

Reseñas de libros

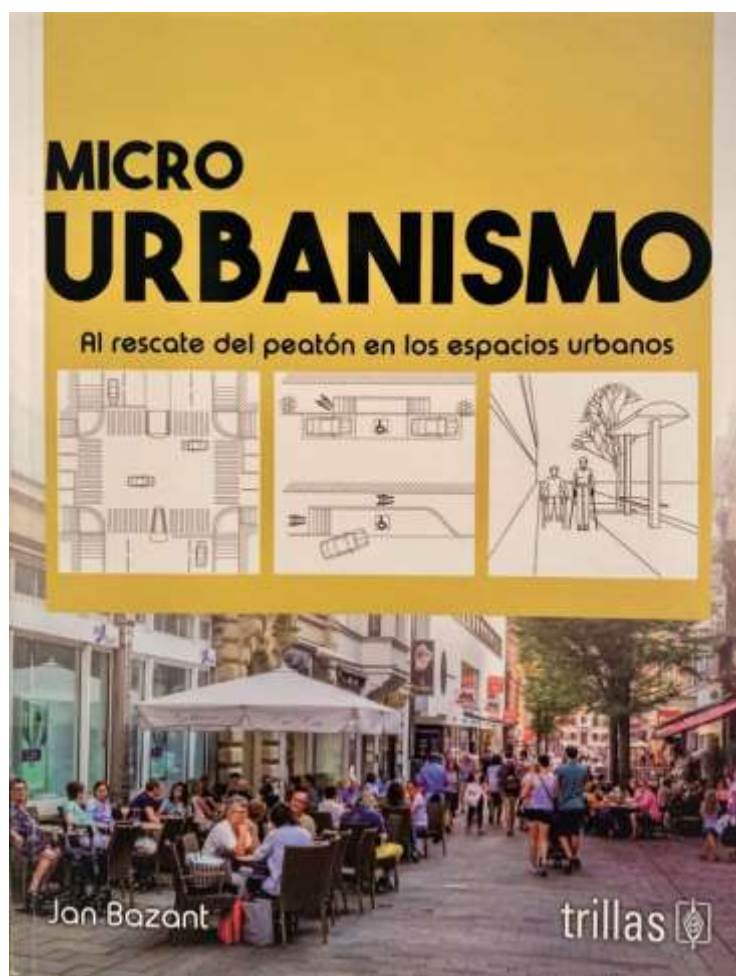
El enfoque del microurbanismo, interacción entre el peatón y el espacio público***The Approach to Microurbanism, interaction between the pedestrian and the public space***

Francisco Javier Rosas-Ferrusca*

Recibido: julio 26 de 2022.

Aceptado: noviembre 17 de 2022.

Publicado: junio 28 de 2023.

Bazant, J. (2020). *Microurbanismo: al rescate del peatón en los espacios urbanos*. México. Trillas

Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Planeación Urbana y Regional, México. Correo electrónico: ferrusca2001@yahoo.com.mx

Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

Jan Bazant es Doctor en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), pertenece al Sistema Nacional de Investigadores (SNI-III) y es Maestro en Estudios Avanzados en Diseño Urbano por el Massachusetts Institute of Technology (MIT-Boston, E.U.). Cuenta con los diplomados en Investigación Urbana por el Centre de Recherche d'Urbanisme de París, Francia; con el de Vivienda por el Browncentrum de Rotterdam, Holanda, y con el de Planeación Urbana por el Politécnico de Milán, Italia.

Es arquitecto egresado del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey; profesor desde 1976 e investigador titular de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Sus líneas de investigación se centran en conjuntos de vivienda de interés social, parques industriales, patrimonio urbano arquitectónico, fraccionamientos residenciales y turísticos, y en generación de métodos y técnicas de análisis de diseño. Ha recibido el Premio Nacional de investigación (UAM) y la Medalla "Alfonso Caso" (UNAM). Ha impartido talleres de planeación y diseño urbano y de apoyos de construcción, de confort ambiental, de desarrollo urbano y de territorio. Ha dirigido más de 44 tesis de maestría y doctorado, y publicado diversos libros para las editoriales Trillas, Limusa y Diana.

