

Núm. 2

Diciembre 2017



CASA DE LA CIUDAD

Re-Vive tu espacio

Anuario 2017 / Casa de la Ciudad



DIRECTORIO



01

Facebook / Youtube: Casa de la Ciudad
Twitter: @casadelaciudad

—
Escúchanos por CORTV Radio
Ciudad Abierta / Programa de radio
Lunes — 20:30 horas / 96.9 FM
Sábados — 16:30 horas / 92.9 FM

Ciudad en palabras
Todos los días durante la programación de radio
96.9 FM y 92.9 FM

—
Visítanos y escríbenos
casadelaciudad.org / casadelaciudad@fahho.mx

—
En portada — **Vía Recreativa Oaxaca**. Imagen cortesía
de **Omar Gómez**.
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. 2, enero-diciembre 2017. 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
Manuela Velasco Santiago
Javier Cruz Reyes
Apoyo Técnico y Mantenimiento

Colaboradores
Daniela Jara Carrasco
Equipo del Taller de Restauración
FAHHO

HONORABLE AYUNTAMIENTO DE OAXACA DE JUÁREZ

José Antonio Hernández Fraguas
Presidencia Municipal de Oaxaca
de Juárez, 2016 - 2018.

CARTA EDITORIAL

—
Gerardo Virgilio López Nogales
DIRECTOR

Este año en la Casa de la Ciudad trabajamos nuevamente en temas de espacio público, movilidad, urbanismo, arquitectura e historia; además, es necesario mencionar que debido a las afectaciones sufridas en diversas partes del estado de Oaxaca y de México por los sismos del 2017, realizamos proyectos y actividades enfocadas en la reconstrucción del patrimonio afectado por fenómenos naturales.

Este año, el eje temático fue 'El derecho a la ciudad', definido por la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad de 2005, como "el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado." Por ello, se llevaron a cabo actividades para promover la reflexión en torno a los retos que enfrentan las ciudades actualmente para ofrecer condiciones de equidad para todos sus habitantes.

Este 2017 también se desarrollaron talleres, mesas de trabajo, conversatorios y dinámicas en calle con temas de relevancia actual en tema de urbanismo para el público en general, funcionarios públicos, academia, colegios, cámaras, y organizaciones de la sociedad civil. Uno de los proyectos más importantes de este año fue la 'Vía Recreativa Oaxaca', el cual fue posible gracias al esfuerzo conjunto de la Casa de la Ciudad con organizaciones de la sociedad civil. El objetivo fue socializar dichos temas e impulsar proyectos en beneficio de la Zona Metropolitana de Oaxaca.

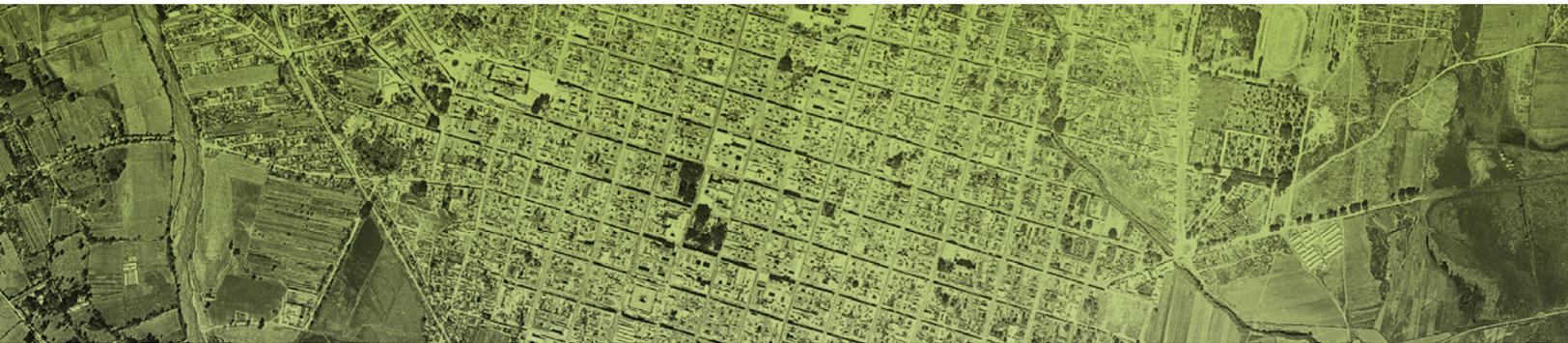
CONTENIDO



02

Tema del año 2017	6	<i>Vía Recreativa Oaxaca / Vive la calle diferente</i>	54
Programas Académicos y Culturales	10	Park(ing) Day	66
XIII aniversario de Casa de la Ciudad	12	Exposiciones	68
Conferencias	16	Oaxaca bicicletera	70
Talleres	24	Del pedal a la fibra	78
Cine	28	Invitados / artículos	82
Vinculación con la comunidad	29	Importancia de la movilidad activa en las ciudades	84
Talleres de diagnóstico participativo del espacio público	29	Paisajes latentes / Valles Centrales de Oaxaca	90
Vinculación con instituciones académicas	30	México no puede seguir olvidando	96
Laboratorio Urbano	32	Desafíos y perspectivas de la ciudad	102
Red de ciclovías troncales de la ZMO	34	Canales de Comunicación	104
Corredor Centro Histórico-Santa Lucía	38	Radio Casa de la Ciudad	106
Espacios biciamigables	48	Diseño urbano para movilidad desde la seguridad sostenible	110
La Ciudad en Bici	50		

Casa de la Ciudad en números



03

— CIFRAS 2017*

TOTAL DE EVENTOS EN EL AÑO

—
81

TOTAL DE ASISTENTES EN EL AÑO

—
51,758

BIBLIOTECA / ACERVO

—
Total de ejemplares en acervo
(libros y revistas): **2,346**
Total de nuevas adquisiciones durante
el año: **108**
Total de consultas en el año: **242**

—
02 — Edificio que alberga a la Casa de la Ciudad.

03 — Fotografía aérea de los Valles Centrales
de Oaxaca. Archivo Fundación ICA.

*Del 01 de enero al 31 de diciembre del 2017

El derecho a la ciudad



Las ciudades y su diseño fueron creados por el ser humano, y responden a sus necesidades y deseos más profundos. Sin embargo, no todas las personas pensamos y deseamos lo mismo, y esta condición las vuelve territorios en constante negociación. Su organización política y económica es capaz de generar acciones en beneficio de los habitantes de las ciudades, pero también de construir desigualdades en sus modelos de desarrollo urbano.

En este contexto y ante la tendencia de crecimiento acelerado de las ciudades, surge desde la sociedad civil organizada, una motivación por generar conciencia en este tema e involucrar a los distintos niveles de gobierno, organismos nacionales e internacionales y a la ciudadanía en general, en asegurar una vida digna para todos los habitantes de las ciudades. Esta nueva perspectiva surge bajo el concepto del Derecho a la Ciudad, que si bien fue abordado por primera vez por el filósofo francés Henri Lefebvre en los años 60, posteriormente amplió sus definiciones y campo ideológico. La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad promulgada en 2005, lo define como “el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad

de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado.”

En palabras del geógrafo y sociólogo urbano David Harvey, es “el derecho de toda persona a crear ciudades que respondan a las necesidades humanas. El derecho a la ciudad no es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto”.

Cabe mencionar, que el Derecho a la Ciudad fue reconocido recientemente como uno de los pilares dentro de la Nueva Agenda Urbana, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III, celebrada en Quito, Ecuador en el año 2016, la cual orientará los esfuerzos en materia de desarrollo de las ciudades para los próximos 20 años.

Este 2017 Casa de la Ciudad llevó a cabo una serie de actividades para promover una reflexión en torno a este concepto y a los retos que enfrentan las ciudades en la actualidad para lograr ofrecer condiciones y oportunidades de equidad para todos sus habitantes. Los invitamos a participar activamente con nosotros, y a ejercer su derecho a construir la ciudad que desean. Como dice Harvey, “si nuestro mundo urbano ha sido imaginado y luego hecho, puede ser re-imaginado y re-hecho”.

Promover una reflexión en torno a este concepto y a los retos que enfrentan las ciudades en la actualidad para lograr ofrecer condiciones y oportunidades de equidad para todos sus habitantes.

"El derecho a la ciudad es más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos, cambiando la ciudad".

David Harvey



04



05

04 — Jardín Labastida, Centro Histórico de Oaxaca de Juárez.

05 — Calle Manuel García Vigil, Centro Histórico de Oaxaca de Juárez.



An aerial photograph of a city grid and surrounding fields, overlaid with a green tint. The city grid is on the left, and the fields are on the right. The text is centered in the middle of the image.

**PROGRAMAS ACADÉMICOS
Y CULTURALES**

Programas Académicos y Culturales

Abrir diálogos para la reflexión en torno a la movilidad, el espacio público, el desarrollo y la planeación urbana sustentables, el derecho a la ciudad y la conservación del patrimonio, entre otros.

Como parte del programa permanente de formación académica y cultural en temas urbanos de Casa de la Ciudad, este año 2017 se llevaron a cabo diversas conferencias impartidas por expertos nacionales e internacionales, cuyo objetivo fue acercar a un público diverso a temas relacionados con el fenómeno urbano en un sentido amplio y abrir un diálogo para la reflexión en torno a la movilidad, el espacio público, el desarrollo y la planeación urbana sustentables, el derecho a la ciudad y la conservación del patrimonio, entre otros.

Por otra parte, a lo largo de este año se desarrollaron una serie de programas agrupados en actividades en diversos formatos como talleres, mesas de trabajo, conversatorios y dinámicas en la ciudad, que trataron temáticas específicas urbanas de relevancia actual, dirigidos a diversos sectores de la población como funcionarios públicos, academia, colegios, cámaras, y organizaciones de la sociedad civil, encaminados a socializar temas y experiencias de otras ciudades, a generar capacidad local en asuntos urbanos y al impulso de proyectos para la Zona Metropolitana de Oaxaca.

Entre ellos, destaca el Preforo de la Bicicleta Oaxaca, evento a favor de la bicicleta organizado colectivamente por diversas asociaciones y personas de la sociedad civil de Oaxaca previo al 6° Foro Mundial de la Bicicleta “Ciudades Hechas a Mano” llevado a cabo en Ciudad de México en abril del 2017. También cabe mencionar el programa de

Urbanismo con Perspectiva de Género impartido por Blanca Valdivia, integrante del Col·lectiu Punt 6 con sede en Barcelona, España, acerca de la planificación urbana que toma en cuenta la perspectiva de género, la diversidad y la experiencia de las personas como fuente fundamental de conocimiento en las decisiones urbanas, para lograr mayor equidad social en los entornos urbanos.

Dentro de estos programas también se llevó a cabo el de Urbanismo Ciudadano, impartido por Pablo Soriano de la organización chilena Ciudad Emergente, acerca de diversas prácticas de urbanismo táctico que promueven procesos de participación ciudadana y permiten recopilar y sistematizar información relevante para la democratización y apropiación efectiva de la ciudadanía en las tomas de decisión de la ciudad. Finalmente cabe destacar también el programa sobre la conservación y el reciclaje del patrimonio material arquitectónico destruido por catástrofes, a raíz de los sismos del mes de septiembre de este año, impartido por el arquitecto Patricio Mora, director de la Fundación chilena Proyecta Memoria, dedicada a desarrollar propuestas orientadas a salvaguardar el patrimonio arquitectónico chileno, destruido por el terremoto del 27 de febrero de 2010, a través de la recuperación y reciclaje de los escombros simbólicos en el espacio público abierto, además de otras iniciativas a todo tipo de catástrofes tanto naturales como artificiales que ponen en riesgo la conservación del patrimonio arquitectónico.

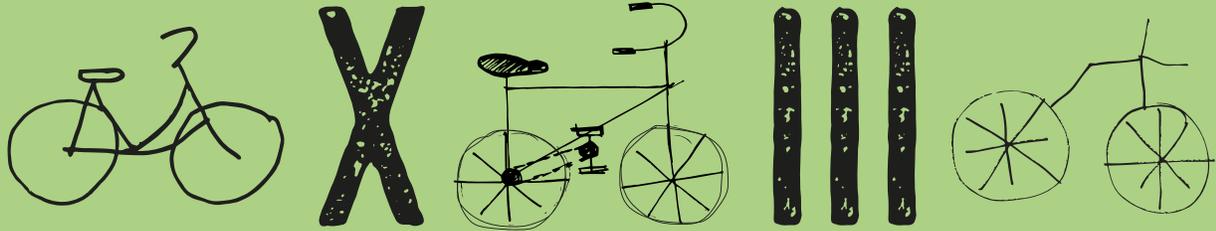


06



—
06 — Charla con Agustín Martínez
de Bicitekas A.C.
07 — Inauguración del Preforo
Oaxaca, rumbo al FMB06.

07



ANIVERSARIO



08

XIII Aniversario de Casa de la Ciudad

El 17 de enero del 2017 celebramos 13 años y con ese motivo realizamos un recorrido en bicicleta de Casa de la Ciudad a la antigua estación del ferrocarril para conocer las instalaciones de lo que en pocos meses sería el Museo Infantil de Oaxaca y el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur. Como parte de esta actividad, además del paseo en bicicleta y el recorrido por ambos museos, al final llevamos a cabo una rifa de mamparas de gran formato (80 X 122 centímetros) con fotografías de bicicletas.



08/10 — Inicio de la rodada del XIII aniversario de la Casa de la Ciudad.



09



10





12

11/12 — Rodada de aniversario hacia la Antigua Estación del Ferrocarril.



Conferencias

Casa abierta

Arte y ciudad: Derecho a la creatividad en la calle / Rodrigo Olvera / 26 de enero 2017

El proyecto 'Amarillo público: arte público al servicio del espacio urbano', consta de intervenciones color amarillo en el espacio público, para generar en las personas una conciencia sobre estos espacios con un sentido lúdico.



Políticas públicas: Cultura, diseño e infraestructura ciclista en la CDMX

Fernanda Rivera - Encargada de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, SEDEMA Gobierno de la Ciudad de México / 25 de febrero 2017

Esta conferencia permitió un acercamiento a las políticas públicas que en materia de infraestructura, cultura y uso de la bicicleta se han implementado en la Ciudad de México para incentivar cambios en los hábitos de movilidad de las personas.



Preforo de la bicicleta Oaxaca

03 de marzo al 02 de abril 2017

Evento a favor de la bicicleta organizado colectivamente por diversas asociaciones y personas de la sociedad civil de Oaxaca, en el que se llevaron a cabo 20 actividades entre conferencias, exposiciones, foros, talleres, paseos en bici, teatro y música, previo al 6° Foro Mundial de la Bicicleta "Ciudades Hechas a Mano" realizado en la Ciudad de México.



Charla de inauguración de la exposición "Del pedal a la fibra"

Roberto Martínez / 5 de abril 2017

El artista plástico originario de la Ciudad de México, cuya obra se centra en la bicicleta, habló sobre el proceso creativo para el desarrollo de la muestra 'Del Pedal a la Fibra', compuesta de grabados, móviles y diversas piezas interactivas cuya temática exhorta a reflexionar sobre el entorno urbano y social, así como la solidaridad humana al compartir el mismo espacio en la calle.



Diseñando ciudades resilientes e integradas al paisaje

Adriana Chávez y Víctor Rico – Agencia de Resiliencia Urbana / 12 de mayo 2017

Proyectos urbanos que proponen una serie de lineamientos interdisciplinarios y participativos, e introducen posibles respuestas a problemáticas estructurales y complejas como es el manejo del agua, el entendimiento del territorio y el paisaje.



Urbanismo feminista

Col·lectiu Punt 6 / 26 de mayo 2017

Conferencia acerca de la planificación urbana que toma en cuenta la perspectiva de género, la diversidad y la experiencia de las personas como fuente fundamental de conocimiento en las decisiones urbanas, para lograr mayor equidad social en los entornos urbanos.



Conversatorio sobre espacio público y género

Blanca Valdivia - Col·lectiu Punt 6 en colaboración con el colectivo Femicletas / 27 de mayo 2017

Espacio de diálogo y reflexión con diversas organizaciones y personas interesadas en incorporar la perspectiva de género en el diseño del espacio público.



Por ciudades + equitativas: Desarrollo orientado a las personas

Jorge Macías - Director de Desarrollo Urbano y Accesibilidad, WRI World Resources Institute Mexico / 6 de junio 2017

Estrategias de vinculación de los instrumentos económicos regulatorios y de diseño urbano para incidir en la forma urbana y en la estructura social y económica para fomentar el desarrollo económico local.



Arquitectura Art Decó en México: Una imagen cosmopolita nacional

Sergio Spindola - Arquitecto Investigador / 5 de julio 2017

Revisión histórica del estilo Art Decó en la arquitectura, a través de sus principales exponentes en nuestro país.



Ciclo de prácticas contemporáneas

Diseño, Arquitectura, Paisaje, Urbanismo

Charlas en el marco del Programa AA Visiting School Oaxaca 2017 organizadas por el Programa de Arquitectura del Paisaje y Urbanismo de la Architectural Association de Londres.

Sistemas de información geográfica y mapeo aéreo aplicado al diseño

Gustavo Romanillos – Arquitecto Investigador / 20 de julio 2017.

Suelos artificiales

Liam Mouritz - Arquitecto Paisajista, Urbanista (Architectural Association) / 20 de julio 2017.

Prácticas contemporáneas en diseño y arquitectura - Trabajos recientes

Hesner Sánchez y José Arnaud - Arquitectura y Diseño Multi escalar (Architectural Association, Universidad Iberoamericana) / 21 de julio 2017.



Urbanismo ciudadano

Pablo Soriano Fuenzalida – Ciudad Emergente, Chile / 4 de agosto 2017

Prácticas de urbanismo táctico que brindan herramientas que promueven procesos de participación ciudadana y permiten recopilar y sistematizar información relevante para la democratización y apropiación efectiva de la ciudadanía en las tomas de decisión de la ciudad.



NADF-024, nueva forma de separar los residuos sólidos urbanos en la CDMX

Enrique Ortiz Moreno – Director de Educación Ambiental – Secretaría del Medio Ambiente CDMX / 11 de agosto 2017

Charla sobre la nueva Norma Ambiental de Separación de Residuos así como las gestiones llevadas a cabo por el Gobierno de la CDMX para su implementación, y mejorar la eficiencia en la separación de residuos sólidos, aumentar el reciclaje de éstos y reducir la cantidad de basura que llega a los rellenos sanitarios.



**Charla de inauguración de la exposición
"Enrique de Esesarte Gómez. Pionero
de la arquitectura contemporánea en
Oaxaca"**

8 de septiembre 2017

*Retrospectiva de la obra arquitectónica del Arq.
Enrique Esesarte Gómez en Oaxaca.*

**Proyecta Memoria. El resguardo, la con-
servación y el reciclaje del patrimonio
material arquitectónico destruido por
catástrofes**

Patricio Mora – Fundación Proyecta Me-
moria / 5 de octubre 2017

*Conferencia sobre la experiencia de reconstrucción
del patrimonio arquitectónico en Chile después del
terremoto del 2010.*





14

—
14 — Conferencia con el arquitecto Patricio Mora de la fundación chilena *Proyecta Memoria*.

Potencial transformador y desafíos del derecho a la ciudad

Enrique Ortiz Flores – Coalición Internacional para el Hábitat América Latina / 6 de octubre 2017

Lineamientos del Derecho a la Ciudad, su reciente inclusión en la Nueva Agenda Urbana y la necesidad de aplicarlos en el desarrollo futuro de la ciudad para garantizar un hábitat inclusivo, seguro, resiliente y sustentable para todos sus habitantes.



Los retos de las zonas metropolitanas

Mario Silva Rodríguez – Director General del Instituto Metropolitano de Planeación de la Zona Metropolitana de Guadalajara / 8 de noviembre 2017

Conferencia en el marco del “1er Congreso Internacional de Urbanismo: Metropolización Sustentable, Retos del Siglo XXI”, encuentro entre especialistas nacionales e internacionales para coadyuvar en la construcción de zonas metropolitanas sustentables, organizado por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca y el Colegio de Urbanistas del Estado de Oaxaca A.C.



Reconstruir el territorio

Alfredo Ramírez – Director del Programa de Arquitectura del Paisaje y Urbanismo, Architectural Association Londres / 17 de noviembre 2017

Conferencia acerca de la reconstrucción del territorio tras una catástrofe.

