.681<sup>3</sup>, el más bajo a nivel nacional, después de Chiapas y Guerrero.
- En el Municipio de Oaxaca de Juárez se estiman 0.32 m2 de área verde por habitante<sup>4</sup>, cuando la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda, para contar con una buena calidad de vida, una superficie mínima de 9 m2 de áreas verdes por habitante.
- En todo el estado de Oaxaca sólo existen 50 parques infantiles<sup>5</sup>, cuando la población infantil equivale a casi 1.2 millones de personas.
- En todo el Municipio de Oaxaca de Juárez existen 5 parques infantiles y 54 jardines vecinales.<sup>6</sup>





108



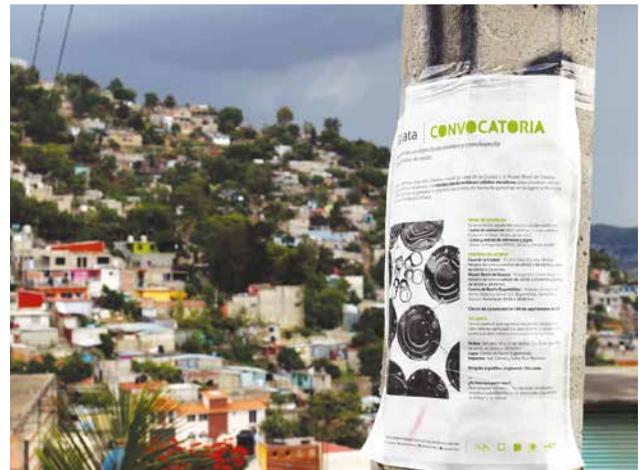
109



110



111



112



113

En el aspecto técnico de esta primera etapa, el proyecto logró definir dentro de un conjunto arquitectónico tres áreas principales. La primera se compone de una zona de parque, dispuesto en tres niveles distintos de terrazas, cada una con actividades que permiten la convivencia entre habitantes de distintas edades: la más elevada con un área de juegos infantiles, la siguiente un gimnasio al aire libre, y la más baja una huerta urbana. Esta zona cuenta con una rampa de acceso desde la calle Cornerina, que circunda el parque hasta llegar al segundo núcleo que articula el conjunto, el cual consta de un edificio de biblioteca y otro de talleres, los cuales se comunican a través de un patio central, permitiendo extender las actividades de lectura o talleres al ambiente fresco y sombreado del patio. Ambos cuerpos fueron edificados con estructura de madera certificada aparente, pisos de petatillo de ladrillo rojo recocido, una techumbre ligera de

láminas de fibrocemento y un sistema de muros a base de ecoladrillos. Aprovechando el desnivel del terreno, la cubierta del edificio de biblioteca, fue diseñada como una estructura escalonada que funge a la vez, como las gradas de la tercer área del conjunto: la zona deportiva, que consta de una cancha multifuncional, la cual ya existía pero fue reahabilitada y una zona para practicar patinaje urbano. Un sistema de captación de agua pluvial abastece parcialmente al conjunto, y la iluminación general la brindan 5 luminarias nuevas con tecnología led.

Además del aspecto constructivo, se encuentra otro fundamental que es el de la participación ciudadana, que en esta primera etapa contempló cuatro estrategias: talleres de diseño participativo y asambleas públicas para incluir a los habitantes en la toma de decisiones sobre su espacio, la aportación de mano de obra y organización vecinal para su edificación

a través de más de 50 tequios, una campaña en la que se recolectaron más de 3000 ecoladrillos equivalentes a una tonelada de residuos plásticos gracias a la colaboración de personas, escuelas y organizaciones; y finalmente un programa de actividades organizadas por el equipo de Casa de la Ciudad, diversos actores y organizaciones aliadas, así como por los mismos habitantes del barrio. Poyecciones al aire libre, torneos de fútbol, conciertos, talleres de carpintería, tejido, reciclaje, o pintura, estas actividades permitieron una genuina resignificación y apropiación del espacio público por parte de la comunidad. Así, esta primera etapa logró finalmente transformar la idea de esa porción del espacio urbano como un centro de acopio de residuos, a una con un renovado lugar dentro del imaginario social de la comunidad, un espacio abierto para la convivencia, la identificación y el aprendizaje de todos los que habitan o visitan el barrio. □



114

Fotografía 111-Intervención en muro del colectivo Bicu Yuba.  
Fotografía 112-Cartel para la convocatoria (Re)lata.  
Fotografía 113-Estado actual del espacio público en la Colonia Bugambilias.  
Fotografía 114-Proceso de construcción del Centro de Barrio Bugambilias.