El propósito de la obra radica en explorar las diferentes escalas urbanas en las que las personas se desplazan diariamente para desarrollar sus actividades cotidianas y en enfatizar las referencias físicas y espaciales a las que se enfrenta el peatón para arribar a su destino. El libro parte de la necesidad de considerar los factores microurbanos que existen en la escala de barrio, colonia, delegación o fraccionamiento, además de las condicionantes macro de la ciudad entre las que se ubican los sistemas sociales, económicos, ambientales y funcionales; por ello, el autor centra su atención en analizar criterios de diseño a una escala peatonal o micrurbana, con aportaciones de lineamientos, para que los profesionales del área contribuyan a mejorar el funcionamiento de la ciudad y, particularmente, de las personas que se trasladan a pie.

El libro se organiza en dos partes. La primera, denominada "Casos de estudio", comprende cinco capítulos en los que se abordan las colonias consolidadas, los pueblos conurbados, los corredores y centros urbanos y las colonias céntricas. En la segunda parte se incluyen anexos normativos referentes a los criterios de diseño de banquetas, espacios urbanos para discapacitados, ciclovías e imágenes urbanas, vialidades y estructuras visuales.

El enfoque del microurbanismo que plantea la obra de Bazant precisa que los habitantes de la ciudad configuran los espacios urbanos con su transitar cotidiano. Para comprender la interacción entre el peatón y el espacio urbano es fundamental recorrer la ciudad con el fin de identificar los obstáculos existentes y la forma en que los habitantes los evaden para llegar a su destino.

En los trayectos las personas interactúan con los espacios urbanos; éstos cumplen la función de encuentro y socialización y permiten realizar una gran diversidad de actividades: los trámites administrativos, las compras, el ocio, la recreación, el trabajo, entre otros propósitos enmarcados en los espacios públicos (calles, plazas, parques, jardines, zócalos, etc.) y en otros de uso privado.

Esta convivencia diaria entre persona y espacio brinda la posibilidad de analizar la infinidad de escenarios espaciales que distinguen esta relación, las cualidades fisonómicas comunes, los niveles de seguridad y comodidad; la saturación de las banquetas, el asedio del comercio informal, los cruces viales congestionados y mal señalizados; la contaminación visual, auditiva y atmosférica, los niveles de accidentabilidad y la ausencia de mobiliario urbano. En suma, la dinámica de los trayectos peatonales que es la esencia del microurbanismo.

La identidad urbana, construida desde la perspectiva del autor por medio del contacto de los habitantes o peatones con su entorno urbano-espacial, es resultado de la integración del ser social con su lugar y tiempo. Cualquier alteración en la ciudad y en su proceso de construcción conlleva una modificación en la identidad. Por ello, toda intervención de los centros urbanos a través de las avenidas propicia una identidad confusa o débil. En este sentido, “apropiarse” del espacio urbano implica un desarrollo de pertenencia hacia él y, a partir de ahí, se construyen identidades, es decir, sentimientos de apego y arraigo hacia la zona donde se habita y se transita.

Para analizar la identidad urbana, Bazant desglosa en los casos de estudio cuatro componentes centrales de los espacios urbanos: a) el análisis histórico, b) las cualidades físicas ambientales, c) la interacción social y d) la cultura. En el primero, el origen de la ciudad, su año y propósito de fundación y su vocación productiva constituyen aspectos centrales en su ubicación y desempeño en el contexto nacional.

El origen colonial de las ciudades mexicanas juega un papel determinante en la conformación de los centros urbanos y de su traza reticular cuya plaza mayor o casco viejo permite construir el resto de los elementos físicos. El crecimiento demográfico asociado a la expansión urbana generó nuevas colonias y asentamientos humanos que han modificado al paso del tiempo la organización de las actividades en el territorio, y han dado pauta para la construcción de edificios de diversa naturaleza; algunos de ellos alejados de los estilos arquitectónicos y de los valores históricos y culturales.

El segundo componente aborda la extensión, superficie, volumen, límites, factores geológicos, hidrológicos, climatológicos, topográficos, entre otros, que se asocian con la escala de los espacios urbanos y con los grados de enclaustramiento (espacios abiertos o cerrados por la continuidad y altura de edificios); los cuales se analizan en relación con sus cualidades ambientales.