Upcycling Wood, reutilización creativa de la madera

Bruno Sève y Efraín Vázquez Cruz / 27 de noviembre 2017

Reutilización de la madera en la arquitectura, interiores y mobiliario como paradigma para un consumo responsable.

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.

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.



15

Talleres

Movilidad en bicicleta CDMX: Cambio de paradigma

Fernanda Rivera - Encargada de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, SEDEMA Gobierno de la Ciudad de México / 24 de febrero 2017

Acercamiento a los lineamientos y estrategias de gestión para la implementación de políticas públicas en materia de infraestructura, cultura y uso de la bicicleta tomando como caso de estudio la Ciudad de México. Entre éstas destacaron en materia de infraestructura y equipamiento, las ciclovías y biciestacionamientos masivos, en cultura y educación, las vías recreativas y biciescuelas, y el sistema de bicicletas públicas Ecobici.

Gráfica móvil internacional

Roberto Martínez / 6 de abril 2017

En el marco de la exposición 'Del Pedal a la Fibra', los asistentes tuvieron un acercamiento a la técnica del grabado en madera conocido como Xilografía, y se enseñaron las bases para realizar una estampa.

Diseñando ciudades resilientes e integradas al paisaje

Adriana Chávez y Víctor Rico - Agencia de Resiliencia Urbana / 12 de mayo 2017

Acercamiento a estudiantes de arquitectura a alternativas que parten de la investigación y concluyen con propuestas prácticas que engloban al agua como un elemento que expande el campo del diseño; ligando el paisaje y la infraestructura como una posibilidad para diseñar en el territorio.

Urbanismo con perspectiva de género

Blanca Valdivia - Col·lectiu Punt 6 / 26 de mayo 2017

Introducción a la arquitectura y el urbanismo desde una perspectiva de género interseccional y a herramientas para realizar diagnósticos urbanos, con el fin de ejemplificar y visibilizar la importancia de la experiencia cotidiana y la perspectiva de género en el entorno físico.

El derecho a la ciudad y la Nueva Ley Urbana Nacional. Dónde estamos y hacia dónde vamos

—
Gabriel Ballesteros – Despacho de Derecho Urbano y Ambiental Ballesteros Mureddu / 2 de junio 2017

Taller dirigido a funcionarios públicos sobre la Nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.

PARA NIÑAS Y NIÑOS

Taller de gráfica móvil nahual infantil

—
Roberto Martínez // 24 y 25 de junio 2017

Niñas y niños aprendieron las tres etapas para realizar una estampa –dibujo, talla e impresión-, así como el dominio de herramientas y materiales utilizados en los procesos de grabado e impresión. Taller en colaboración con el Museo Infantil de Oaxaca.

Indicadores del urbanismo táctico

—
Pablo Soriano Fuenzalida – Ciudad Emergente / 4 de agosto 2017

Acercamiento a distintas herramientas para el levantamiento de indicadores, medición y gestión de la información para el desarrollo de proyectos urbanos desde el Urbanismo Táctico.

El resguardo, la conservación y el reciclaje del patrimonio material arquitectónico destruido por catástrofes

—
Patricio Mora – Fundación Projecta Memoria / 9 de octubre 2017

Taller dirigido a funcionarios públicos, academia y organizaciones que trabajan proyectos de conservación del patrimonio arquitectónico.

—
15/16/17 – Taller de Gráfica Móvil con Roberto Martínez, en el marco de la exposición "Del pedal a la fibra".

18 – Estampas realizadas durante el taller "Del pedal a la fibra".

Los retos de las zonas metropolitanas

—
Mario Silva Rodríguez – Director General del Instituto Metropolitano de Planeación de la Zona Metropolitana de Guadalajara / 8 de noviembre 2017.

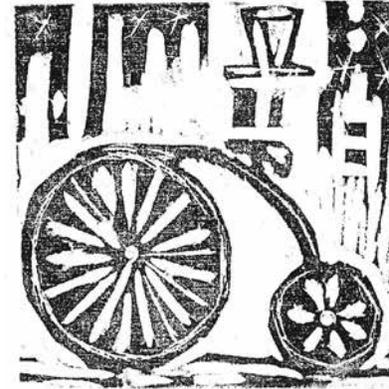
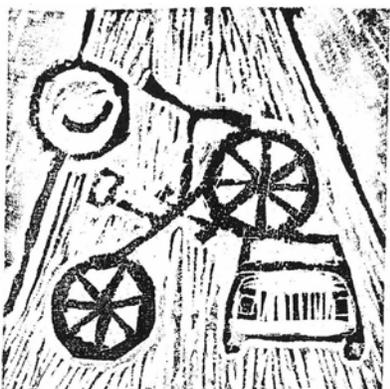
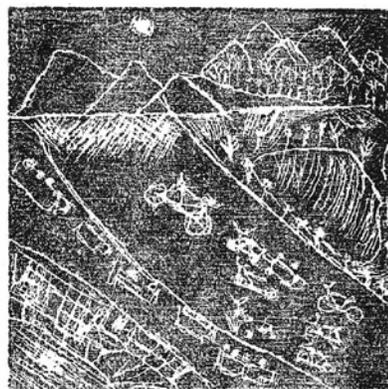
Taller impartido durante el "1er Congreso Internacional de Urbanismo: Metropolización Sustentable, Retos del Siglo XXI", encuentro entre especialistas nacionales e internacionales para coadyuvar en la construcción de zonas metropolitanas sustentables.

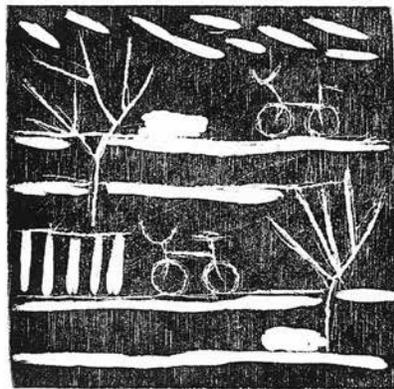
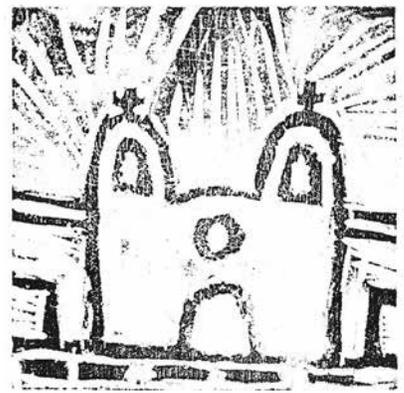


16



17





Cine

Durante el 2017 se llevaron a cabo una serie de proyecciones de acuerdo a la temática anual del Derecho a la Ciudad y a los ejes de trabajo permanentes en urbanismo, con la finalidad de acercar contenidos audiovisuales de relevancia para el entendimiento y sensibilización sobre la vida de las urbes a un público diverso. El ciclo de documentales “Gentrificación no es un nombre de señora”, analizó el papel de la cultura en determinados procesos de transformación urbana por los que zonas estratégicas de una ciudad aumentan artificialmente su valor, provocando el desplazamiento de la población económicamente vulnerable hacia zonas periféricas, trayendo como consecuencia la

estandarización del paisaje, la pérdida de la memoria barrial y la ruptura del tejido social. En colaboración con el colectivo Left Hand Rotation y la Red Xalapeña de Cineclubes.

- Ficción Inmobiliaria Vol. 1** (21 min, 2013)
- Ficción Inmobiliaria Vol. 2** (26 min, 2015)
- Ficción Inmobiliaria Vol. 3** (29 min, 2016)
- Mercado Corona Guadalajara** (18 min, 2015)
- Rua Dos Lagares** (10 min, 2017).
- Terramotourism** (40 min, 2016).
- Permanecer en la Merced** (96 min, 2016)

GENTRIFICACIÓN
NO ES UN NOMBRE DE SEÑORA

Ciclo de documentales que analiza el papel de la cultura en los procesos de gentrificación en las ciudades.

10— 12 — 19 / octubre 2017
18:00 hrs / Casa de la Ciudad

ENTRADA LIBRE
DIRIGIDO AL PÚBLICO EN GENERAL

Casa de la Ciudad · Porfirio Díaz #115, esq. Morelos, Centro Histórico
☎ 5169647 / 69648 | 🌐 casadelaciudad.org | 📱 Casa de la Ciudad | 📺 @casadelaciudad

19

19 — “Gentrificación no es un nombre de señora”.
Banner promocional para difusión de proyección.

Vinculación con la comunidad

Dentro de las iniciativas que emprende año con año la Casa de la Ciudad, se encuentra un eje de trabajo transversal que consiste en vincular su labor con la ciudad y sus ciudadanos. Este 2017 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 de la sociedad civil en la transformación de la ciudad hacia una que mejore la calidad de vida de todos los que la habitamos.

Talleres de diagnóstico participativo del espacio público

Este año se llevaron a cabo 2 talleres de diagnóstico participativo con la finalidad de identificar las problemáticas y oportunidades que se presentan en las diversas calles y espacios públicos de dos barrios, reconocer a los diversos actores y variables que dotan de identidad y características propias a cada uno de estos espacios, y recopilar información para poder desarrollar posteriormente una estrategia de rescate del espacio público en beneficio de los habitantes.

El primero se realizó con los vecinos del fraccionamiento Colinas de Monte Albán. El segundo se implementó en la Agencia de Policía Municipal de Dolores, la cual al contar con pocas áreas verdes y recreativas, los vecinos buscan habilitar como espacios de convivencia una serie de andadores peatonales que conectan las diversas calles de la Agencia entre sí. Este último taller se llevó a cabo en colaboración con la organización chilena Ciudad Emergente, especializada en tácticas urbanas, gestión y análisis de información relativa a la calidad de vida en ciudades y barrios en desarrollo.

Crear redes de colaboración y estrategias de participación ciudadana para fortalecer el tejido social e incidir desde la acción de la sociedad civil en la transformación de la ciudad.



20

20 — Charla con vecinos de Colinas de Monte Albán, Oaxaca de Juárez, Oax.



21



22

Vinculación con instituciones académicas

En el 2017 el trabajo de vinculación con instituciones académicas, en particular con las carreras y especializaciones en arquitectura, urbanismo, la gestión del territorio, el medio ambiente, la conservación del patrimonio arquitectónico y el diseño, tuvo como objetivo establecer diversos intercambios y contribuir a la formación académica de los estudiantes y profesores en temáticas urbanas. En el mes de marzo se llevó a cabo la Jornada de la Bicicleta organizada por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma

Benito Juárez de Oaxaca campus CU, en colaboración con Casa de la Ciudad y diversos colectivos ciclistas locales para promover entre la comunidad universitaria el uso de la bicicleta como modo de transporte.

21 — Charla con vecinos de la colonia Colinas de Monte Albán, Oax.
22 — Capacitación a voluntarios de la Vía Recreativa Oaxaca.

También se establecieron vínculos de colaboración para la segunda edición de PICUDA - Prácticas Internacionales de Conservación, Urbanismo, Diseño y Arquitectura, talleres multitemáticos y de carácter internacional, los cuales se presentan como una plataforma de apoyo en la generación de conocimiento y vinculación entre estudiantes y profesionales dedicados a las áreas creativas. Casa de la Ciudad vinculó a los organizadores con actores locales, impartió una charla sobre el programa Centros de Barrio y participó como sede.

Otra de las colaboraciones llevadas a cabo este año fue con el programa *AA Mexico Visiting School Oaxaca 2017*, coordinado por el departamento de Arquitectura del Paisaje y Urbanismo de la *Architectural Association* de Londres, en el que los estudiantes desarrollaron diversos análisis, mapeos y propuestas de estructuras paisajísticas y arquitectónicas en la zona del Pedregal, en la región de los Valles Centrales de Oaxaca. Además, Casa de la Ciudad fue la sede de las actividades académicas y las charlas abiertas al público en general.



23

Generar intercambios y contribuir a la formación y el enriquecimiento de los programas académicos.



24

23/24 — Entrega de biciestacionamiento en la Facultad de Arquitectura, C.U.



An aerial photograph of a city grid and surrounding fields, tinted green. The image shows a dense urban area with a clear grid pattern of streets and buildings, transitioning into more open, agricultural-looking areas with larger plots and some winding paths. The overall tone is a monochromatic green, giving it a technical or archival feel.

**LABORATORIO
URBANO**

Red de ciclovías troncales de la ZMO

Estatus: Anteproyecto
Ubicación: Zona Metropolitana de Oaxaca
Año: 2017
Elaboración: Laboratorio Urbano

El derecho a la movilidad es una práctica que toda ciudad debería asegurar para sus habitantes. La movilidad representa una forma de realizar las actividades cotidianas de las personas y es influenciada directamente por la trama urbana de la ciudad y los espacios que enlaza.

Asegurar la movilidad para todas las personas no siempre se cumple de una manera equitativa ni se ofrecen los medios más apropiados para el pleno desarrollo de sus actividades. Actualmente el modelo imperante de desarrollo urbano destina el espacio, la infraestructura y la inversión principalmente a modos de transporte particulares, los cuales han demostrado ser insostenibles a futuro.

Por lo anterior, es un compromiso para una institución como la Casa de la Ciudad, trabajar sobre proyectos que den una alternativa a los actuales paradigmas de movilidad. El anteproyecto de Movilidad no Motorizada denominado “Red de Ciclovías Troncales de la

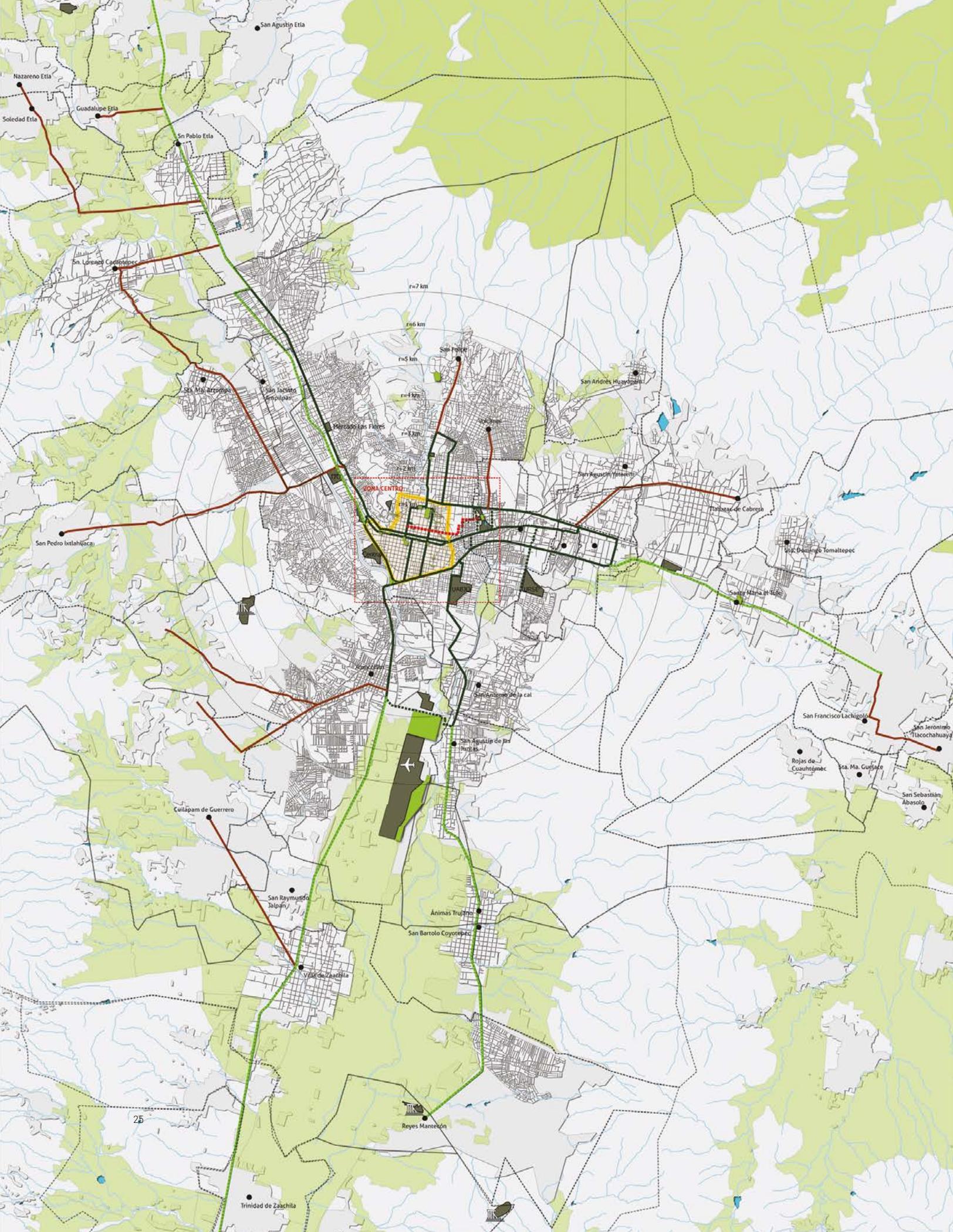
Zona Metropolitana de Oaxaca (ZMO)”; constituye una propuesta de red que brindará opciones de desplazamientos en movilidad no motorizada, generando así una solución a los problemas de seguridad y conectividad que los usuarios de modos de transporte como la bicicleta enfrentan cotidianamente.

Dicho anteproyecto, surge de un análisis morfológico y espacial de la Zona Metropolitana de Oaxaca, identificando los nodos más importantes de la ciudad, los cuales se enlazan mediante vialidades de gran importancia barrial a los ejes que recorren de norte a sur y este a oeste la urbe.

La importancia de esta propuesta radica en contar con un documento que marque la pauta para la generación a futuro de proyectos urbano-arquitectónicos que muestren concurrencia y congruencia, evitando así la producción e intervención de espacios urbanos y vía pública sin justificación, que vienen de ninguna parte y llegan a ningún lugar.

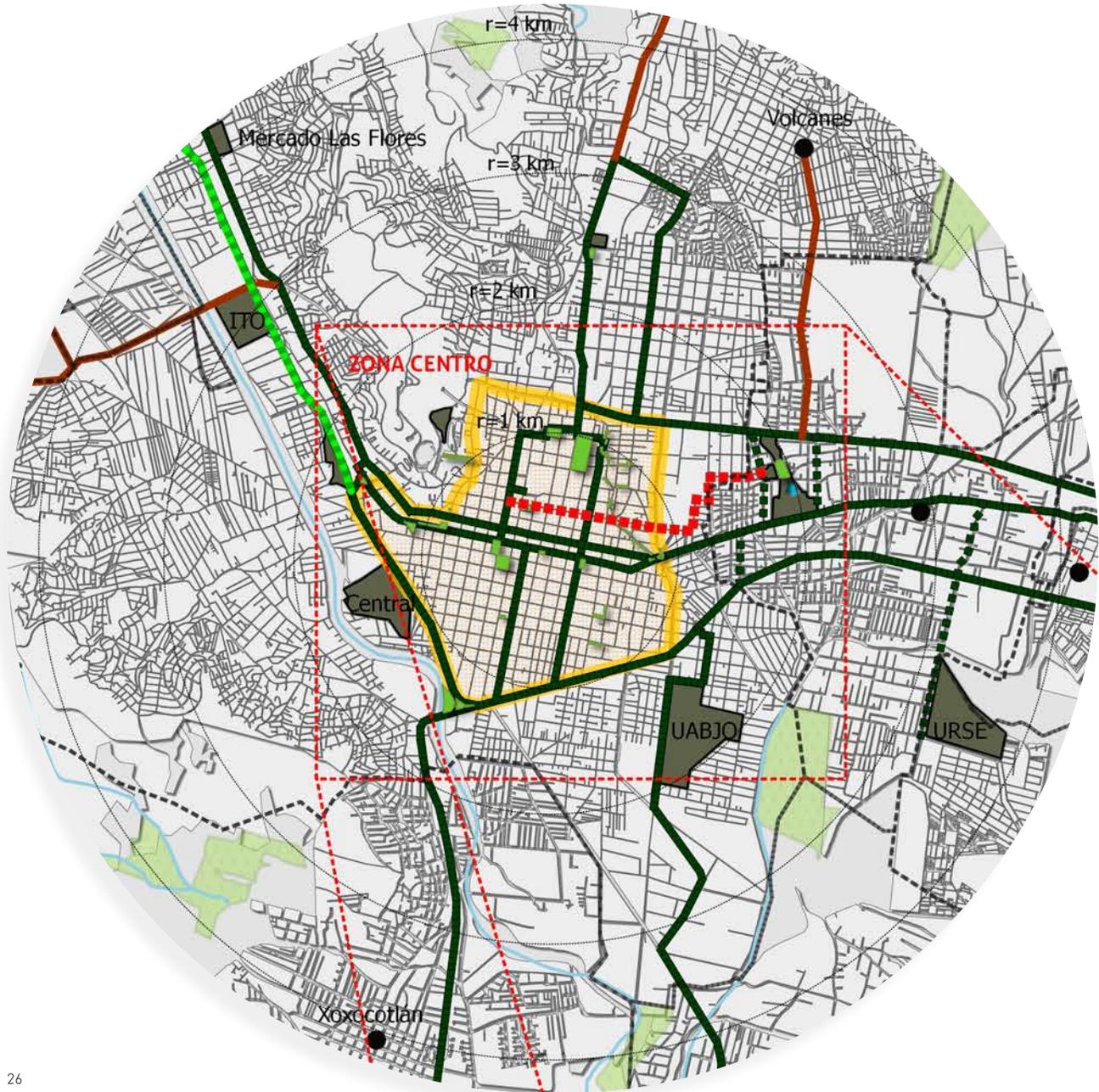


25 — Red de ciclovías troncales de la ZMO, anteproyecto.