Para conocer más acerca del proceso del Centro de Barrio Bugambilias es posible consultar el blog <http://unjardinparalabugambilias.blogspot.mx/>

## REFERENCIAS

- <sup>1</sup> Las zonas metropolitanas en México. Censos Económicos 2014. INEGI.
- <sup>2</sup> Índice de Marginación Urbana, CONAPO, 2010.
- <sup>3</sup> Índice de Desarrollo Humano para las entidades federativas, México 2015. Oficina de investigación en Desarrollo Humano (PNUD, México).
- <sup>4</sup> Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Oaxaca de Juárez 2011-2013.
- <sup>5</sup> Banco de información INEGI. Datos al 31 de diciembre de 2009.
- <sup>6</sup> Banco de información INEGI. Datos al 31 de diciembre de 2011.

## Canales de comunicación

En la Casa de la Ciudad sabemos que una interacción constante con la comunidad es primordial para generar un diálogo acerca de los retos y las problemáticas de nuestro entorno urbano. Para lograr este vínculo hemos abierto distintos canales de comunicación que nos permitan conocer la opinión de nuestro público y lograr su participación en los temas que a lo largo del año quisimos abordar.

### Convocatorias

Aprovechando posibilidades que nos brindan las redes sociales, este año dimos continuidad a la campaña de recolección de ecoladrillos para el Centro de Barrio Bugambilias y lanzamos tres convocatorias a través de estas plataformas digitales:

**a) Convocatoria (Re)lata**

Recolección de residuos sólidos metálicos para construir una red-sombra para la zona de gimnasios al aire libre del Centro de Barrio Bugambilias.

**b) Bicicletas Antiguas**

Invitación para quienes tuvieran alguna

bicicleta antigua en buen estado a enviar una fotografía e información de la misma con la posibilidad ser incluida en la exposición 'Ciudad Bicable'.

**c) Casa de la Ciudad te regala un libro.**

En el mes de abril se realizó una convocatoria con los seguidores en redes sociales de la Casa de la Ciudad. La dinámica consistió en compartir fotografías de gente moviéndose en bicicleta por Oaxaca para obtener de regalo un volumen del libro 'La Vuelta al Mundo en 80 Bicicletas'.

### Publicaciones

Gracias al trabajo del Laboratorio Urbano de la Casa de la Ciudad este año fue posible realizar una publicación y una colaboración impresa:

**a) Movilidad Zona Metropolitana Oaxaca**

Publicación con infografías sobre el reparto modal, inversión de fondos federales en movilidad y parque vehicular en la Zona Metropolitana de Oaxaca con datos obtenidos de la encuesta intercensal INEGI 2015, Análisis de Fondos Federales ITDP 2014, INEGI 2014 e Inventario Nacional de Vivienda 2010 INEGI.

**b) Carta Mexicana Ilustrada de los Derechos del Peatón**

Colaboramos para la realización de la primera edición de la Carta Ilustrada de los Derechos del Peatón; un trabajo conjunto de la Liga Peatonal, una red de personas, colectivos y organizaciones

dedicados a la promoción y defensa del efectivo ejercicio de los derechos del peatón en las ciudades mexicanas y Edgar Seis, ilustrador mexicano.

**Radio**

Este 2016 cumplimos dos años de colaboración con la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión en la difusión de los temas de ciudad a través de las transmisiones semanales del programa 'Ciudad Abierta' y las cápsulas 'Voces de la Ciudad' y 'Ciudad en Palabras' que diariamente sintonizamos en sus canales de radio. Este vínculo ha representado para nosotros una valiosa oportunidad de acercar a la gente a temas de urbanismo, espacio público, movilidad, conservación y arquitectura, utilizando un lenguaje ameno con el objetivo claro de despertar el interés de todos en tener una ciudad incluyente, sana y hecha a la medida de todos. □

115

Selección de fotografías recibidas durante la convocatoria *Casa de la Ciudad te regala un libro*, en el marco de la exposición 'La Vuelta al Mundo En 80 Bicicletas'.