El tercer componente reconoce que los habitantes se apropian de los espacios y le imprimen diversos significados en su vida cotidiana. A ello se suman las actividades colectivas que favorecen el uso y provecho del tiempo libre en estos lugares, la concurrencia en días y horarios específicos y la realización de eventos conmemorativos, de manifestación y de reclamo social.

El cuarto componente examina la riqueza cultural que prevalece en los espacios urbanos por medio de valores, tradiciones, costumbres, símbolos, creencias y formas de comportamiento social. Estos elementos se enmarcan en grupos y subculturas expresados a través de música, comida, artesanías, vestimenta y festividades que, en conjunto, fortalecen la identidad cultural del sitio; además, coexisten con elementos modernos que pueden, o no, ser integrados a los componentes tradicionales y patrimoniales.

El análisis de estos aspectos permite al autor visualizar la ciudad y sus problemas desde la perspectiva de sus habitantes y desde la escala peatonal, en un contexto más amplio, correspondiente al ámbito urbano donde se puede considerar la delimitación de un centro de población, de una delegación o incluso de un municipio. Es aquí donde nace el enfoque del microurbanismo cuyo propósito es acotar los problemas que enfrentan los peatones en sus recorridos diarios por la ciudad.

Para exponer los casos de estudio, Bazant se apoya en una tabla sintética que caracteriza el tipo de colonia, pueblo, centro o corredor urbano; su año de fundación, la configuración y traza urbana predominante; la densidad de población, el nivel de ingresos, los usos del suelo, el tipo de espacios urbanos existentes y los espacios de convivencia e identidad comunitaria. Destacan en ellos los aspectos que se convierten en problemas de congestión vehicular, las líneas de transporte masivo y los trayectos de mayor afluencia peatonal. Elementos que le permiten elaborar un esquema gráfico de diseño microurbano que orienta las propuestas de cada cuestión.

Las colonias consolidadas, expuestas en el primer capítulo, se vinculan con los fraccionamientos que a lo largo de varias décadas se han extendido en México como producto del incesante desarrollo urbano y demográfico. Sobresalen en estos casos de estudio los patrones de movilidad interna, la dinámica laboral (que durante la semana genera la idea de zonas deshabitadas), la traza urbana reticular (normalmente carente de elevaciones topográficas), servicios urbanos adecuados, existencia de corredores comerciales formales e informales; ejes funcionales que organizan las vialidades primarias y secundarias con intersecciones conflictivas; la existencia de equipamiento básico distribuido en el polígono de la colonia al que se puede acceder caminando, y economía local de pequeña escala con ingresos medios y bajos, con limitados elementos naturales y con alteraciones medio ambientales.

Los criterios de intervención urbana en este tipo de colonias se orientan a seleccionar el sitio tomando en cuenta la mayor accesibilidad de los habitantes, su proximidad a equipamientos, el seguimiento del trazo de las rutas de transporte; la recuperación de espacios de convivencia social, la conectividad con las colonias aledañas, la consolidación de corredores peatonales en vialidades secundarias y el aprovechamiento y/o acondicionamiento de lotes baldíos para fomentar la identidad e interacción social.

De este modo, las intervenciones microurbanas en este tipo de colonias deben ser flexibles para adaptarse a los cambios que en el tiempo experimente su desarrollo; asimismo, deben estimular la identidad comunitaria, propiciar la seguridad de los trayectos vehiculares y peatonales, y evitar la degradación del entorno ambiental. Para fortalecer estas iniciativas se plantea integrar la participación social de los estudiantes de Arquitectura y Urbanismo para promover acciones de captación de agua pluvial, reciclaje de PET, separación de residuos sólidos urbanos, entre otras acciones que mejoren la calidad de vida de los residentes.

El capítulo dos caracteriza a los pueblos conurbados como resultado del crecimiento urbano que gradualmente integra otras áreas a la ciudad. Estas zonas normalmente son densificadas y tienen problemas de flujo vehicular y peatonal debido a las rutas de transporte que dominan el espacio urbano, y a los paraderos de transporte que coexisten con sitios de taxis, moto taxis y bici taxis que no suelen respetar normas ni reglamentos de tránsito.