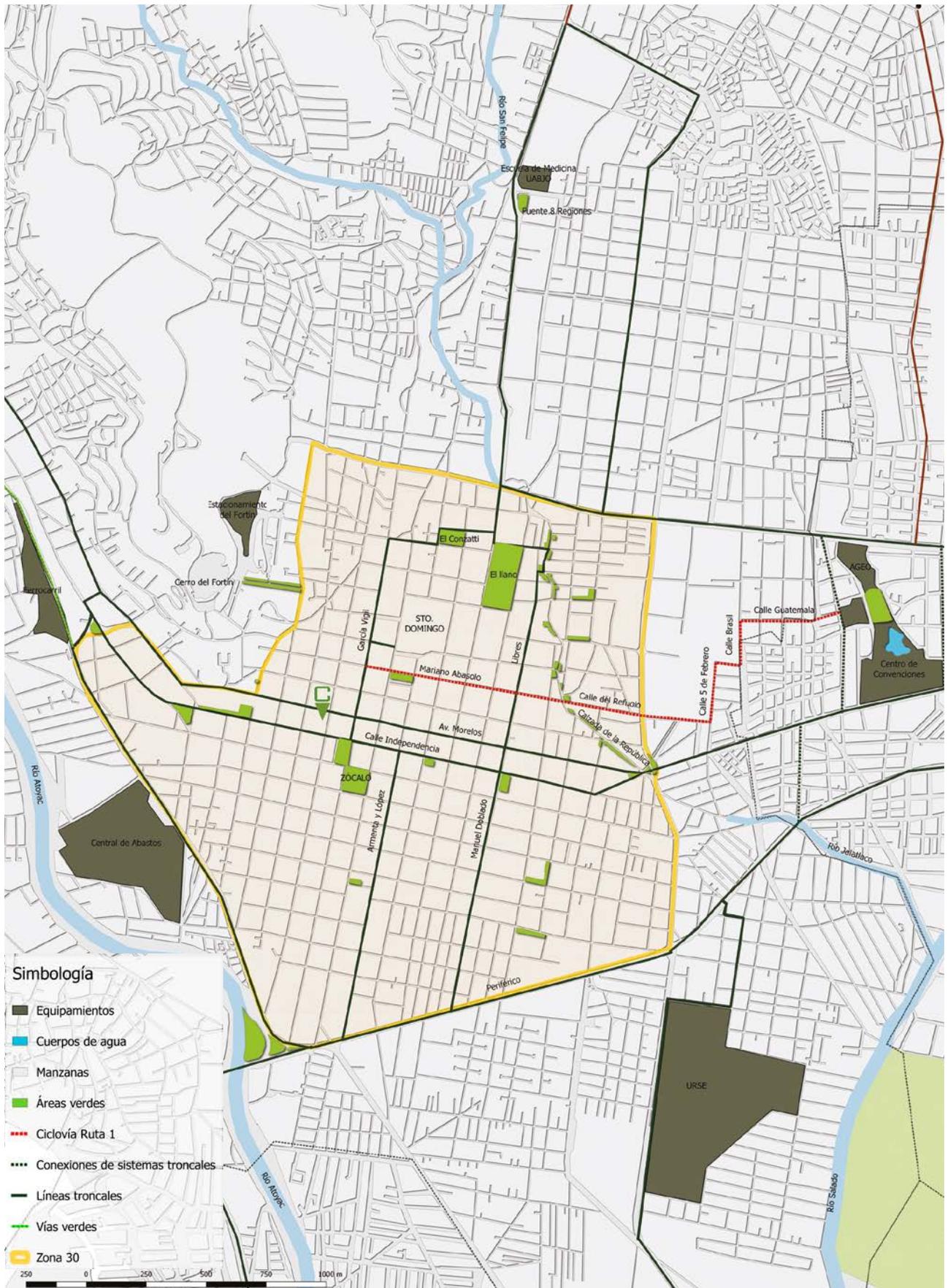
ZONA CENTRO

r=7 km
r=6 km
r=5 km
r=4 km
r=3 km
r=2 km



26

—
26 — Radio de 4 kilómetros, a partir del Centro Histórico.
27 — Anteproyecto de ciclovías troncales y zona 30 del Centro Histórico



Corredor Centro Histórico-Santa Lucía

Estatus:	Anteproyecto
Ubicación:	Avenida Lázaro Cárdenas - Morelos - Independencia
Año:	2017
Elaboración:	Laboratorio Urbano

El anteproyecto urbano Corredor Centro Histórico-Santa Lucía, forma parte de las iniciativas que Casa de la Ciudad promueve como parte de una estrategia de espacio público y movilidad que busca mejorar las condiciones de desplazamiento de los distintos usuarios que cotidianamente transitan entre los municipios de Oaxaca y de Santa Lucía del Camino, brindando opciones de movilidad sustentables, cómodas y seguras a habitantes y visitantes.

La propuesta de intervención tiene como premisa el mejoramiento del espacio público como lugar de tránsito, pero también como lugar de estar tomando como figura central al peatón. Dicha propuesta elaborada por el Laboratorio Urbano de Casa de la Ciudad deriva de la iniciativa “Ciclovías Troncales de la Zona Metropolitana de Oaxaca” y busca conectar dos áreas de la ciudad que concentran equipamiento de tipo cultural, turístico, deportivo, recreativo y económico, entre otros; además de ser conjuntos urbanos emblemáticos de relevancia patrimonial e histórica que forman parte de la memoria e identidad de la ciudad.

El anteproyecto plantea la creación de un corredor entre el Centro Histórico de Oaxaca y el Parque Ciudad Las Canteras, conjunto urbano de gran valor paisajístico que alberga las instalaciones del Archivo General del Estado de Oaxaca, la Biblioteca BS Canteras, el Bosque del Deporte, el Centro de Convenciones, el Recinto Ferial, áreas deportivas y equipamiento menor de acompañamiento.

Como premisa se busca la creación de un eje que permita trasladarse a pie,

en bici, en transporte público o privado de forma cómoda y segura, articulando conexiones a través de dos rutas que se complementan entre sí y que tocan en su recorrido hitos históricos patrimoniales generando así puntos de atracción intermedios. A lo largo de estos, existe además equipamiento de tipo cultural y turístico como galerías, hoteles, restaurantes, tiendas de artesanías, entre otros medianos y pequeños comercios locales que dan servicio a la población que vive en las zonas que atraviesa las rutas.

Ruta 1, se articula en un recorrido de 2.8 km de longitud (5.6 km circuito) que pasa por las calles de García Vigil, Abasolo, del Refugio, 5 de Febrero, Curtidurías, Brasil y Guatemala.

Ruta 2, se articula en un recorrido de 2.6 km de longitud (5.2 km circuito) que pasa por las calles de Independencia, Lázaro Cárdenas, Morelos y García Vigil.

A través de estos recorridos se busca generar un nuevo corredor turístico para propios y visitantes, pero también una ruta que mejore la movilidad de la población que se desplaza del Municipio de Santa Lucía hacia el centro de Oaxaca de forma que cuenten con opciones seguras de transporte distintas al auto particular, priorizando medios no motorizados.

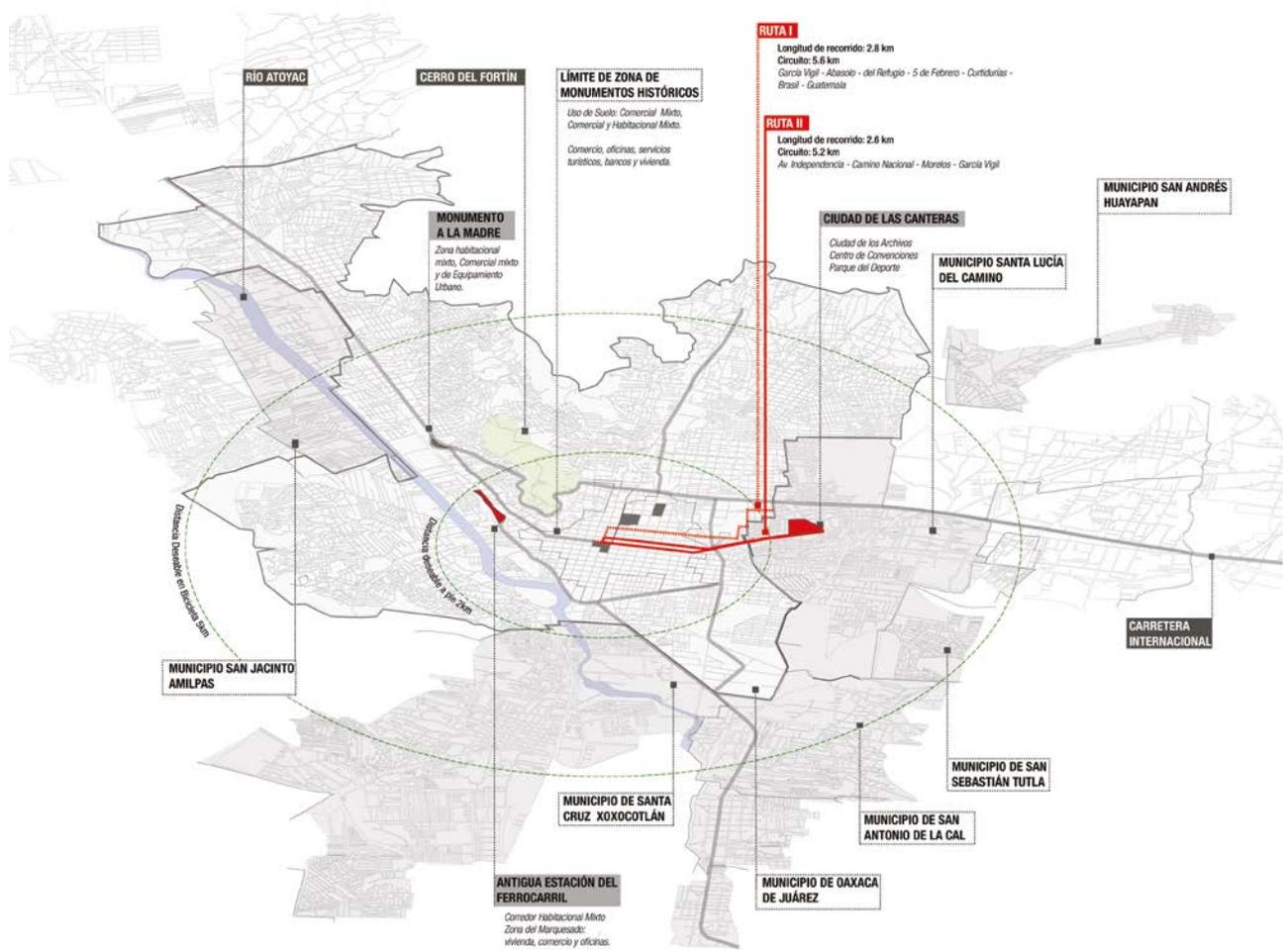
En cuanto al diseño se aplicaron principios de accesibilidad universal, seguridad vial y sostenibilidad priorizando la movilidad no motorizada y adoptando diversos tipos de intervención de calles según las características espaciales, flujos de usuarios y dinámicas viales de las rutas.

28 — Mapa de microlocalización de anteproyecto.

29 — Macrolocalización de rutas para la propuesta del Corredor Centro Histórico-Santa Lucía.



28



29



30



31

30 — Estado actual, calle 5 de Febrero.

31 — Propuesta: Calle de un sentido vehicular con ciclovía bidireccional confinada, calle 5 de Febrero.



32



33

—
32 — Estado actual, calle del Refugio.

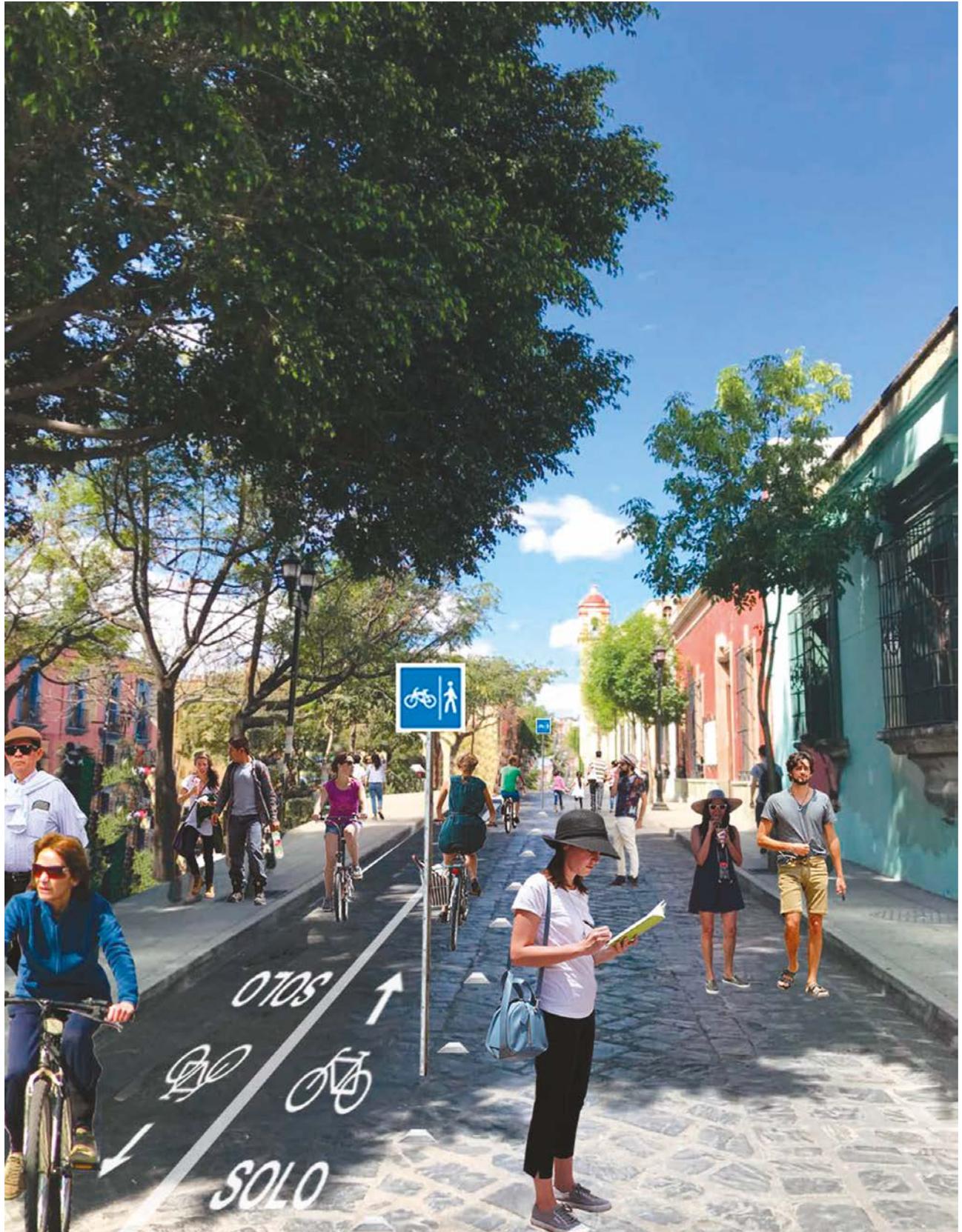
33 — Propuesta: Calle de tráfico calmado de un sentido vehicular con ciclobanda unidireccional de cada lado, calle del Refugio.



34

—
34 — Estado actual, calle Mariano Abasolo.

42 | Casa de la Ciudad



35

—
35 — Propuesta: Calle de preferencia peatonal de un sentido vehicular, calle Mariano Abasolo.



36



37

36 — Estado actual, Avenida Morelos.

37 — Propuesta: Calle de un sentido vehicular con ciclovía unidireccional confinada, Avenida Morelos.



38



39

38 — Estado actual, Avenida Independencia.

39 — Propuesta: Calle de tráfico calmado de un sentido vehicular, Avenida Independencia.



40



41

40 — Estado actual, Avenida Independencia.

41 — Propuesta: Calle de un sentido vehicular con ciclovía unidireccional confinada, Avenida Independencia.



42



43

—
42 — Estado actual, Avenida Lázaro Cárdenas.

43 — Propuesta: Calle de doble sentido vehicular con ciclovía unidireccional confinada en ambos lados, Avenida Lázaro Cárdenas (sección tipo).

Espacios biciamigables

El estacionamiento para bicicletas, mobiliario urbano de uso público, juega un papel fundamental en la promoción de este modo de transporte. Aunque generalmente los usuarios resuelven la necesidad de asegurar su bicicleta a través de la utilización de los medios que el entorno les ofrece, es necesario que se les proporcionen espacios con el mobiliario adecuado para asegurar bicicletas, esto con el fin de reducir la posibilidad de robo y/o maltrato y para lograr un orden

que evite conflictos con los demás usuarios del espacio público. Es por esto que en el 2017, la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca, a través de la Casa de la Ciudad, colocó 5 biciestacionamientos en el Museo Infantil de Oaxaca, en la Antigua Estación del Ferrocarril, el Centro Cultural San Pablo, la Facultad de Arquitectura de la UABJO en Ciudad Universitaria y en el edificio que alberga nuestras oficinas, así como una estación de servicio en este último.



44



45



En 2017, la Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca, a través de la Casa de la Ciudad, colocó un total de 5 biciestacionamientos en el Museo Infantil de Oaxaca, en la Antigua Estación del Ferrocarril, el Centro Cultural San Pablo, la Facultad de Arquitectura de la UABJO en Ciudad Universitaria y en el edificio que alberga nuestras oficinas.

44 – Biciestacionamiento colocado en el edificio que alberga las oficinas de Casa de la Ciudad.

45 – Biciestacionamiento ubicado en Museo Infantil de Oaxaca MIO.

46 – Estación de servicio básico para bicicletas ubicado en el patio trasero de Casa de la Ciudad.

47 – Biciestacionamiento ubicado en el Centro Cultural San Pablo.

46



47

La Ciudad en Bici

Programa de capacitación en el uso de la bicicleta como modo de transporte

Si bien la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte requiere articular diversos frentes que debemos trabajar de forma transversal para tener un impacto significativo en los hábitos de movilidad de las personas; entre ellos la infraestructura y el marco normativo, la promoción de la cultura de la movilidad sustentable es un componente que permite incidir en los hábitos de movilidad a la par que se trabajan las transformaciones que el espacio público requiere.

Aunque para muchas personas la bicicleta es un artículo familiar desde la infancia y/o adolescencia, existe un sector de la población que por diversas circunstancias no tuvo oportunidad de conocer y contar con una entre sus objetos de juego, llegando a la edad adulta sin haber aprendido a usarla. Por otro lado, habrá quienes si bien están familiarizados con el uso de la bicicleta, su acercamiento ha sido meramente recreativo y no han tenido oportunidad de desarrollar otro tipo de habilidades que se requieren para hacer uso de ella de forma cotidiana, es decir, como modo de transporte.

Como parte del acercamiento que nos interesa generar entre diversos sectores de la población hacia alternativas de movilidad sustentables, económicas y con múltiples beneficios personales y colectivos, nos dimos a la tarea de generar un espacio donde potenciales usuarios de bici pudieran tener un acercamiento a esta, ya sea para aprender a usarla o para aprender ciertas habilidades necesarias para realizar traslados cotidianos en la ciudad y contar con conocimientos más allá del uso de la bici con fines recreativos.