116

### Jerarquía de transporte y prioridad de los usuarios de la vía

La planeación y gestión de cómo nos movemos en las ciudades requiere de decisiones basadas en la distribución del espacio y la prioridad de los usuarios. Esta jerarquía está basada en términos de costo-beneficio sociales, ambientales y económicos, vulnerabilidad, accesibilidad, seguridad vial y equidad del uso del espacio público. El derecho a moverse con facilidad por la ciudad debe universalizarse y no reservarse sólo para los que disponen de recursos para contar con un vehículo motorizado privado.

La jerarquía de transporte debe dar prioridad a los usuarios de la vía en el siguiente orden:

- Peatones; especialmente personas con alguna discapacidad y otros sectores de la población con necesidades especiales como niños, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas que empujan carriolas y personas que tienen una limitación temporal.
- Ciclistas.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
- Usuarios de transporte particular automotor y motocicletas.

Fotografía 116-Recolección de ecoladrillos para el Centro de Barrio Bugambillas (participación ciudadana).  
 Fotografía 117-Publicación impresa de postal Pirámide invertida de movilidad.  
 Fotografía 118-Publicación impresa sobre Movilidad en la Zona Metropolitana de Oaxaca.



117



**DE TODOS LOS MUNICIPIOS DEL PAÍS OAXACA TIENE:**

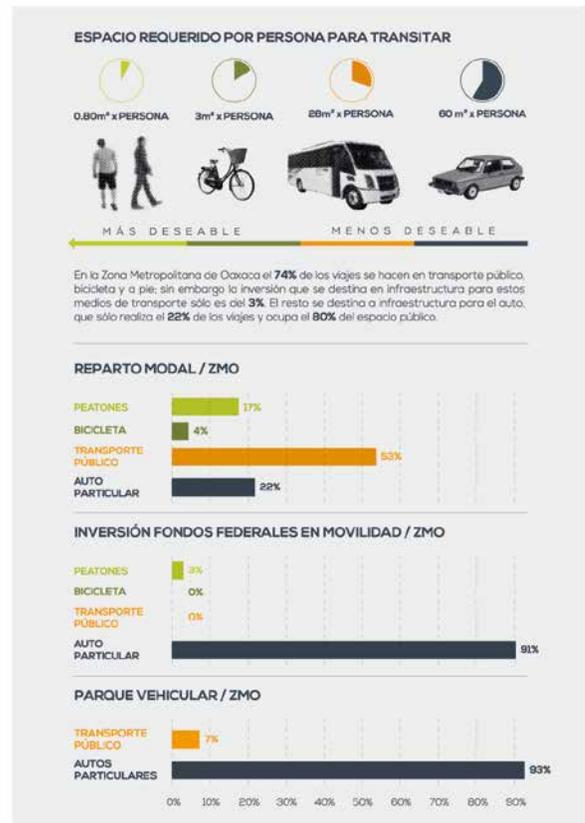
- 3 de 5 primeros municipios que van en TRANSPORTE PÚBLICO a la escuela.
- 4 de 5 primeros municipios que van en BICICLETA a la escuela.
- 2 de 5 primeros municipios que van a PIE a la escuela.
- 5 primeros municipios que van en BICICLETA al trabajo.

**DE 30,262 MANZANAS EN LA ENTIDAD:**

- 13% CUENTA con banquetas
- 55% NO cuenta con banquetas
- 31% Cuentan PARCIALMENTE con banquetas

Encuesta Intermodal 4-MI01-2015 - Análisis de Frecuencia Peatonal (1732-1734) + 4231-1734 + MI01 Inventario Nacional de Muestras 2010

118



## Rehabilitación del inmueble

El 26 de febrero de 2016 se entregaron los trabajos de rehabilitación del inmueble que alberga desde hace casi 13 años a la Casa de la Ciudad y a la Biblioteca Andrés Henestrosa gracias a un convenio de colaboración entre el Municipio de Oaxaca de Juárez y la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca. Este edificio fue construido originalmente como parte del conjunto religioso de la Congregación del Oratorio entre 1660 y 1680.

En estos trabajos se llevó a cabo el mejoramiento de la conexión hacia el núcleo de servicios en la planta alta mediante la sustitución del puente de madera ubicado en esta área por un puente metálico. En el interior de la Biblioteca de Arquitectura se reubicó uno de los vanos para proveer iluminación y ventilación natural. Se integraron paneles solares para el ahorro de energía en el inmueble y se integró una cubierta móvil para optimizar las condiciones del patio central del edificio.