Esta situación produce frecuentes problemas de congestión e invasión de la vía pública sobre todo en la arteria principal de acceso al poblado. Son núcleos urbanos organizados, en ocasiones, en barrios con usos mixtos que combinan la vivienda con actividades primarias. Reciben a lo largo del tiempo nuevos pobladores que no necesariamente comparten las mismas costumbres y se observa, por tanto, un contraste entre los habitantes tradicionales y los ciudadanos que poseen niveles de ingreso diferenciados.

La morfología urbana propicia que a lo largo de la vía principal se concentren equipamientos, comercios y construcciones religiosas o administrativas; es así que la infraestructura y los servicios públicos tienden a modernizarse; sin embargo, en algunas zonas prevalecen problemas de abastecimiento, de descarga de aguas negras y de recolección de residuos sólidos, lo cual denota problemas de corte ambiental.

Los criterios de diseño microurbano para este tipo de asentamientos prioriza la revisión de los instrumentos de planeación, específicamente de los planes de desarrollo urbano municipal, a fin de identificar la congruencia de las estrategias en materia de vialidad, de zonas de crecimiento urbano actual y futuro, de usos del suelo, de equipamiento, de zonas de riesgo y de proyectos de movilidad. Asimismo, se plantea que

estas instalaciones deben resolver el problema de los flujos vehiculares de los diversos modos de transporte, su frecuencia, volumen, orígenes, destinos, motivos, entre otros factores que favorezcan la movilidad cotidiana y regulen su operación.

Socialmente, estos poblados deben prever los procesos de envejecimiento a los que están sujetos y conservar los elementos tradicionales, históricos y patrimoniales que fortalezcan la identidad. Es prioridad manejar los recursos naturales existentes y evitar el deterioro ambiental al que los somete el crecimiento de las ciudades, principalmente en los lugares que poseen la categoría de “pueblos mágicos” y que dependen en gran medida de la afluencia turística.

Los corredores urbanos, representativos de la dinámica socioeconómica de cualquier ciudad, son abordados en el tercer capítulo y son concebidos como arterias primarias o ejes; a partir de ellos se desarrolla el tránsito vehicular de cada sector. Su importancia deriva de la articulación funcional de otras zonas periféricas con áreas consolidadas de la ciudad, de aquí que el congestionamiento sea el mayor problema, sobre todo en horas punta.

La coexistencia de comercio formal e informal, aunado a la circulación de diversas rutas de transporte público, tiende a agravar la saturación vehicular y peatonal; por consiguiente, la circulación es lenta y conflictiva. Existe un alto volumen de vehículos privados que comparten espacio con transporte de carga; ambos contribuyen a saturar las vías y a reducir las dimensiones de circulación para los peatones. No se identifica en estos corredores una identidad clara. Los usuarios provienen de diferentes lugares por motivos diversos, de forma que el sentido de pertenencia suele perderse; por ello los corredores urbanos son vistos como unidades espaciales heterogéneas e insustanciales.

La espina dorsal, que es la avenida, suele ser un punto generador de contaminación visual, auditiva y ambiental, además de propiciar sitios de inseguridad pública alentados por el intenso tráfico y la aglomeración que produce el comercio. También concentra, en algunas intersecciones, nodos primarios, secundarios, locales, interbarriales y de transferencia de transporte público; por lo que los trayectos peatonales suelen ser incómodos, riesgosos y lentos.

Para intervenir este tipo de corredores urbanos es fundamental revisar las posibilidades de ampliar la capacidad vehicular respetando la normatividad y combinando las acciones de mejoramiento con los beneficios y la funcionalidad sin olvidar que estos ejes conectan a diversos sectores de la ciudad. Por esa razón es indispensable revisar los planes maestros, los municipales de desarrollo urbano y los que el gobierno local contempla para ejecutar y que, a su vez, impactan en las densidades, en los coeficientes de utilización y en la ocupación y usos del suelo.