Así, como parte de la estrategia de movilidad nos dimos a la tarea de implementar un "Programa Permanente en el Uso de la Bici como Modo de Transporte". Como antecedente a esto, durante el año 2016 desarrollamos algunas actividades, entre ellas rodadas temáticas y un taller de capacitación; dichas actividades previas nos permitieron establecer las necesidades de un cierto sector de la población en donde focalizamos los talleres que actualmente se imparten.



48

El objetivo general del programa es ofrecer a la población un espacio donde aprender habilidades en el uso de la bicicleta para iniciarse en el ciclismo urbano e ir adoptando paulatinamente esta como un modo de transporte.

El programa se divide en tres módulos. El primero, Cultura de la Movilidad, tiene como objetivo brindar información sobre conceptos básicos de movilidad, la normativa correspondiente en el tema, el conocimiento básico de las partes de la bicicleta, recomendaciones básicas para su uso, así como mostrar accesorios que pueden hacer más cómodo y seguro el pedaleo. El segundo módulo, Mecánica y Habilidades básicas, busca generar ciertas capacidades en mecánica básica de la bicicleta de manera que los usuarios tengan un cierto nivel de autonomía para resolver algún percance, así como las enseñanzas necesarias para el uso y manejo de la bicicleta. El tercer módulo, Habilidades de Ciclismo Urbano, brinda a los asistentes una serie de habilidades relacionadas con el uso de la bici en entornos urbanos de forma que exista un conocimiento básico de cómo interactuar con otros usuarios de la vía, el trazo de rutas cómodas y seguras e información general sobre el ciclismo urbano.

Durante el año 2017 se impartieron 9 talleres dirigidos a adolescentes y adultos. La capacitación fue impartida por el colectivo Vixi Escuela.

—

48/53 — Talleres sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte para adolescentes y adultos en las instalaciones del Museo Infantil de Oaxaca.



49



50



51



52



53



54

Las niñas y niños viven actualmente entornos urbanos hostiles que les impiden desarrollar una autonomía para moverse. En el recuento del tipo de ciudad que les hemos construido en las últimas décadas, la infancia es el sector de la población que más padece los estragos de ciudades llenas de autos que contaminan, además de que ocupan la mayor parte del espacio en las calles, limitado a nuestros niños y niñas a espacios públicos peligrosos.

Por otra parte, la enseñanza del uso de la bicicleta en la primera infancia resulta de vital importancia para el futuro de nuestras ciudades. Si bien el acercamiento a la bici en los primeros años de vida responde a un ejercicio lúdico y recreativo, es posible vincular esto a un tema de promoción de su uso como medio de transporte, y enseñar a nuestros niños y niñas, desde edades muy tempranas, los grandes beneficios colectivos que el uso de la bici genera para nuestra calidad de vida, las calles y los espacios que habitamos cotidianamente.

A partir de la necesidad de crear y otorgar a niñas y niños espacios seguros, responsables y conscientes de la importancia de la apropiación y disfrute de los mis-

mos, se desarrolló en colaboración con el Museo Infantil de Oaxaca el programa permanente de ciclismo para niños y niñas: MIO sobre ruedas. En este programa se desarrollan diferentes actividades lúdicas y recreativas que motivan a niños y niñas de cuatro hasta diez años a aprender a utilizar su bici y hacer uso correcto de ella. En los diferentes módulos, grandes y pequeños disfrutaron de experiencias llenas de diversión, retos, equilibrio y nuevos amigos, con los que comparten una nueva visión de los espacios, oportunidades de juegos, acceso y acompañamiento.

Con este programa, además de contribuir en los diferentes aspectos cognitivos, físicos, afectivos y sociales, se desarrollaron sinergias que permiten vincular experiencias, sueños y motivaciones al crear espacios de calidad, pero sobre todo tomando como punto de partida la necesidad de atender el desarrollo integral de la niñez.

Durante el año 2017 se impartieron 6 talleres dirigidos a niñas y niños. La capacitación fue impartida por el colectivo Vixi Escuela.

54/59 — Talleres infantiles sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte, llevado a cabo en las instalaciones del Museo Infantil de Oaxaca.



55



56



57



58



59



Acompañados
con un
espacio
digno

OFERTAS DE TEMPORADA
A PRECIOS DE LIQUIDACIÓN
COMPRUEBELO
BOSS
CALIDAD Y PRECIO
TE RESPALDAN



**Las vías recreativas nos
recuerdan que las calles son de
todos y para usarlas de distintas
maneras.**

Guillermo Peñalosa

Vía Recreativa

Calles abiertas a la ciudadanía

Cada uno desde sus plataformas de acción ciudadana, instituciones no gubernamentales, colectivos, grupos y desde el activismo, se inició un trabajo articulado en torno a un interés en común: la promoción de la bici como medio de transporte.

Durante el mes de marzo de 2017 un grupo de ciudadanos inició un proceso de trabajo colectivo buscando incidir de manera activa y directa en los procesos de planeación y construcción de la ciudad. Así, cada uno desde sus plataformas de acción ciudadana, instituciones no gubernamentales, colectivos, grupos y desde el activismo, se inició un trabajo articulado en torno a un interés en común: la promoción de la bici como medio de transporte.

Conscientes y en el entendido que si bien la bicicleta era un elemento común en el trabajo individual, el tema a impulsar de manera colectiva era la ciudad. Así, en marzo de 2017, como primer punto de este entramado surgió una red de organizaciones y personas (Femicletas, Insolente, Enbiciando, Fundación Bustamante Vasconcelos, Vixi Escuela, Sikanda y aliados como Bicibella, entre otros) que en su conjunto organizaron el Preforo de la Bicicleta en el marco del Foro Mundial de la Bicicleta, del que México fue sede este año. Así, se lograron articular en Oaxaca, más de 20 actividades relativas al espacio público y la movilidad, incluyendo sectores que poco se han tomado en cuenta en este tipo de iniciativas como niños, mujeres y personas con discapacidad.

Grandes aliados se fueron sumando en el camino, así se generó un acercamiento con integrantes de Vive la Calzada, un grupo de vecinos de la Calzada Porfirio Díaz, una de las calles más emblemáticas de la ciudad, que desde el 2013 unieron esfuerzos como comunidad para contar con una organización participativa y comprometida con el espacio común que habitan. Parte de su labor es el cuidado y mejoramiento del espacio público realizando trabajo

comunitario conocido como tequio, de manera que banquetas, jardineras, cruces peatonales, luminarias, mobiliario urbano y otros elementos que forman parte del paisaje que habitan se mantenga limpio, ordenado y agradable. Este primer acercamiento significó el inicio de una relación entre organizaciones cuyo punto de partida fue una agenda común en torno al espacio público y la bicicleta.

Como parte de esta visión de ciudad que las partes involucradas compartían, estuvo la del rescate del espacio público como un lugar de convivencia. Así, un proyecto que ha figurado de manera intermitente en distintos momentos y plataformas, es el de la implementación de una Vía Recreativa y en el que las partes involucradas coincidieron en un momento clave, tomando la decisión de empezar a trabajar en ello como un proyecto ciudadano colectivo.

El Laboratorio Urbano de Casa de la Ciudad había trabajado de forma previa el tema desde hace un año, haciendo mapeo de actores clave en distintos niveles de gobierno, diseñando la estrategia para su gestión y generando información técnica que permitió tener un proyecto que fue presentado a integrantes del cabildo municipal a principios de este año, y posteriormente a otros actores involucrados en la organización de esta iniciativa. Una vez generados los acuerdos necesarios, se dio a la tarea de generar la planeación y logística que permitió operar el proyecto, contando con el apoyo y asesoría de otras organizaciones ciudadanas como Bicivilizate Michoacán. Además, realizó un trabajo de registro que ha permitido tener datos sobre el impacto de esta primera edición.

60/77 — Vía Recreativa Oaxaca, Calzada Porfirio Díaz.





62



63



64



65

La VRO permite que durante algunas horas, ciudadanos puedan disfrutar libremente del espacio público que usualmente está destinado para el tránsito de vehículos motorizados.



66

Por su parte, Vive la Calzada ha impulsado un trabajo comunitario desde hace varios años, proceso que les ha valido ser la plataforma más importante de gestión ciudadana para la implementación de la VRO, vecinos y comerciantes realizaron una gran labor de consenso y organización para recibir a la Vía Recreativa en el espacio público común que habitan y transitan. Sumándose además con oferta de actividades gratuitas en donde la iniciativa privada jugó un papel importante contribuyendo desde su trinchera.

Finalmente, y gracias a esta gran gestión ciudadana, el Ayuntamiento de Oaxaca se sumó facilitando la participación de diversas áreas que ofertaron actividades. La regiduría de Ecología fungió como enlace y gestor, convocando la participación de la Comisaría de Vialidad a través de la participación de sus elementos que cada mes implementa el operativo durante las horas que dura el ejercicio y que genera las condiciones de seguridad necesarias para que la ciudadanía pueda disfrutar libremente del espacio público como un espacio de recreación.

La primera Vía Recreativa Oaxaca se realizó el domingo 2 de abril, posteriormente se tomó el acuerdo de realizar las subsiguientes el último domingo de cada mes. La ruta que cubre este ejercicio de apertura de calles a la ciudadanía y libre de vehículos motorizados va de la Fuente de las 8 Regiones, en la Calzada Porfirio Díaz, hasta Avenida

Juárez a la altura del Parque El Llano. A lo largo de este trazo y en un horario de 8:00 a 14:00 horas, la VRO permite que durante algunas horas, ciudadanos puedan disfrutar libremente del espacio público que usualmente está destinado para el tránsito de vehículos motorizados. Parte de las actividades que se realizan son paseos en bici, recorridos en patines, patinetas, con mascotas; poniendo especial énfasis en sectores vulnerables de la población que pueden hacer uso pleno del espacio como niñas y niños, personas mayores y personas con discapacidad.

Al mes de noviembre de este año se han realizado 9 ediciones de la Vía Recreativa, contando con la asistencia de más de 40,000 visitantes y se han ofertado más de 150 actividades culturales, deportivas, de recreación, relacionadas con la salud, entre otras. Además de contar con servicio de bici-préstamo y servicio mecánico lo que ha incentivado el uso de la bici y ha generado un acercamiento para algunos sectores de la población que en otras circunstancias no se animarían a hacer uso de ella en la calle ante la falta de condiciones de seguridad para hacerlo.

La VRO es ya un referente para la ciudadanía que asiste cada mes para disfrutar del espacio público de otra manera, libre de vehículos motorizados, posicionando en el imaginario colectivo que las calles son espacio público que puede y debe ser utilizado por todas y todos, y de diferentes maneras.





68



69



70



71



72



73



74



75



76



Durante el año 2017, la Vía Recreativa Oaxaca ha ofertado alrededor de 160 actividades gratuitas para todas las edades, y ha recibido a más de 65,000 personas.



Park(ing) Day

Día mundial sin auto

Desincentivar el uso del auto invitando a una reflexión colectiva sobre cómo el uso desmedido de este ha determinado la forma en la que planeamos y construimos nuestras ciudades.

El 22 de septiembre se celebra el Día Mundial Sin Auto, iniciativa a nivel global que busca desincentivar el uso del auto invitando a una reflexión colectiva sobre cómo el uso desmedido de este ha determinado la forma en que planeamos y construimos nuestras ciudades las últimas décadas.

Además de ser una fecha en donde se invita a la ciudadanía a dejar el auto por un día para moverse en otros modos de transportes sustentables como transporte público masivo, bicicleta o caminar, en algunas ciudades se ha retomado la iniciativa de celebrar en esta fecha el *Parking Day*, que busca transformar temporalmente espacios de estacionamiento en la calle en pequeños parques o áreas verdes públicas. Estas pequeñas intervenciones temporales son denominadas *parklets* y forman parte de una práctica común actual en nuestras ciudades, el urbanismo táctico.

El primer *parklet* fue colocado en la ciudad de San Francisco en el año 2005 como una manifestación de la ciudadanía a la necesidad de nuevos espacios urbanos, transformando un espacio privatizado por el automóvil como lo es un estacionamiento, a pequeños parques públicos para que el espacio pueda ser usado de distinta manera y de forma equitativa.

Casa de la Ciudad convocó a participar en una intervención urbana mediante la implementación de *parklets* en la calle de Morelos (entre las calles de

García Vigil y Porfirio Díaz) del centro de Oaxaca mediante la habilitación de 10 *parklets* en el espacio que normalmente ocuparían 10 autos estacionados durante un día.

Participaron en dicha actividad el Museo Infantil de Oaxaca, la Escuela de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad La Salle, la Facultad de Arquitectura CU de la UABJO, el Centro Universitario Casandoo, la iniciativa Oaxaca Sustentable y la Comisión de Seguridad Pública y Vialidad del Ayuntamiento de Oaxaca, la iniciativa ciudadana Transéúntes y la Churrocleta.

Para el diseño de *parklets* se tomaron en cuenta lineamientos como sentido de seguridad, facilidad de apropiarse del espacio, confort (sombra y mobiliario), materiales e interacción con la banqueta.

**DÍA MUNDIAL
SIN AUTO**



#ParkingDay
#EsMejorSinAuto

22 — sep — 10:00 hrs
Calle Morelos
Entre García Vigil y Porfirio Díaz

78/82 — Diseño de *Parklets* en Avenida Morelos durante el Park(ing) Day.



78



79



80



81



82





EXPOSICIONES

Oaxaca bicicletera busca a través del lenguaje visual, transmitir mensajes de fomento del uso de la bicicleta.



83

Oaxaca bicicletera

Durante el mes de marzo se exhibió en Casa de la Ciudad la muestra de carteles Oaxaca Bicicletera. Dicha exhibición fue resultado de una convocatoria lanzada en el marco del Preforo de la Bicicleta realizado por diversas organizaciones ciudadanas que promueven el uso de la bici en Oaxaca.

Si bien en nuestra ciudad la bicicleta es parte de la cotidianidad y está presente en el imaginario colectivo, aún nos falta mucho por hacer para posicionarla como un medio de transporte cuyas grandes ventajas en distintos sentidos, económicos, sociales, ambientales, de salud, sociales, sean parte del entramado urbano que construimos a diario en nuestro transitar.

Oaxaca Bicicletera busca a través del lenguaje visual, transmitir mensajes de fomento del uso de la bicicleta así como generar un espacio de reflexión que invita a repensar el papel de la bicicleta en la actualidad, su importancia y trascendencia en la construcción no solo de entornos más humanos, sino también

de una sociedad más sensible hacia los problemas de movilidad que padecen nuestras ciudades.

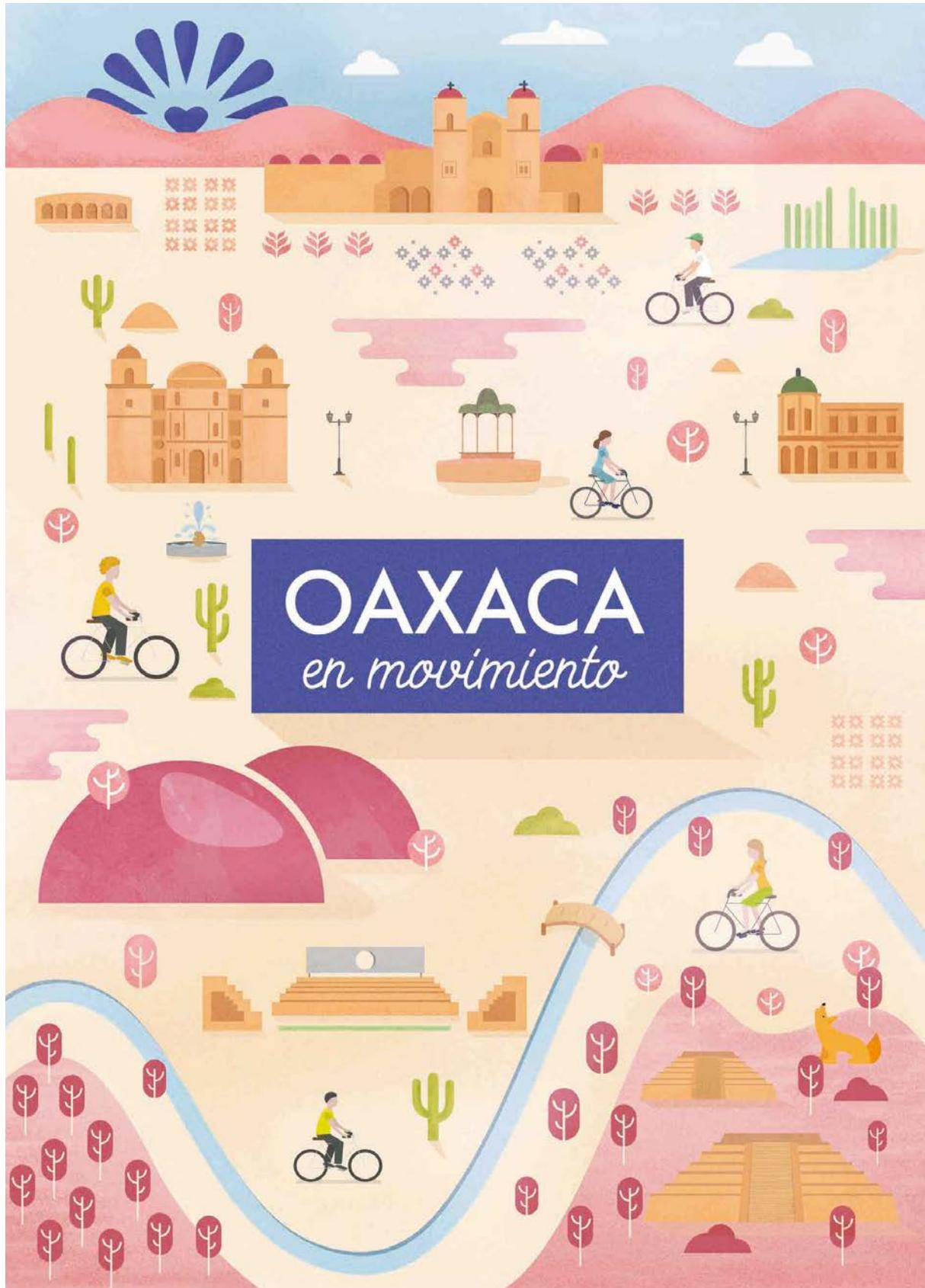
La muestra es también el reflejo de esa riqueza cultural que es Oaxaca, una sucesión de imágenes que en su conjunto nos remiten a la constante presencia de colores, texturas, lugares, personajes, gastronomía, símbolos, música, paisajes urbanos y rurales, y más; todos elementos característicos de Oaxaca y sus regiones.

Finalmente, Oaxaca Bicicletera es una manifestación tangible de la creatividad y el talento oaxaqueño que en esta ocasión nos hace mirar desde distintas perspectivas esa otra ciudad posible en la que la bici se hace presente contribuyendo desde su sencillez a construirnos un mejor futuro.

La exhibición estuvo compuesta por 30 carteles seleccionados de un total de 60 propuestas recibidas, se premiaron los 3 primeros lugares, así como un reconocimiento a 3 propuestas más con mención honorífica.

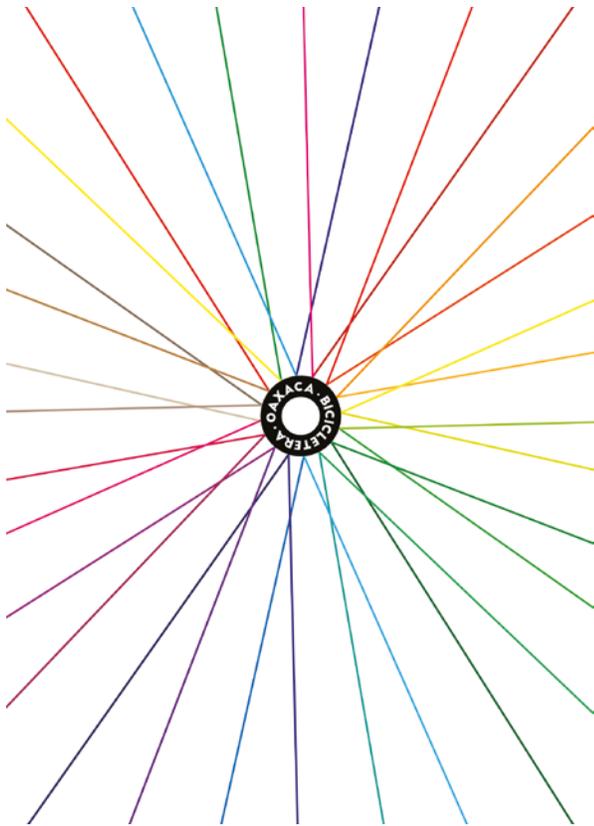
83 — "Oaxaca Bicicletera", exposición en el marco del Preforo Oaxaca.