Todo esto fue posible gracias a la aportación financiera de la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca, del Municipio de Oaxaca de Juárez y del Gobierno Federal a través del 'Programa de Apoyo a la Infraestructura Cultural de los Estados'. Los trabajos de rehabilitación estuvieron a cargo del Taller de Restauración de la FAHHO. □



119



120



121

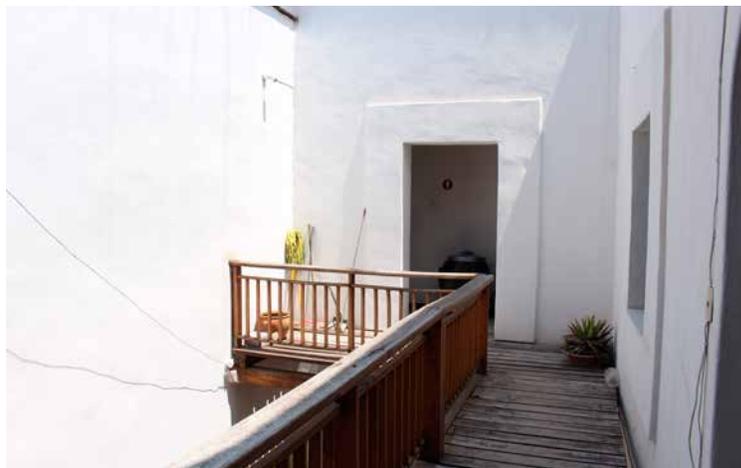
- Fotografía 119-Colocación de capa de tepexil.
- Fotografía 120-Integración de enladrillado.
- Fotografía 121-Colocación de hidrofugante.
- Fotografía 122-Integración de paneles solares.
- Fotografía 123-Colocación de cubierta móvil.
- Fotografía 124-Puente antes de la intervención.
- Fotografía 125-Integración de puente metálico.
- Fotografía 126-Vano tapiado antes de la intervención.
- Fotografía 127-Integración de marco de madera en vano.



122



123



124



125



126



127



128



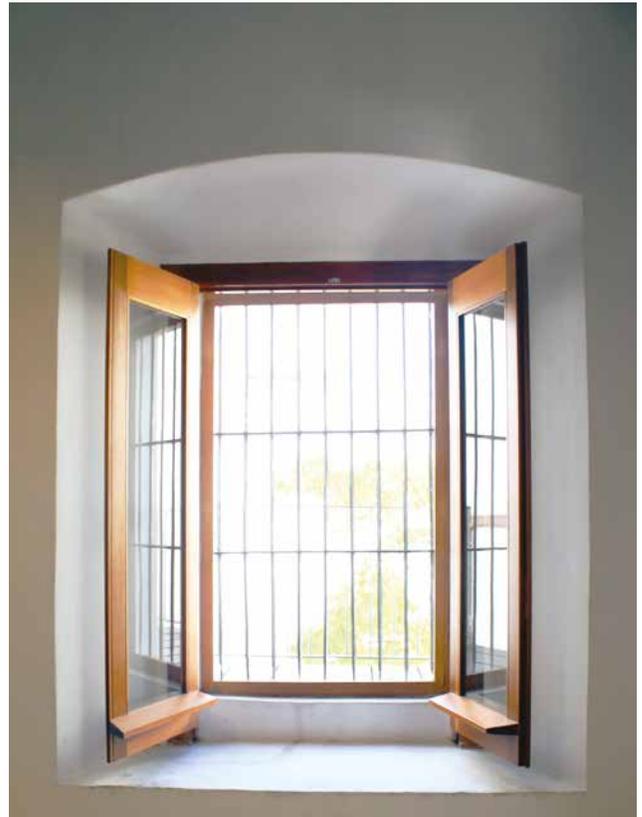
129



130

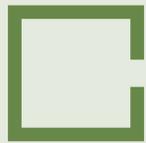


Fotografía 128-Paneles solares, enladrillado y cubierta móvil.  
Fotografía 129-Vista de cubierta móvil en el inmueble.  
Fotografía 130-Puente metálico y restitución de vano.  
Fotografía 131-Restitución de vano en biblioteca.



131





# CASA DE LA CIUDAD

---

Este anuario se terminó de imprimir en diciembre 2016 en Blue Tape.  
Prolongación de Eucaliptos #301-C San Felipe del Agua, Oaxaca, Oax.