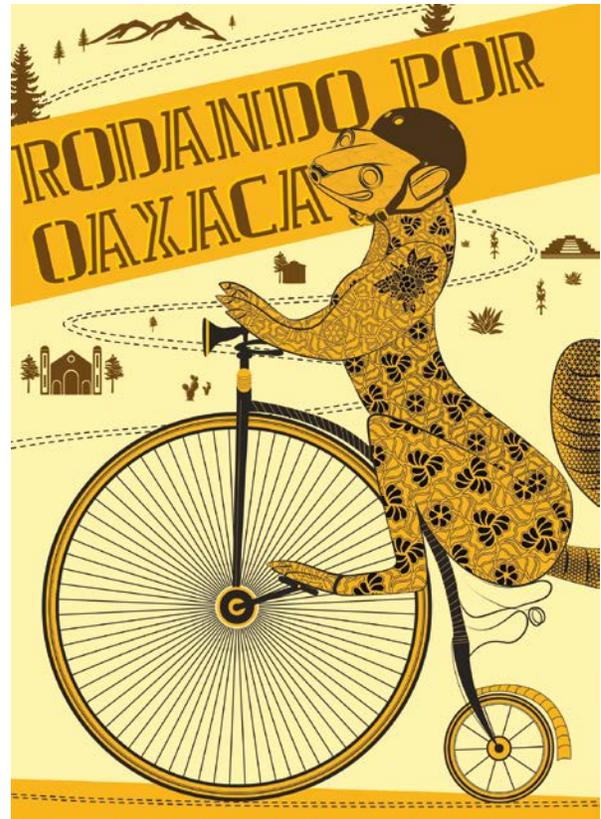


85 — David Flores Tamayo / 2º lugar.





87 — Arturo Escobar R, / Mención honorífica



88 — Eduardo Barrita Martínez / Mención honorífica



89 — Edwin Antonio Sánchez Cruz / Mención honorífica



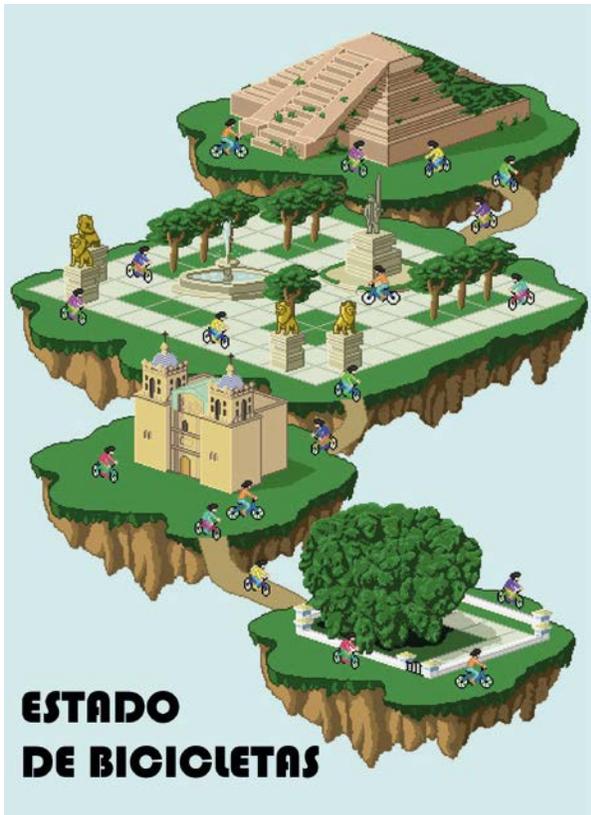
90 — Eduardo Soto Galicia



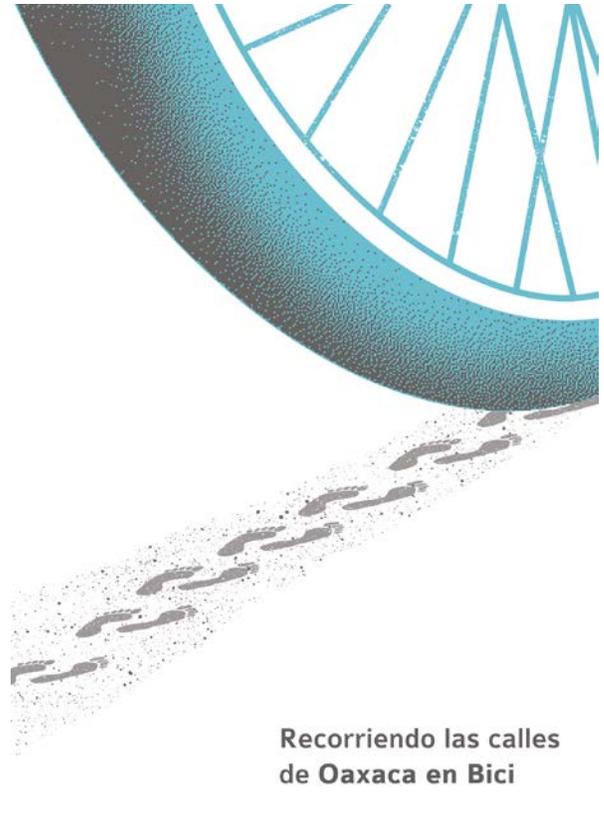
91 — Alejandro López Cortés.



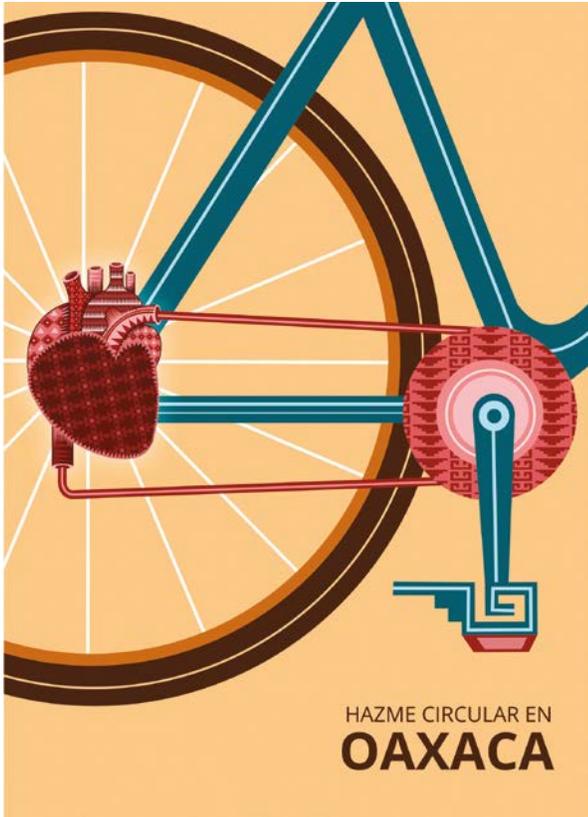
92 — Andrea M. Sánchez Solano.



93 — Jonathan Iván Garzón Pérez.



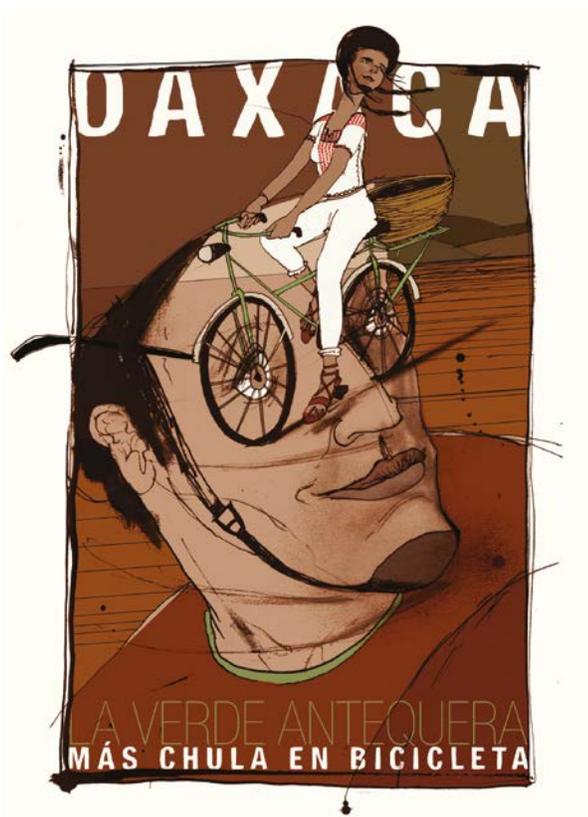
94 — Arturo Giovanni Bautista Rojas



95 — José Moisés Cerero Arellano.



96 — Víctor A. Gandarillas Figueroa.



97 — Marco Antonio Velasco Martínez



98 — Pablo Hernández Meza.



99



100

Oaxaca Bicicleta es una manifestación tangible de la creatividad y el talento oaxaqueño, que en esta ocasión nos hace mirar desde distintas perspectivas esa otra ciudad posible en la que la bici se hace presente contribuyendo desde su sencillez a construirnos un mejor futuro.

99/100 — Exposición "Oaxaca Bicicleta" en estación del metro Pino Suárez, Ciudad de México.



101

Del pedal a la fibra

Desde la representación gráfica al movimiento real, la obra de Roberto Martínez se centra en una relación con lo urbano, lo cotidiano, lo matérico... Cómo hablar de su trabajo sin detenernos en el que quizás es uno de los tópicos fundamentales en su obra, la bicicleta. Amiga, compañera, musa, la bicicleta es uno de los elementos mejor y con mayor frecuencia plasmados en su obra gráfica. En "Del Pedal a la Fibra" sin embargo, nos vemos ante otro tipo de relación con éste objeto, un vínculo si se quiere, más conceptual. En esta muestra más que relaciones evidentes y representaciones claras, Roberto nos lleva a través de un recorrido diagonal en el que

—
Paula Cabrera

Egresada en Teoría e Historia del Arte
Universidad de Chile



102



103



104

el movimiento y la experiencia cobran un nuevo sentido. En este nuevo transitar nos encontramos ante una obra gráfica tridimensional, abstracta, interactiva, un tipo de recorrido más simbólico, pero al mismo tiempo, más directo en la medida en que impele al espectador a que interactúe con las obras, a la vez que le recuerda el movimiento ya realizado, en el fondo una doble invitación, a transitar y recordar lo transitado, pero ¿Transitar hacia dónde? Y es aquí donde surge la fibra, elemento constitutivo de las obras, materia prima vegetal, madera y papel, que es soporte de sus impresiones, cuerpo de instalaciones y matriz de sus grabados.

—
101/107 — Exposición "Del pedal a la fibra" del artista plástico Roberto Martínez.





106



107





INVITADOS

Importancia de la movilidad activa en las ciudades.

Planeación, diseño e implementación de infraestructura peatonal y ciclista.

Resumen

Iván De La Lanza Gamiz

Gerente de Movilidad Activa
Instituto de Recursos Mundiales
(WRI) México.

Desarrolló la "Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México" desde la Secretaría del Medio Ambiente local. Participó en la consolidación del sistema ECOBICI. Logró la creación de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista.

¿Actualmente caminar y andar en bicicleta es una movilidad alternativa en las ciudades del mundo?

A menudo hemos escuchado referirse a la movilidad a pie o en bicicleta como un transporte o movilidad alternativa, sin embargo, más allá de cualquier posible contextualización que se le pueda atribuir, considero que debemos preguntarnos si, ¿actualmente caminar y andar en bicicleta es una movilidad alternativa en las ciudades del mundo? Si es así, ¿en cuáles y por qué?, ¿alternativa con respecto a qué o a quienes?, ¿qué se quiere decir con "alternativa" o "alternativos"? ¿Alternativos frente a los modos que mayoritariamente utilizan las personas en sus viajes diarios?

Este texto busca plantear algunos conceptos básicos sobre la movilidad activa en el mundo, su estatus y relevancia en el contexto de políticas más amplias sobre el medio ambiente, cambio climático, calidad del aire, economía, salud pública y movilidad sostenible, así como los beneficios experimentados y documentados por ciudades que han implementado progra-

mas y políticas públicas, que fomentan caminar y andar en bicicleta de manera segura, accesible y en conjunción con el transporte público.

Como parte de la colaboración entre WRI México, Casa de la Ciudad y autoridades del Estado y Ayuntamiento de Oaxaca, el pasado 4 de julio del 2017 se realizó el taller "**Movilidad Urbana Sustentable y Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas**" en el que se lograron abordar algunas de las temáticas y contextos actuales sobre movilidad sostenible de ciudades alrededor del mundo y su relación en el contexto de las ciudades mexicanas desde un punto de vista teórico, técnico y operacional. De igual forma los asistentes compartieron experiencias y proyectos de movilidad activa, transporte público, desarrollo urbano y otros temas de ciudad que permitieron ejemplificar la aplicación de mejores prácticas y experiencias en torno a la visión de ciudad que se está generando en Oaxaca de Juárez.

¹Queensland Government Department of Transport and Main Roads:
<http://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>

²BCRPA, 2011, Bicycle Facilities Design Course Manual

Movilidad activa: Caminar y andar en bicicleta en el mundo.

Contenido

Al analizar los contextos y datos de movilidad en varias ciudades en el mundo, particularmente en los países en desarrollo, podemos observar que en ciudades de Asia, África y Latinoamérica la movilidad a pie o en bicicleta a menudo llamada “movilidad alternativa” es realmente la única forma de movilidad para una gran parte de la población, es decir entre el 20 y el 65% del total de los viajes en las ciudades de estas regiones se realizan caminando o en bicicleta, en Buyumbura (en francés Bujumbura) capital de Burundi en África, caminar llega a representar hasta el 60% del reparto modal y andar en bicicleta entre 80 a 90% del total de los viajes, ver tabla 1 Reparto Modal del Transporte No Motorizado e Índice de Fatalidades (UN Environment 2016. Global Outlook on Walking and Cycling 2016).

En Latinoamérica el 26% del total de los viajes se realiza solo en medios activos, con países como Brasil donde oscila entre un 28 a 47%. Es importante señalar que los porcentajes mencionados no consideran aquellos viajes activos intermodales, es decir aquellos viajes a pie o en bicicleta que se combinan con el transporte público u otros medios, lo que incrementaría de manera exponencial el reparto modal sobre el total de los viajes dado el importante papel que representa la accesibilidad a pie o en bicicleta, particularmente, para el transporte público.

El transporte activo ofrece enormes beneficios a las ciudades y sus habitantes en materia ambiental, económica y de salud pública, sin embargo –y desafortunadamente–, muchas de las personas que lo realizan diariamente arriesgan sus vidas en cada viaje; en todo el mundo la cifra anual de muertes relacionadas con los mal llamados “accidentes” de tránsito ascendió a 1.3 millones de muertes en 2016 y los índices de fatalidad caminando o andando en bicicleta van desde el 1 hasta el 50%

(UN Environment 2016. Global Outlook on Walking and Cycling 2016). Véase Tabla 1 y 2 1 Reparto Modal del transporte no motorizado e índice de fatalidades.

En México, durante 2015 las muertes relacionadas con los hechos de tránsito ascendieron a 15,856 personas, de las cuales 49% fueron peatones, 2% ciclistas y 16% motociclistas, representando el 67% del total de las muertes (CONAPRA 2015).

Como parte del trabajo en las ciudades debemos comprender que el acceso seguro al transporte mediante la movilidad activa es fundamental, no solo para la movilidad sostenible sino para el desarrollo sostenible.

Sabemos actualmente por ejemplo que el ciclismo **reduce el consumo de los recursos naturales, disminuye el costo de infraestructura** de transporte, **reduce costos de energía** y **crea un dinamismo económico** en los centros urbanos al fomentar la movilidad flexible. De igual forma es un modo de transporte asequible ya que mientras que sólo el 10% de la población mundial puede comprar un automóvil, aproximadamente el 80% puede comprar una bicicleta¹.

Por otra parte, la infraestructura ciclista es rentable para los gobiernos locales, ya que una carretera puede transportar de siete a doce veces más personas por hora, por metro cuadrado de carril en bicicleta que en auto en zonas urbanas².

Desafortunadamente el ciclismo y la caminata en las ciudades no se logrará retener ni alcanzar en una escala mayor sin seguridad real y percibida para los usuarios vulnerables, es decir peatones y ciclistas; en general los países de medio y bajo ingreso que cuentan con mayores usuarios vulnerables, cuentan con menos vías seguras (véase tabla 3 Relación de fatalidades en países de ingreso bajo medio y alto por cada 100,000 habitantes).

Sólo el 10% de la población mundial puede comprar un automóvil, aproximadamente el 80% puede comprar una bicicleta

La infraestructura ciclista es rentable para los gobiernos locales, ya que una carretera puede transportar de siete a doce veces más personas

NMT Modal Share and Fatality Rates

COUNTRY	OVERALL NMT MODE SHARE	APPROX. MODE SHARE: WALKING	APPROX. FATALITY RATE: WALKING	APPROX. MODE SHARE: CYCLING	APPROX. FATALITY RATE: CYCLING
Africa					
Burundi	60% (Bujumbura)	60% (Bujumbura)	*	80-90% (rural)	15%
Cote d'Ivoire	*	*	35%	*	15%
Ghana	73%	64.4%	42%	9%	5%
Kenia	49%	47% (Nairobi)	47% (country)	2% (Nairobi)	14% (country)
Madagascar	*	*	*	*	*
Malawi		47% (country)	49% (country)	88-90% of traffic on rural roads are bicycles	14-17% (country)
Mozambique	46%	*	*	*	*
Namibia	22%	21% (Windhoek)	35% (country)	1% (Windhoek)	*
Nigeria	30%	*	30%	*	*
Rwanda	50%	*	*	*	*
South Africa		30-60%	50%	0.5-2%	3%
Tanzania	47-70% (Dar)	*	31% (country)	*	11% (country)
Uganda	50%	50%	40%	*	8%
Zambia	50%	40%	37%	*	12%

Tabla 1

COUNTRY	OVERALL NMT MODE SHARE	APPROX. MODE SHARE: WALKING	APPROX. FATALITY RATE: WALKING	APPROX. MODE SHARE: CYCLING	APPROX. FATALITY RATE: CYCLING
Asia					
Bangladesh	50-70%	20-30%	32%	50-60% (bicycle rickshaw) 4-7% bicycle	2-11%
China	65%	30-65%	26%	11-15%	8%
India	40-70%	40-50%	9%	11-21%	4% (bicycles) 34% two-three wheelers
Nepal	42.5%	40%	49%	1.5%	
Singapore	*	*	27%	*	9%
South Korea	28%	26.7%	39%	1.7%	5% 16% motorized two-three wheelers
Latin American					
Argentina	*	*	10%	*	2%
Brazil	28-47%	*	20%	*	3%
Chile	*	39% (Santiago)	39%	3-9% (Santiago)	8%
Colombia	*	*	29%	5% (Bogota)	5%
Mexico	*	*	30%	*	1%

Tabla 2

Tabla 1 — **Tabla 1 Reparto Modal del transporte no motorizado e índice de fatalidades África**

Fuente: UN Environment 2016 Global Outlook on Walking and Cycling 2016.

Tabla 2 — **Reparto Modal del transporte no motorizado e índice de fatalidades Asia y Latinoamérica.**

Tabla 3 — **Relación de fatalidades en países de ingreso bajo medio y alto por cada 100,000 habitantes**

Fuente: WHO Global Status Report on Road Safety 2015.

Tabla 4 — **Relación de fatalidades en países de ingreso bajo medio y alto por cada 100,000 habitantes.**

Fuente: ITPD. INVERTIR PARA GOVERNOS DIAGNÓSTICO DE INVERSIÓN EN MOVILIDAD EN LAS ZONAS METROPOLITANAS 2011-2015. OCTUBRE 2016. Recuperado de: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Invertir_para_Governos_2015.pdf

La movilidad sustentable en un contexto global

Ahora bien, el contexto planteado tiene como objetivo indagar sobre el estatus de la movilidad activa en el mundo y sus beneficios como parte de la movilidad sostenible dentro de las realidades económicas y sociales mundiales, me parece importante aclarar que no se trata de convencer o “evangelizar” a nadie planteando una postura en contra del automóvil, sino más bien resaltando la importancia de fomentar o desincentivar ciertos medios de transporte de acuerdo con sus implicaciones positivas o negativas. Ser conscientes del entorno con base en una visión global de sustentabilidad, pero aún más importante, del futuro inmediato que estaremos enfrentando y del que, en lo individual y colectivo, somos enteramente responsables de nuestras acciones.

Actualmente más de la mitad de la población vive en áreas urbanas y se estima que para 2050 casi el 70% de la población mundial vivirá en ciudades (World Urbanization Prospects, ONU 2014). Por esta razón la movilidad mediante el transporte público y privado es uno de los problemas más representativos en la mayoría de las ciudades, ya que su eficacia resulta esencial para la vida y la economía de las personas, instituciones y empresas. La movilidad es un elemento que comparten casi todos los habitantes de una ciudad y afecta directamente a su bienestar, haciendo de su eficacia algo esencial para la vida de toda la urbe.

En esta perspectiva, en el año 2000 México estableció una reducción del 30% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para 2020 y del 50% en 2050 (Ley General de Cambio Climático). De igual forma por primera vez en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se incluyó la promoción de ciudades densas, compactas y conectadas; así como la promoción y desarrollo de proyectos de transporte público y movilidad no motorizada, cuestiones que no habían sido incluidas en planes nacionales de desarrollo anteriores.

Desafortunadamente los esfuerzos actuales en materia de políticas públicas que impulsan un desarrollo sostenible en México son insuficientes e inciertos, ya que estas metas no desarrollan planes de acción, objetivos e indicadores específicos que contribuyan al logro de las metas generales pero sobre todo dependen de fondos públicos para cumplirlas, por otro lado las inversiones actuales en materia de movilidad nos siguen demostrando lo contrario.

Actualmente en Latinoamérica el 60% de la inversión en los sistemas de movilidad se concentra en los automóviles particulares y de este porcentaje el 80% son calles.

En México la situación no es diferente, a pesar de que la mayoría de los viajes se concentran en transporte público, caminata y bicicleta, y que el gasto promedio en transporte al día es de \$28 pesos, lo que representa un 35% del Salario Mínimo General Vigente en México³ estos medios cuentan con la menor inversión en contraste con la mayor inversión de los fondos disponibles que se concentra en la minoría de los viajes en transporte privado motorizado⁴. Véase tabla 4 Relación de inversión y medios de movilidad.

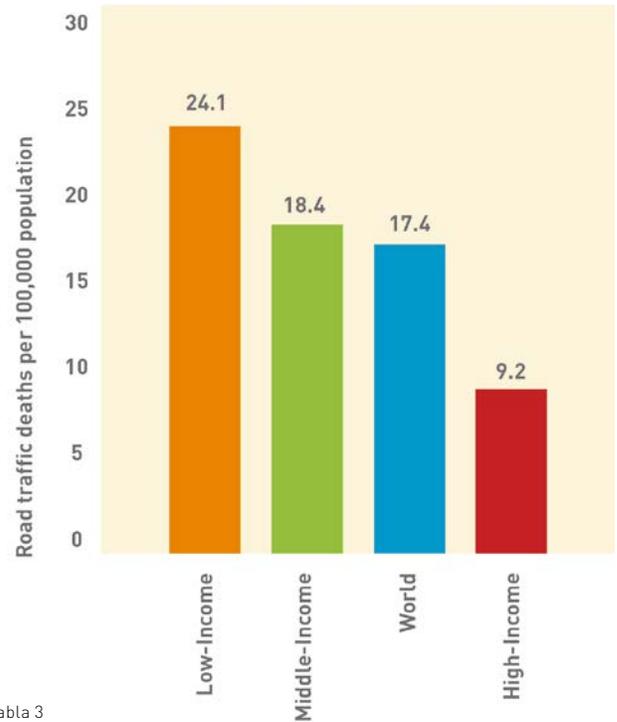


Tabla 3

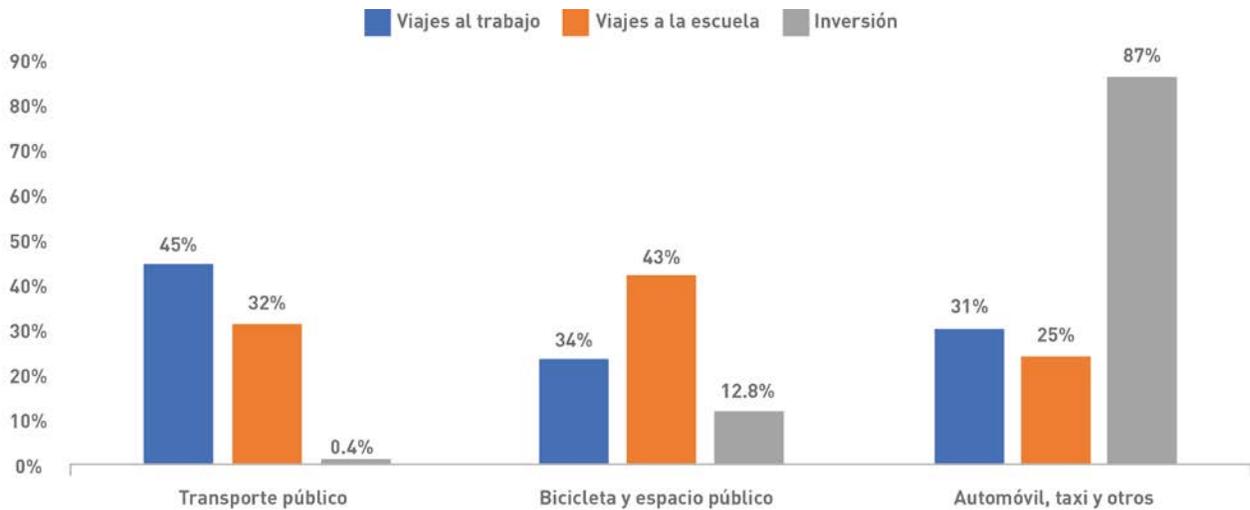


Tabla 4

³De acuerdo con el Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el SMGV es de \$80.04 pesos http://www.sat.gob.mx/informacion_fiscal/tablas_indicadores/paginas/salarios_minimos.aspx

⁴Fuente: ITPD. INVERTIR PARA MOVERNOS DIAGNÓSTICO DE INVERSIÓN EN MOVILIDAD EN LAS ZONAS METROPOLITANAS 2011-2015. OCTUBRE 2016. Recuperado de: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Invertir_para_Movernos_2015.pdf

Programas y proyectos actuales

Pese a que no se cuenta con recursos para la implementación de proyectos de movilidad activa en las ciudades, existen destacables esfuerzos en diferentes ciudades en México que han sido impulsados desde la sociedad civil y la voluntad política, estos programas han tenido un avance notable así como buena recepción ciudadana y resultados que hoy en día son referencia para la construcción de casos de estudio y buenas prácticas internacionales.

El estudio **“Beneficios de la acción climática, experimentando un acercamiento global para mediciones”** del grupo de liderazgo climático C40, presenta los beneficios a la salud monetizados por la implementación de proyectos de movilidad activa en la Ciudad de México durante los últimos 7 años, de acuerdo con este estudio se estima que la ciudad ha ahorrado hasta 109 millones de dólares mediante la implementación de proyectos de movilidad peatonal y ciclista como ECOBICI, la red de ciclovías y la peatonalización de la calle Madero.

De igual forma los beneficios potenciales de la red de ciclovías actual en la Ciudad de México totalizan más de 65 millones de dólares, casi 6 veces más que sus costos de construcción.

El ciclismo en la Ciudad de México también ha prevenido un estimado de 10 muertes al año debido a los beneficios del incremento de actividad física⁵.

En materia de calidad del aire y reducción de emisiones, los beneficios

de salud monetizados por cada viaje en ECOBICI en sustitución de auto o taxi durante los primeros 7 años del sistema, se estiman en 26 millones de dólares basados en un total de 23,954 kilómetros auto reemplazados generando un cambio modal de hasta el 16% de viajes motorizados, lo que representa una reducción de hasta 3,900 toneladas de CO₂ o plantar 9,000 árboles⁶.

Por otra parte, la estrategia peatonal de la Ciudad de México establece un plan para mejorar la experiencia de los peatones y reducir la congestión vial, la estrategia prioriza a los peatones sobre los automóviles; peatonalizando ciertas áreas y haciendo calles más amigables para caminar.

Uno de los proyectos más importantes por ser pionero en su tipo y haber sido construido en una de las avenidas más emblemáticas a nivel nacional, ha sido la calle Madero, que en el año 2010 fue convertida en un corredor peatonal de más de 11,000 m² y una longitud de casi 1 km. No obstante la resistencia natural al cambio por parte de algunos comerciantes y vecinos en un principio, al día de hoy Madero es caminada por un promedio de 200 mil personas al día, incrementando su actividad comercial en al menos un 30% y disminuyendo los crímenes reportados en alrededor del 96%, convirtiéndose en una de las avenidas más accesibles, seguras y con mayor plusvalía en el país.

Sin embargo en todo el mundo existen muchos más proyectos esperando a ser medidos y cuantificados, las ciudades necesitan cada vez más y con mayor urgencia, evidencia y herramientas para construir casos de estudio más fuertes generando conocimiento e información a otros tomadores de decisiones y ciudadanos en general, permitiendo el asombroso aumento de escala en los proyectos y el ritmo de acción necesario para pasar de la voluntad política a la política pública en materia de movilidad activa.

⁵Beneficios de la Acción Climática, Experimentando un acercamiento global para mediciones, C40 Cities Climate Leadership Group 2016.

⁶Fuente: http://www.cms.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/libro_ciclista.pdf

108 — Calle peatonal Macedonio Alcalá, Centro Histórico, Oaxaca de Juárez, Oax.



Paisajes latentes

Valles Centrales de Oaxaca

—
José Alfredo Ramírez
 Director de la AVVS México City School. Es arquitecto co-fundador y director de Groundlab. Estudio arquitectura en la Ciudad de México y un posgrado en Diseño del Paisaje en la AA de Londres.

Generar una visión futura del tipo de ciudad, y del territorio, que queremos o que podemos construir colectivamente, es decir, la urgencia de producir una visión territorial.

Hace un par de años conocí a Juan José Consejo, director del Instituto de la Naturaleza y Sociedad Oaxaqueña (INSO) en la Ciudad de Oaxaca. Como cada año organicé un taller en temas de arquitectura, paisaje y urbanismo en la Ciudad de México, pero tenía la inquietud y curiosidad de conocer la actualidad del tema en Oaxaca y más específicamente la gestión del agua para poder ver la oportunidad de trasladar el taller fuera de la capital de México. La Casa de la Ciudad me facilitó el contacto con el INSO y me reuní con Juan José en las instalaciones del instituto para escuchar las propuestas que desarrollan en el marco de la gestión del agua. Durante la reunión Juan José me enseñó una presentación que incluía una comparación entre una imagen de la pintura de José María Velasco, que muestra una vista panorámica de la Ciudad de Oaxaca de alrededor de 1887, y una imagen capturada de *Google Earth* tomada, desde aproximadamente el mismo punto de vista, de este siglo.

La pintura de José María Velasco muestra una ciudad perfectamente acotada e insertada en el paisaje, con límites visibles de su extensión. Se distingue el cerro del fortín, el río Atoyac la sierra detrás de la actual área de San Felipe, así como amplios campos de agricultura que circundaban la ciudad. La imagen de *Google Earth* muestra a cambio, el crecimiento radical que ha sufrido la ciudad en los casi 140 años que separan las dos imágenes. No solo el tejido urbano había crecido exponencialmente y los límites de la ciudad ya no se circunscribían al marco de la imagen, sino que se notaba la modificación que varios elementos paisajísticos sufrieron: el río ya no tenía meandros, parecía más un canal, los cerros se veían cubiertos por la ciudad y las zonas agrícolas habían desaparecido.

La comparación de imágenes mostraba claramente, por un lado, la relación desigual y de control que hemos desarrollado sobre la naturaleza y con nuestro entorno, así como la preeminencia de la explosión demográfica como directriz del crecimiento urbano de las ciudades. Por el otro lado, revelaba la necesidad que existe de comparar no solo el presente y el pasado, para saber de dónde venimos, sino también comparar presente con futuro, y saber hacia dónde podríamos dirigirnos. La comparación desvelaba la oportunidad de generar una visión futura del tipo de ciudad, y del territorio, que queremos o que podemos construir colectivamente, es decir, la urgencia de producir una visión territorial.

Visión arquitectónica

Siendo arquitecto de profesión, naturalmente pensé en la oportunidad que esto representaba para el diseño, entendido como una de las habilidades principales que la profesión puede ofrecer a la sociedad. El diseño podría contribuir a la creación de una visión a futuro de la ciudad de Oaxaca y de sus Valles Centrales. Sin embargo, la práctica de la arquitectura hoy en día es muy reductiva en su alcance. En mi opinión, la arquitectura en su forma más convencional es aquella que fija el diseño a partir de objetos independientes en forma de edificios individuales. Este alcance es muy restrictivo y limita la visión de futuro, (que el arquitecto podría proveer), a visiones limitadas e individuales cuyo objetivo es resolver puntualmente, problemas específicos de clientes particulares. Esto reduce el potencial del arquitecto a prácticas que miran por el bienestar privado y limita su involucramiento en la esfera pública y el bienestar colectivo. Este enfoque disminuye la posibilidad de imaginar

El diseño podría contribuir a la creación de una visión a futuro de la ciudad de Oaxaca y de sus Valles Centrales.

un territorio y la manera en la que podría evolucionar en un futuro a mediano y largo plazo. No quiero decir que los arquitectos no deban diseñar edificios y dedicarse por completo a proyectos de escala territorial, pero si significa que los alcances de las habilidades de los arquitectos podrían expandirse en apoyar la creación de visiones territoriales, en conjunto con otras profesiones, que nos ayuden a entender los posibles caminos que las ciudades podrían seguir, a partir de sus limitaciones y potenciales a escalas territoriales.

Visión territorial

A lo largo de los años me he convencido de que para poder generar visiones territoriales que todos compartamos, el diseño de las ciudades y de los entornos en los que vivimos pasa por entender el paisaje que habitamos. El paisaje es el entorno que construimos, las relaciones que forjamos con nuestra familia, amigos, paisanos, conocidos, así como la naturaleza con la que nos relacionamos, explotamos y disfrutamos. El paisaje es pues, a mi entender, la materialización de las complejas ecologías que ligan íntimamente la naturaleza y la sociedad que hemos construido a lo largo de la historia y que comprende todos los territorios geográficos en sus distintas escalas.

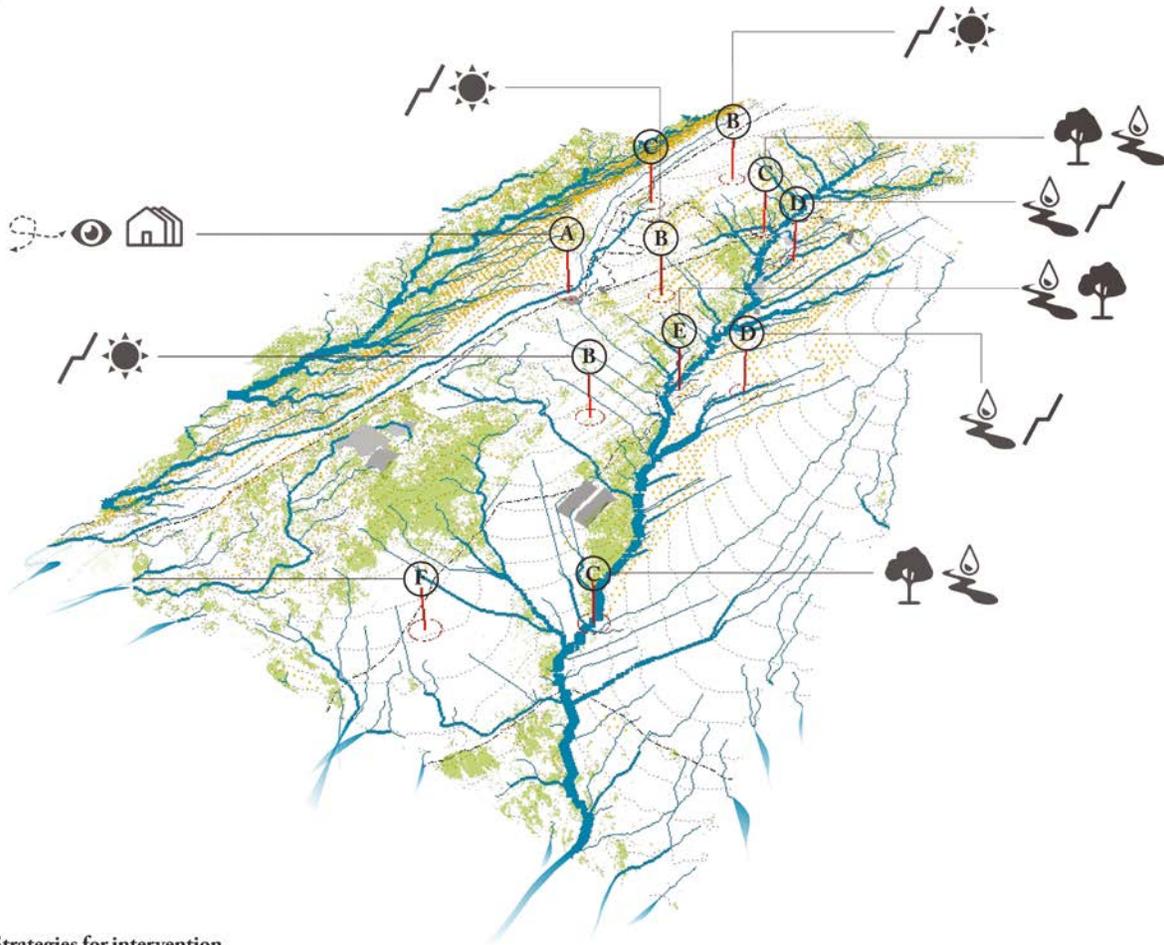
La importancia de integrar este concepto de paisaje en la construcción de visiones territoriales y en la práctica de los arquitectos, es crucial, especialmente si reflexionamos sobre las condiciones contemporáneas en que vivimos. A este respecto, un grupo de geólo-

gos han declarado recientemente que vivimos en una nueva era geológica, el Antropoceno. Vivir en el Antropoceno significa, según los geólogos, que la mayor fuerza que modifica el planeta somos los seres humanos. Mucho más que los movimientos de placas tectónicas, las erupciones volcánicas, los huracanes, las inundaciones o tormentas que sufre el planeta, las actividades que día a día realizamos sobre la faz de la tierra y que terminan, en muchos casos, exacerbando los llamados desastres naturales que los primeros provocan, son el motor principal que modela la morfología del planeta y determina nuestro futuro. Una vista de pájaro a los valles centrales, comprobaría, por ejemplo, que el ser humano es el agente que más evidentemente ha modificado la morfología del territorio Oaxaqueño, cultivando parcelas, construyendo terrazas, estableciendo límites, construyendo edificios, carreteras y modificando, delimitando y enterrando cauces de ríos como el Atoyac o el San Felipe.

Antropoceno no es solo un intercambio de nomenclaturas en la disciplina de la Geología, de Holoceno a Antropoceno. El aceptar que vivimos en el Antropoceno es entender y concientizarnos de la responsabilidad que cada uno de nuestros actos tendrá consecuencias, tanto en nuestros entornos locales como en los globales. En todas nuestras acciones diarias y decisiones que tomamos cuando compramos, viajamos o trabajamos, los humanos, modificamos, intervenimos, 'diseñamos', no siempre conscientemente, el pla-

neta, y la mayor parte lo hacemos sin reflexionar en su impacto o consecuencia. Si construimos viviendas de concreto, necesitamos arena para la mezcla, esa arena se extrae de minas cerca de cauces de algún río o costa, por lo que la demanda de esas viviendas genera extensos paisajes de extracción y modificación artificial a esos cauces de ríos o costas e inevitablemente aceleraran procesos de erosión de suelos en áreas contiguas a ellos. De la misma manera si esas viviendas se construyen en la llanura de inundación del río o costa que ha sido modificado para extraer arenas, los meandros o dunas que controlaban o amortiguaban la velocidad del agua en época de lluvia desaparecerían provocando inundaciones de mayor alcance en esas mismas viviendas que requerían de las arenas para su construcción en primer lugar. Si el impacto que la sociedad tiene en el planeta es más grande que la conciencia que esa sociedad tiene sobre su impacto, tenemos un problema fundamental que hay que acometer. De ahí mi interés en organizar talleres y foros públicos en donde reflexionar sobre la relevancia de este tema en el quehacer de la arquitectura y el diseño, así como de la integración del concepto de paisaje en la profesión para permitir primero, su involucramiento en estas escalas y segundo, colaborar en la generación de visiones interconectadas y futuras del territorio. Entendidos de esta manera, diseño y paisaje se revelarían como canales de diálogo, comunicación y como instrumentos para implementar decisiones en la producción de territorios colectivos.

Barranca del Pedregal



Strategies for intervention

A Entry - proposed pavilion

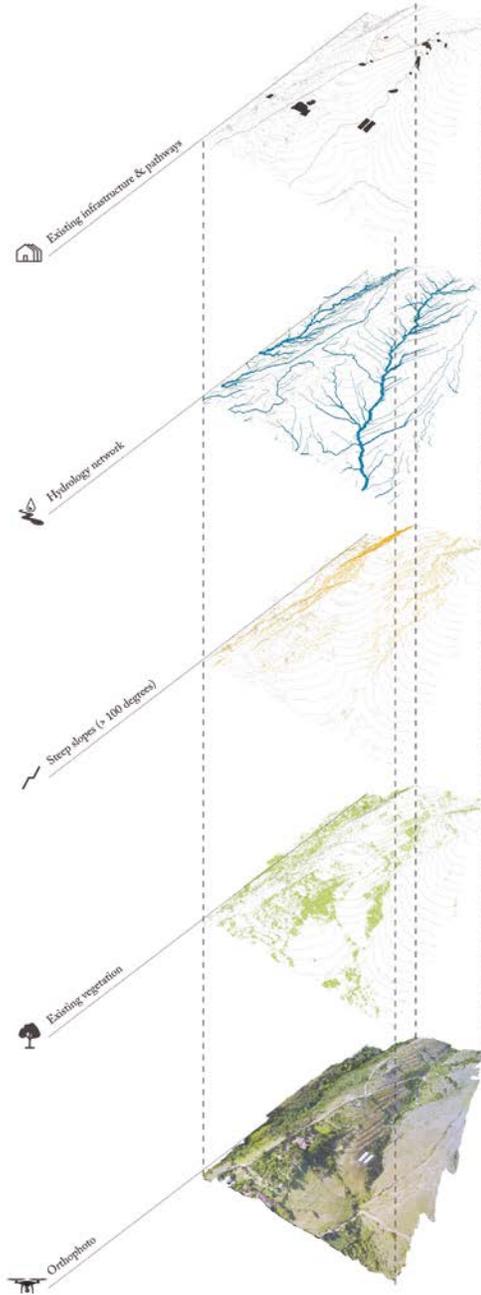
B Reducing milpa on the terraces

C Water collection and storage

D Revegetation

E Increasing biodiversity

F Water collection and storage



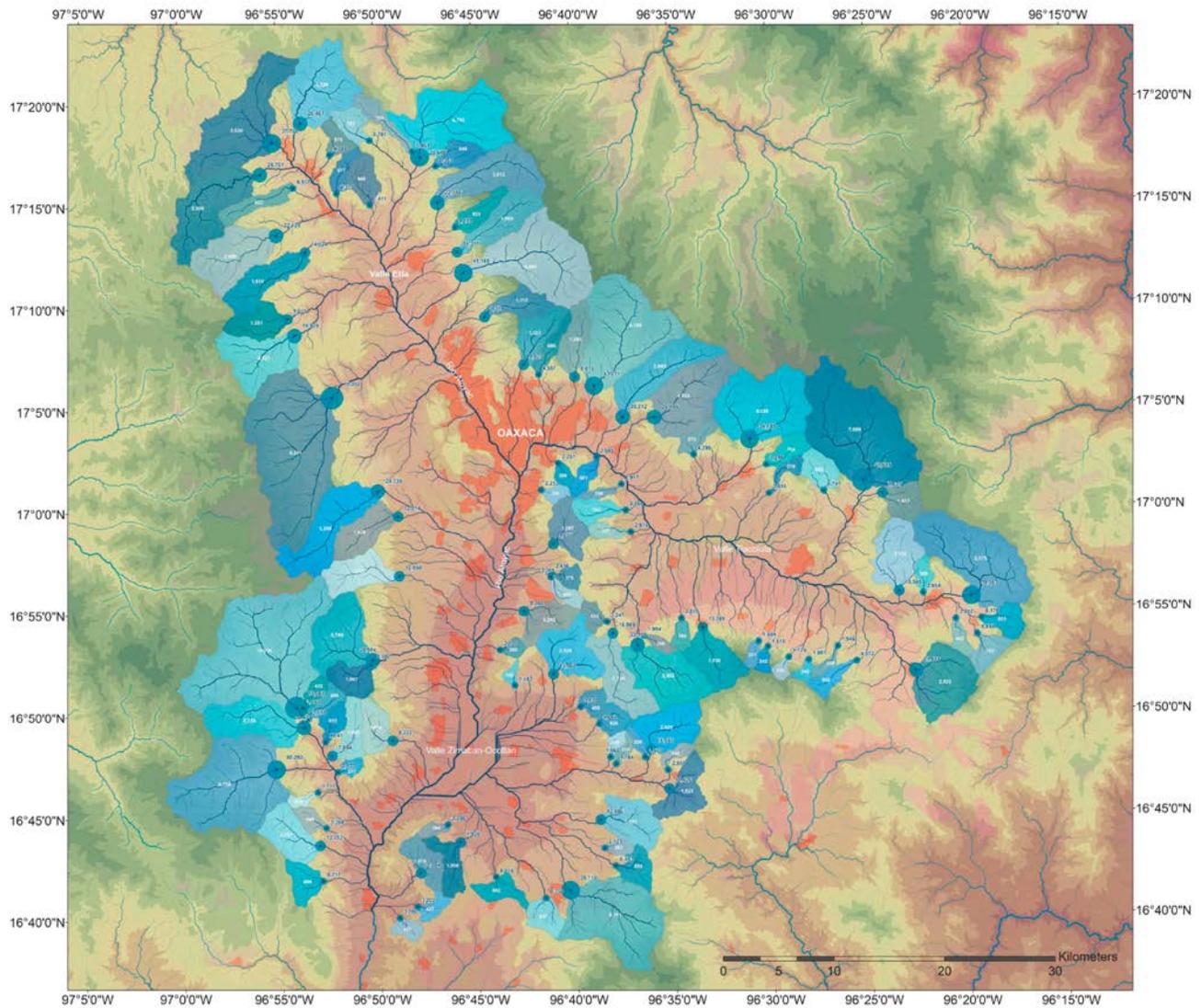
El objetivo era plantear un ejercicio para estudiantes de arquitectura, a través del cual desarrollar una visión territorial para los Valles Centrales enfocado en la gestión del agua en 3 escalas.

AA Visiting School Oaxaca

Con esta visión sobre el concepto de paisaje y el papel de los arquitectos, la comparación de la vista panorámica pintada por Velasco y la imagen de *Google Earth* sirvió para plantear un taller en la ciudad de Oaxaca. El taller tenía el objetivo de poner en práctica el involucramiento de los arquitectos en el diseño de territorios, o más bien, la generación de visiones territoriales en el contexto de Oaxaca. El taller fue organizado por la 'Architectural Association' con el apoyo de Casa de la Ciudad y el INSO. El objetivo era plantear un ejercicio, para estudiantes de arquitectura, a través del cual desarrollar una visión territorial para los valles centrales enfocado en la gestión del agua en 3 escalas.

Para este fin el INSO nos proporcionó acceso a la barranca del pedregal y la Casa de la Ciudad, espacio y apoyo logístico para desarrollar el taller. La barranca se encuentra al Noreste de la ciudad de Oaxaca cerca de San Andrés Huayapam y es un espacio experimental que propone a través de su gestión, cambiar la cultura del agua en Oaxaca. Usando métodos de permacultura, la barranca intenta recuperar el suelo erosionado usando estrategias de terracedo y plantación, así como la ralentización de los escurrimientos de agua de lluvia que baja de las montañas, para, a través de diversas técnicas, permitir su infiltración, recolección y distribución. El INSO tiene la intención de usar la barranca del pedregal como modelo replicable en otras barrancas de los Valles Centrales y poder multiplicar proporcionalmente sus beneficios. Esta estrategia permitiría recuperar suelo erosionado y gestionar sustentablemente el agua de lluvia con un modelo realista y alternativo al modelo actual, basado en la importación de agua de otros valles y el uso intensivo del suelo (urbano y agrícola) que elimina vegetación y suelo en la región.

El taller tuvo como punto de partida el modelo que ofrece la barranca del pedregal y planteaba a manera de especulación, primero, qué pasaría si este modelo de barranca se replicara en todas y cada una de las barrancas en las partes altas de los Valles Centrales y, segundo, cuál es el tipo de arquitectura que este tipo de modelo paisajístico podría generar. De esta manera las acciones y decisiones tomadas por el INSO a escala de la barranca podrían tener un impacto a escala territorial y a escala arquitectónica, ya que las estructuras o edificios utilizados en la barranca tendrían que responder a las necesidades de su modelo: aumentar la recuperación del suelo y ralentizar el movimiento del agua que pasa a través de ella.



AGRICULTURE

- Other
 - Description**
 - Semi-permanent moisture agriculture
 - Annual irrigation agriculture
 - Annual and semi-permanent irrigation agriculture
 - Semi-permanent irrigation agriculture
 - Annual seasonal agriculture
 - Annual temporary and permanent agriculture
 - Permanent temporary agriculture
- *The areas of the watersheds are in hectares

TOPOGRAPHY

- Meters**
- 258 - 981
 - 981 - 1,286
 - 1,286 - 1,512
 - 1,512 - 1,889
 - 1,889 - 1,881
 - 1,881 - 2,089
 - 2,089 - 2,312
 - 2,312 - 2,565
 - 2,565 - 2,870
 - 2,870 - 3,708
 - Urban area

BASIN ANNUAL WATER CAPACITY

- Thousands of million of liters**
- 1,483 - 7,411
 - 7,412 - 16,009
 - 16,010 - 26,701
 - 26,702 - 50,292
 - 50,293 - 75,067

HYDROLOGY

- Water flow**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6
 - 7



110

110 — Mapa de los componentes naturales a escala territorial.

Escala territorial

A escala territorial los estudiantes se dieron a la tarea de producir una cartografía que resumiera y explicara el potencial que la barranca del pedregal podría generar en los valles centrales. La cartografía del agua de los Valles Centrales divide el territorio en mini cuencas correspondientes a las barrancas que se localizan en las partes altas del valle. Esta cartografía propone la construcción de una pequeña presa en cada una de las barrancas para recolectar el agua de lluvia. De acuerdo con cálculos oficiales, la ciudad de Oaxaca necesita aproximadamente 1000 litros de agua por segundo. El discurso público es que la ciudad y los valles sufren escasez de agua y necesitan urgentemente de proyectos infraestructurales que puedan importar agua de otros valles, como es el caso de la presa paso ancho, para aliviar la escasez. Estos proyectos podrían completar el abastecimiento de la ciudad que se surte también de los pozos legales e ilegales del acuífero.

La cartografía desarrollada por los estudiantes argumenta desde un punto de vista diametralmente opuesto. En vez de basar el abastecimiento de agua en su importación de otras cuencas y en la construcción de proyectos de infraestructuras con costos estratosféricos, la cartografía describe la cantidad de agua de lluvia que se podría recolectar en cada una de las barrancas. El total calcula el potencial de recolección en 10,000 litros por segundo aproximadamente. Esto significa, primero que la escasez no es tal y que por el contrario los valles centrales tienen abundancia de agua, y segundo que, por una

fracción del costo y a través de pequeños proyectos como pequeñas presas, sería factible abastecer a la ciudad y a los valles centrales. Claramente la producción de este mapa se dio en un ámbito académico pero las implicaciones, si se pudieran verificar estas cifras, serían muy relevantes para la gestión del agua en la zona y para imaginar una ciudad y territorio diferentes. Es muy distinto plantearse una ciudad en un territorio con recursos escasos que una ciudad cuya gestión es de la abundancia del mismo, derivando así el problema de abastecimiento a un problema de distribución y gestión descentralizada y justa, involucrando en el proceso a las comunidades en donde el agua es recolectada, gestionada y distribuida.

A escala de la barranca

A escala de la barranca los estudiantes hicieron un levantamiento digital del pedregal con la ayuda de un dron. El levantamiento produjo un modelo digital para analizar a detalle las condiciones topográficas del terreno. Paralelamente se investigaron diferentes técnicas paisajistas existentes en la zona para la recolección de agua de lluvia y para evitar la erosión del suelo. Estas técnicas complementarían y reforzarían las ya existentes en la barranca. El resultado es un catálogo de técnicas, cuya implementación permitiría la gestión del suelo y del agua, evitando su erosión y ralentizando su escurrimiento respectivamente. Las técnicas recolectadas responden a las condiciones levantadas con el dron y corresponden a las características físicas de la barranca: pendientes, cuerpos de agua,

vegetación existente, así como las diferentes alturas y la exposición del terreno a la radiación solar. El catálogo relaciona cada una de las técnicas con su posible uso en diferentes zonas de la barranca y podría ser visto como un catálogo de políticas locales que describen las modificaciones espaciales necesarias para intervenir en las barrancas de los valles y contribuir al éxito de la cartografía del agua a escala territorial.

A escala de arquitectura

A escala arquitectónica los estudiantes trabajaron en el diseño y construcción de una estructura que sirviera de recepción para la barranca del pedregal. Esta estructura tenía como objetivo hacer uso de materiales existentes en la barranca y de contribuir al éxito de los objetivos del pedregal, acumulando y evitando la erosión del terreno. El resultado de la investigación es una estructura a base de arcos dobles hecha a base de carrizo. El carrizo proviene de la barranca y la estructura en arco tenía la ambición de generar un techo cóncavo que redirigiera el agua de lluvia a los puntos de apoyo de la estructura. Los puntos de apoyo estarían localizados en las zonas aledañas a los canales existentes del terreno para así conducir e integrar el agua recolectada a la red de la barranca. Dado el corto tiempo del taller los estudiantes se enfocaron en entender el carrizo como un material y solo pudieron construir uno de los arcos en carrizo.

El taller es trabajo en progreso. Nuestra idea es desarrollar el tema anualmente y poder agregar el trabajo desarrollado en este primer año en años subsecuentes.

México no puede seguir olvidando

—
Patricio Mora

Arquitecto chileno. Director Ejecutivo de la Fundación Proyecta Memoria. Ha contribuido en la elaboración de propuestas reformadoras en base al emprendimiento social con un enfoque multisectorial en relación al espacio público, patrimonio arquitectónico destruido, memoria, educación, participación ciudadana y sustentabilidad.

La memoria puede salvar vidas. He ahí su rol fundamental para que México tenga la oportunidad de cambiar su historia y convertirse en el país más preparado del mundo.

Tras los recientes terremotos sucedidos en México el 7 y 19 de septiembre, se evidenció en las zonas afectadas de Oaxaca, principalmente en la región del Istmo, un fenómeno social que en Chile también lo sufrimos llamado amnesia sísmica. Trauma y olvido.

Es gracias al sexto terremoto más grande registrado en la historia del mundo, el 27 de febrero del 2010, que en Chile activamos y despertamos el derecho a la memoria, y a la innovación permanente para adaptarnos a nuevas catástrofes; en este punto es clave la constancia. La memoria puede salvar vidas. He ahí su rol fundamental para que México tenga la oportunidad de cambiar su historia y convertirse en el país más preparado del mundo.

Las mexicanas y mexicanos a pesar de sufrir terremotos como los de 1787, 1932, 1958, 1973, 1985 o 2012 optaron por el olvido a modo de trauma. En Chile tenemos más de 25 catástrofes relevantes y con Fundación Proyecta Memoria hemos conmemorado con sus comunidades cada terremoto, cada tsunami y erupción volcánica que ha ocurrido en nuestro territorio. Las nuevas generaciones tienen el derecho a conocer su espacio y su historia para no cometer los mismos errores del pasado.

Frente al derecho a la memoria y a la educación, presentamos una nueva visión de un elemento material que muchas veces los consideramos negativo en nuestras ciudades pero que puede ser nuestra mayor fortaleza; es

el resultado de la destrucción tras un terremoto: los escombros simbólicos. Símbolos de memoria, resiliencia y resistencia.

Los escombros son una herramienta pedagógica fundamental para lograr la resiliencia social y urbana. Tienen el poder para ser concebidos como material de reutilización y reciclaje de viviendas o espacios públicos junto a sus comunidades. Son parte de nuestro patrimonio cultural.

La cultura, el arte y el patrimonio con herramientas claves para lograr una reconstrucción social con sentido de pertenencia. El patrimonio es una herramienta de sanación y contención emocional y psicosocial para una comunidad y los escombros tienen ese poder de memoria tras la pérdida.

No podemos partir, sin expresar que las chilenas y chilenos estamos agradecidos con México. Ustedes nos ayudaron tras grandes catástrofes como los terremotos de 1939 y 1960 (el más grande registrado en la historia del mundo, que duró 10 minutos y fue de M 9.5) entregándonos arte, con murales hermosos que ahora son parte de nuestros Monumentos Nacionales. Es por esto que desde Fundación Proyecta Memoria, nos sentimos con el deber de prestar ayuda con arte, patrimonio e historia. México no puede estar solo en esto, necesita de América Latina para recuperarse y conocer las innovaciones de otros países para perfeccionar y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

—
111/112 — Registro de daños en viviendas de Asunción Ixtaltepec, Oaxaca después del sismo del 7 de septiembre de 2017.



COLAPSO DE 1000Y!!

6-NO	
-NO	
USASMARIA	
V-D-0	12.170
V-L-0	12.140

No volvamos a cometer los mismos errores del pasado

Tras visitar la zona del Istmo, un mes después del terremoto del 7 de septiembre del 2017, gracias a Casa de la Ciudad una iniciativa de la Fundación Alfredo Harp Helú, pudimos observar que estaban ocurriendo los mismos errores que cometió Chile tras el terremoto del 2010: demoliciones descontroladas y nulo manejo de escombros patrimoniales. Acá algunas ideas y sugerencias para su manejo y gestión:

Fobia a las ruinas ¡Calma!

Es común observar que tras un terremoto a las pocas horas comienzan a demoler. ¡Calma! Si tu casa, tiene daños, no tomes decisiones apresuradas, no demueles de inmediato. Se necesita asesoraría de 2 o 3 arquitectos para estar seguro de esta decisión.

Ciento veinte mil pesos no se comparan con la espacialidad y calidad de vida de tu vivienda. Exige que ese dinero sea para reparar y comprar materiales locales y que maestros vecinos sean quienes los restauren. Esto se implementó en Chile tras el terremoto del 2010 y fueron adoberos locales quienes reconstruyeron las viviendas y tejido social.

Si la decisión es demoler ¡Debes aprovechar ese material! Los escombros no son basura y los puedes reutilizar. Para ello necesitas crear Hospitales de Escombro Simbólico y es crucial la ayuda de tus vecinas y vecinos ¡Volvamos al tequio!

Volvamos a confiar en el adobe

Tras el terremoto del 2010, Chile demolió una gran cantidad de viviendas de adobe por ignorancia y estigmatización. Latinoamérica es

tierra y debemos volver a ella. Las viviendas de adobe tienen cualidades espaciales y de confort únicas.

Fueron bomberos o carabineros en Chile quienes determinaron en ciertos sectores las demoliciones, cuando para esta labor eran necesarios técnicos capacitados. Para esto es clave que las escuelas de arquitectura o ingeniería se perfeccionen en esta materia. Tras el 2010, Chile ha estado formando nuevos profesionales y creó una norma para reparar viviendas de tierra cruda o adobe. México debe avanzar en temas de legislación de su patrimonio en tierra, tanto en normas de construcción como de protección de zonas o barrios construidos con éste material. Chile posee la ley 17.288 de Monumentos Nacionales desde 1925, que protege este tipo de patrimonio como Zonas Típicas o Monumentos Históricos, representando casi el 60% del patrimonio construido. El adobe es recuperable. El problema no es el material, es como se construye. Confiamos.

Los escombros no son basura, son identidad

Los ladrillos, el adobe, la madera o las tejas tras un terremoto o desmantelacion controlada, tienen la potencialidad de ser reutilizados en viviendas o para crear espacios públicos como parque, plazas u otros. Son elementos que están ahí y solamente tenemos que limpiarlos, clasificarlos y esperar cuando la ciudad y las familias este más estables para entonces poder reutilizarlos.

Estas pequeñas acciones generan un ahorro económico, de tiempo y no causan daños al medio ambiente. Tras visitar Ixtaltepec

observamos el gran cerro de escombros al lado del rio; esto sin lugar a dudas traerá una futura catástrofe ecología y peor aún, la imposibilidad de rescatar estos materiales que representan memoria e identidad para una comunidad. Si los ladrillos de Ixtaltepec son considerados como los mejores de la región ¿Por qué nos estamos deshaciendo de ellos? Hagamos Hospitales de Escombros simbólicos.

Hospitales de Escombros Simbólicos ¡Volvamos al tequio!

Son espacios donde se resguardan, clasifican y limpian escombros simbólicos tras un desastre socio natural o artificial. El nombre "hospital" nace porque un edificio es como un ser vivo que tiene el derecho a tener un espacio para sanarse. El arquitecto español Antonio Gaudí consideraba un edificio como "un ente vivo" que crece, se enferma y muchas veces muere. En Fundación Proyecto Memoria consideramos que la vivienda y el patrimonio cultural, no han desaparecido, solo se transformaron.

Los Hospitales de Escombros no deben estar en lugares cercanos a cursos de agua, con una pendiente no superior al 5%, no deben ser lugares agrícolas o que tengan potencialidad de ser utilizados como lugares de habitabilidad transitoria tras la catástrofe. Cada ciudad sísmica debe tener planificados posibles Hospitales de Escombros para posibles eventos inesperados. Estos pueden estar en tu patio, predio o en un lugar común de forma temporal como plaza, lugares fiscales, recintos militares; la idea es que hagamos tequio para construirlos.

México debe crear estrategias a corto y largo plazo para activar la memoria en las nuevas generaciones y crear innovación permanente.

Cuando se crean Hospitales de Escombros en tu barrio, puedes reunirte con otros vecinos afectados y llamarlos a ser parte de la cuadrilla de limpieza y clasificación. Debes considerar espacios para la limpieza de los voluntarios, cocinas comunitarias y lugares para que las niñas y niños puedan jugar y entretenerse, de manera que sus madres y padres puedan trabajar en el tequio. El resguardar los muebles de la vivienda es fundamental para la tranquilidad de las personas, para ello se necesitan espacios que los protejan de la lluvia o intemperie y posibles ladrones. Los contenedores o bodegas temporales habilitadas para esto son útiles y pueden servir de delimitación de espacios donde 3 o 4 familias que pueden compartir el lugar de resguardo.

Si un barrio no posee patios privados para crear hospitales, estas familias deben pedir ayuda a organismos de vigilancia comunal para proteger este material y muebles. En estos espacios pueden estar campamentos temporales para voluntarios también. Es fundamental tener un arquitecto o técnico que los ayude para generar una desmantelación controlada de la vivienda y así aprovechar al máximo el material. Los municipios pueden ayudar en prestar maquinaria y deben tomar las medidas de seguridad pertinentes.

Escuelas taller

Son espacios permanentes de formación en oficio tradicionales, donde vecinas y vecinos se capacitan para poder restaurar sus propias viviendas o crear espacios públicos. Son adoberos, carpinteros, albañiles y otros quienes transmiten su conocimiento. Es acción.

Al poseer los Hospitales de Escombros es fundamental instaurar una Escuela Taller donde aprendan a cómo construir con este material y crear instancias creativas de reutilización. Tras el terremoto del 2010 en Chile, surgió en cada región de Chile una Escuela Taller gracias a Escuela Fermín Vivaceta y el Consejo de Monumentos Nacionales de Chile.

Estrategias de fomento de la memoria post desastre

Tras la búsqueda de financiamiento para reutilizar los escombros simbólicos. México debe crear estrategias a corto y largo plazo para activar la memoria en las nuevas generaciones y crear innovación permanente. Talleres con jóvenes, urbanismo táctico, alertas de memoria o hipocentros de memoria, recorridos patrimoniales por las catástrofes, creación de museos del terremoto, fortalecimiento de organización sociales que nacen tras el terremoto, transmisión de conocimientos en colegios

Debemos concebir que los desastres no son solo naturales, si no socio-naturales porque el ser humano tiene una cuota de responsabilidad crucial, tanto en la forma de construir edificaciones, emplazarse en territorios vulnerables, sin adaptarse y ser un país resilientes.

¡Cambiemos la historia!





Desafíos y perspectivas de la ciudad

—
Enrique Ortiz Flores

Arquitecto egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. Doctor Honoris Causa por la Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Fue director de la ONG COPEVI, enfocada a asesorar procesos habitacionales populares, responsable de la formulación del primer Programa Nacional de Vivienda, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, gerente de operación y director del Fondo Nacional de Habitaciones Populares, secretario general y presidente internacional de la Coalición Internacional para el Hábitat; coordinó el establecimiento de la oficina regional para América Latina de este organismo donde colabora actualmente en la promoción de la producción social de hábitat y del reconocimiento e impulso del derecho a la ciudad. Es miembro de la Comisión Ejecutiva del Consejo Nacional de Vivienda, del Comité de Expertos del Consejo de desarrollo Urbano Sustentable de la Ciudad de México y del Comité Promotor de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad.

El Derecho a la Ciudad busca enfrentar las causas y manifestaciones de la exclusión: económicas, sociales, territoriales, culturales y políticas. Se plantea como respuesta social, contrapunto a la ciudad-mercancía y como expresión del interés colectivo. Se define como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social.

En la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, se reconoce el carácter complejo de este nuevo derecho. Lo que obliga a visualizar las partes y el todo, a manejar las contradicciones entre los derechos y las realidades y a trabajar por concretarlos y por garantizar su viabilidad futura.

Detrás del Derecho a la Ciudad se agitan sueños y utopías que se traducen en principios rectores que orientan su interpretación y definen los criterios para su aplicación:

Libre determinación, no discriminación, igualdad, equidad de género, solidaridad, cooperación, subsidiariedad, responsabilidad según capacidad y recursos, participación, transparencia y atención prioritaria a sectores vulnerables.

La construcción de la «otra ciudad posible» implica el crecimiento de la conciencia transformadora de la persona y de quienes sueñan por una ciudad para todos; tiene por tanto una dimensión humana, social y política.

El territorio, la ciudad misma, el barrio, la casa, constituyen la dimensión física del Derecho a la Ciudad. Toca a la vez el patrimonio ambiental y el construido y plantea la necesidad de preservarlos y de ponerlos al servicio de la vida, de los habitantes de hoy y de las futuras generaciones.

Se trata de una interacción dinámica y articulada que exige superar los enfoques sectoriales, disciplinarios y especializados en el análisis y tratamiento del fenómeno urbano.

El territorio, la ciudad misma, el barrio, la casa, constituyen la dimensión física del Derecho a la Ciudad.





An aerial photograph of a city and its surrounding agricultural fields, overlaid with a semi-transparent green filter. The city features a dense grid of streets and buildings, while the surrounding areas are dominated by large, rectangular agricultural plots. The text 'CANALES DE COMUNICACIÓN' is centered in the upper half of the image, flanked by two horizontal dotted lines.

**CANALES
DE COMUNICACIÓN**

Radio Casa de la Ciudad

‘La ciudad es casa de todos’, presenta a la audiencia iniciativas de organizaciones sociales, gobiernos, activistas, investigadores, instituciones académicas, entre otros, que trabajan por mejorar nuestro entorno urbano hacia uno más humano, sustentable, inclusivo y resiliente.

La Casa de la Ciudad ha impulsado desde el año 2015, en colaboración con la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión, un espacio radiofónico permanente para analizar y difundir temas relacionados con el origen, desarrollo y conservación de nuestras ciudades. Este espacio se articula en formato de cápsulas informativas y un programa producidos por la Casa de la Ciudad y transmitidos por Global 96.9 ARO FM dentro de la Zona Metropolitana de Oaxaca, y Oaxaqueña Radio ARO FM, en todo el estado.

La primera de las cápsulas informativas, de nombre Voces de la Ciudad, es un segmento de radio que da voz a los ciudadanos a través de un compendio de frases y opiniones de habitantes de distintas edades, barrios y colonias, alrededor de una pregunta sobre su ciudad. La segunda se titula Ciudad en Palabras, y transmite en noventa segundos información de divulgación objetiva para jóvenes y adultos, sobre temáticas relacionadas con el fenómeno urbano.

El programa consiste en una serie de radio revista llamada Ciudad Abierta de treinta minutos de duración, que

a través de entrevistas a personajes destacados y bajo el lema ‘La ciudad es casa de todos’, presenta a la audiencia iniciativas de organizaciones sociales, gobiernos, activistas, investigadores, instituciones académicas, entre otros, que trabajan por mejorar nuestro entorno urbano hacia uno más humano, sustentable, inclusivo y resiliente. Dentro de sus objetivos está ser un foro constante de análisis y diálogo colectivo acerca de los retos que enfrentan actualmente las ciudades y sus posibles alternativas de solución, siendo la ciudad de Oaxaca, la caja de resonancia para estas iniciativas. También busca dar a conocer a un público diverso temas relacionados con el urbanismo como movilidad, espacio público, territorio, medio ambiente, sostenibilidad, diseño social y participativo, arte y cultura, así como difundir los proyectos y actividades de Casa de la Ciudad.

Este 2018 el programa radiofónico de Casa de la Ciudad cumple 3 años, y los más de 50 programas pueden ser escuchados a través de nuestro canal de Youtube (Casa de la Ciudad).

114 — **Fernanda Rivera.** Directora de cultura, diseño e infraestructura ciclista de la secretaría del medio ambiente de la CDMX.

115 — **AA Mexico Visiting School.** Taller de verano con sede en Oaxaca que ofrece la oportunidad a estudiantes extranjeros de experimentar la cultura y la arquitectura de primera mano.

116 — **Pablo Soriano Fuenzalida.** Coordinador de investigación y desarrollo de Ciudad Emergente en Chile, en donde contribuye a la creación y formulación de nuevas ideas relacionadas al Urbanismo Táctico.

117 — **Mariel Rivera.** Integrante de Femibici Guadalajara, colectivo que busca generar participación ciudadana y política en la búsqueda de cambios estructurales y culturales en el espacio público.

118 — **Patricio Mora.** Director ejecutivo de ‘Proyecto Memoria’ fundación emplazada en Chile que desarrolla propuestas orientadas a salvaguardar el patrimonio arquitectónico chileno a través de la recuperación de los escombros simbólicos tras las catástrofes naturales.

119 — **Areli Carreón.** Miembro fundadora de Bicitekas, organización de ciclismo urbano de la Ciudad de México, consultora de movilidad de Greenpeace México y durante dos años alcaldesa de la bicicleta en México.

120 — **Gabriel Ballesteros.** Socio Fundador de la firma Ballesteros y Mureddu, desarrolla su actividad profesional en las áreas de litigio, consulta y cabildeo en materia urbana y ambiental, atendiendo tanto al sector inmobiliario como al sector público.

121 — **Blanca Valdivia.** Miembro de Col-lectiu Punt 6, cooperativa que busca la equidad de género en el uso del espacio urbano y los equipamientos.



114



115



116



117



118



119



120



121

Diseño urbano para movilidad desde la seguridad sostenible

Espacios seguros para el tránsito de todos sin importar el modo de transporte

Durante la última década el diseño de calles de nuestras ciudades ha sido un tema que se ha ido posicionando en la agenda pública particularmente desde el punto de vista de seguridad. Si bien el diseño de la calle determina en gran medida cómo se relacionan los distintos usuarios de ella, hay un tema que va más allá y que se relaciona directamente con hacerlas espacios seguros para el tránsito de todos sin importar el modo de transporte.

Uno de los principios básicos respecto al tema, es de la velocidad a la que se mueven los distintos usuarios dependiendo del modo de transporte pues es el factor que determina el riesgo que cada uno de ellos genera en la calle. Así, a mayor velocidad, peso y dimensiones, es mayor el factor de riesgo que se ejerce sobre otros usuarios de menor velocidad, peso y dimensiones.

Si bien existen diversas soluciones espaciales y de dispositivos viales que permiten mejorar las condiciones de tránsito y disminuir los conflictos entre usuarios, estas se han centrado mayormente en una segregación del espacio

por tipos de usuarios, lo que empieza a ser insuficiente dado que el espacio vial en nuestras ciudades es finito y la diversidad de usuarios, sus flujos y necesidades, cada vez se hacen más evidentes y crecen en demanda.

Una aproximación de diseño que busca responder a los dos últimos factores mencionados, es la elaborada por la Federación Holandesa de Ciclismo (Algemene Nederlandse Wielrijdersbond ANWB) que en el documento "New Design Approach for Urban Public Space" propone agrupar a distintos usuarios en familias que pueden convivir en un mismo espacio atendiendo a peso, dimensiones y velocidad a la que se mueven, lo que permite diseñar zonas con restricciones de velocidad donde estas familias puedan transitar de forma segura.

El documento elaborado por el Laboratorio Urbano de Casa de la Ciudad retoma los principios establecidos en el documento mencionado buscando mostrar gráficamente esta clasificación como una herramienta que permita mejorar el proceso de diseño de nuestras calles para hacerlas más seguras.



PRINCIPIOS DE DISEÑO URBANO PARA MOVILIDAD

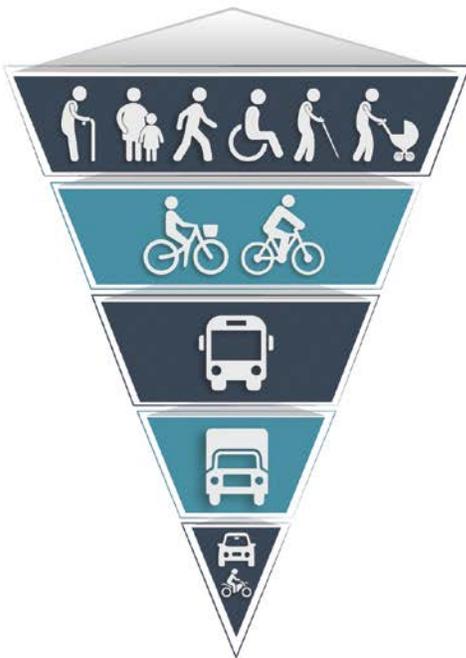


JERARQUÍA DE TRANSPORTE Y PRIORIDAD DE LOS USUARIOS EN LA VÍA

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.



- Manual Ciclociudades I. La Movilidad en Bicicleta como Política Pública, p.62 (México, D.F.: ITDP, 2011).
- Verkeer in de Stad / Traffic in the City ANWB, Ben Immers Advies, Bart Egeter Advies, Mobycon and Awareness
- Duurzaam veilig / Sustainable Safety SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands
- Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrians Injuries
- Organización Mundial de la Salud



10

ZONA PRIORIDAD PEATONAL

Familia de usuarios

- a.- Caminando
- b.- Bicicleta
- c.- Motocicleta
- d.- Automóvil
- e.- Camiones y camionetas
- f.- Vehículos urbanos

10 km/h

- a.- Punto de partida en el diseño.

—

b, c, d, e, f.- Pueden ser usuarios invitados, pero sólo en el uso compartido con el peatón.



Familia a

Caminando. Todas las personas que transitan a pie y/o que utilizan un dispositivo de movilidad asistida debido a algún tipo de discapacidad. Incluye sectores vulnerables como niños, personas mayores, mujeres en periodo de gestación y personas con discapacidad.

20

ZONA PRIORIDAD CICLISTA

Familia de usuarios

- a.- Caminando
- b.- Bicicleta
- c.- Motocicleta
- d.- Automóvil
- e.- Camiones y camionetas
- f.- Vehículos urbanos

20 km/h

- a.- Puede ser combinado con la bicicleta.

- b.- Punto de partida en el diseño.

—

c, d, e, f.- Pueden ser usuarios invitados, pero sólo si comparten espacio con la bicicleta.



Familia b

Bicicleta. Vehículos con un peso máximo de 35 kilogramos y un ancho de 1.5 metros. Bicicletas comunes, de carga y eléctricas, patines, patinetas y patines eléctricos.

30

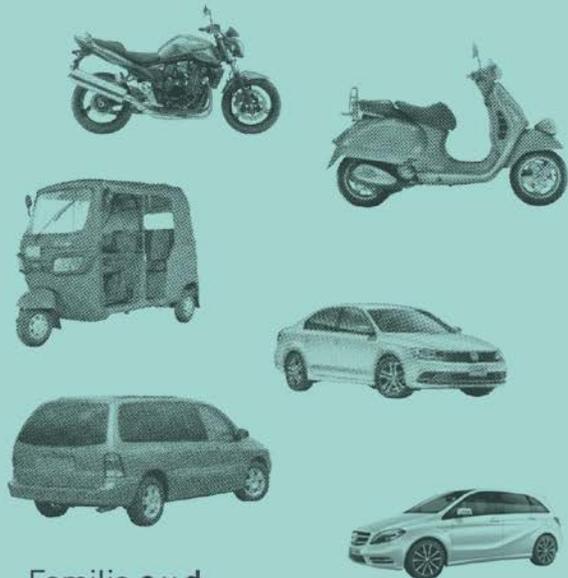
ZONA PRIORIDAD MOTOS Y VEHÍCULO LIGERO

Familia de usuarios

- a.- Caminando
- b.- Bicicleta
- c.- **Motocicleta**
- d.- **Automóvil**
- e.- Camiones y camionetas
- f.- Vehículos urbanos

30 km/h

- a.- **Debe separarse de las motocicletas y automóviles.**
- b.- **Puede ser combinado con motocicletas y automóviles.**
- c.- **Punto de partida en el diseño.**
-
- d, e, f.- **Pueden ser invitados, pero siempre combinado motocicletas y automóviles.**



Familia c y d

Motocicletas. Hasta 350 kilogramos con una anchura de menos de 2 metros. Incluye motonetas, motocicletas y motocicletas de carga.

Automóvil. El límite de peso es de 3,500 kilogramos con una anchura máxima de 2 metros. Incluye autos sedán, autos hatchback y camionetas con capacidad de hasta 1 ton.



Familia e y f

Camiones y camionetas. Denominados como vehículos de trabajo. Incluyen Camiones de carga y descarga; camiones de transporte; y camionetas que exceden una capacidad de carga de 1 ton.

Vehículos urbanos. Vehículos con un comportamiento predecible como los tranvías; trenes ligeros; o Autobuses de Tránsito Rápido [BRT].

50

ZONA PRIORIDAD AUTOMÓVIL

Familia de usuarios

- a.- Caminando
- b.- Bicicleta
- c.- Motocicleta
- d.- **Automóvil**
- e.- Camiones y camionetas
- f.- Vehículos urbanos

50 km/h

- a.- **Debe separarse del automóvil.**
- b.- **Debe separarse del automóvil.**
- c.- **Puede ser combinado con el vehículo urbano.**
- d.- **Punto de partida en el diseño.**
-
- e, f.- **Pueden ser usuarios invitados, pero siempre combinado con el vehículo urbano.**

FACTOR DE RIESGO EN LA CALLE

Velocidad de impacto | Posibilidades de sobrevivir



— Existe una relación entre el riesgo de muerte de un peatón en la calle y la velocidad con que la impacta un automóvil, sin importar las características del vehículo. Es claro que la vida pública y la seguridad de las calles aumenta mientras menos riesgo exista en ellas.

— Las prácticas de diseño urbano y políticas públicas de movilidad deben de estar encaminadas a propiciar entornos seguros para la convivencia de todos los usuarios.

CAMPO VISUAL



40 km/h Velocidad 100° Visión



100 km/h Velocidad 45° Visión



70 km/h Velocidad 75° Visión

— Estudios comprueban que la mejor manera de evitar siniestros viales y salvar vidas es disminuir la velocidad de los vehículos motorizados especialmente en entornos concurridos. En la gráfica se ilustra cómo el campo visual aumenta a menor velocidad, lo que permite ver a otros usuarios en la calle; y cómo disminuye dramáticamente a mayor velocidad, lo que hace perder de vista a algunos usuarios.