Adicionalmente, la organización de las rutas de transporte favorece las intersecciones seguras y los recorridos peatonales. La regulación del comercio formal e informal es también un factor esencial que debe ser compaginado con los equipamientos y servicios ofrecidos a lo largo del corredor que, si bien pueden generar en un primer momento una plusvalía y revalorización de la zona, también podrían convertirse en franjas caóticas.

Los estacionamientos, la señalización, los puntos de ascenso y descenso formales del transporte público (paraderos), la iluminación, el mobiliario de la ciudad y la ampliación del campo visual de los transeúntes son elementos prioritarios del tránsito peatonal y no de la convivencia. Debido a ello los corredores carecen de identidad urbana. El factor ambiental no debe quedar exento de medidas regulatorias, ya que los corredores urbanos concentran emisiones y desechos de los vehículos y de las personas que van de paso.

En el cuarto capítulo se analizan las colonias céntricas concebidas como franjas por las que transita de forma cotidiana un elevado porcentaje de la población, ya sea porque se dirigen a otros sitios o porque el centro de la ciudad es el destino final. Debido a eso son áreas altamente congestionadas por vehículos particulares. El dinamismo de estas colonias aumenta progresivamente los niveles de saturación sobre todo en horas punta; sin embargo, el tráfico es constante a lo largo del día. Esta situación se complica por las dimensiones angostas de los carriles y de las banquetas, pues se pretende ganar espacio para los vehículos a costa de sacrificar las áreas de circulación peatonal.

Los carriles de transporte público carentes de señalización y las vueltas arbitrarias generan intersecciones viales con altos niveles de accidentabilidad. La insuficiencia de estacionamientos representa un problema que ha encontrado solución en la compra y adaptación de inmuebles viejos que no siempre respetan la normatividad vigente, principalmente la relativa a los catalogados como patrimonio histórico.

Paralelamente, la identidad está ausente en estas zonas. Los procesos de compra, venta y renta constantes no permiten generar el arraigo de los habitantes que suele ser superado por valores impersonales, monetarios y de consumo. Las áreas de esparcimiento, parques y jardines son reducidas, lo cual fomenta elevados índices de contaminación ambiental. Por su parte, prevalecen vías primarias, secundarias, intersecciones conflictivas, hitos y nodos que orientan a los peatones en sus desplazamientos.

Los problemas de tránsito vehicular y peatonal encuentran alternativas en criterios basados en los planes y programas de desarrollo urbano municipal. Éstos se encargan de identificar las áreas de intervención que, con una visión de conjunto, permiten plantear acciones para mejorar el sistema de movilidad interna. Para ello es recomendable realizar estimaciones de los volúmenes de tránsito en horas valle y horas punta, un inventario de rutas de transporte, un análisis de la infraestructura peatonal y una estimación de la

demanda de estacionamientos. Estos elementos en conjunto arriban en un esquema de funcionamiento a escala urbana para garantizar la congruencia de los espacios públicos que se complementan con opciones de transporte público masivo.

Socialmente, estos sectores céntricos de la ciudad de origen habitacional, transformados a lo largo del tiempo, demandan rescatar la habitabilidad de las colonias, evitar la incompatibilidad de usos del suelo, rescatar espacios para la población adulta mayor y, en general, consolidar espacios urbanos abiertos a la pluralidad y diversidad de residentes y de la población flotante.

En estas zonas el diseño del paisaje favorece el sentido de la vista y la separación óptica entre los peatones y el tránsito vehicular, además refuerza la imagen urbana y los senderos peatonales, los cuales deben ir acompañados de una estrategia medio ambiental para contrarrestar los efectos nocivos de la saturación y contaminación atmosférica.

Las condiciones de los centros urbanos son analizadas en el quinto capítulo. A diferencia del resto de los casos de estudio, éstos se interrelacionan con toda la ciudad en su conjunto; sus problemas derivan de acciones de remodelación que priorizan pequeñas secciones condicionadas por aspectos históricos y patrimoniales. Suelen ser áreas complicadas para el desplazamiento peatonal por la gran afluencia cotidiana provocada por los empleos, la diversidad comercial, la sobreposición de líneas de transporte público y la existencia de edificios con funciones administrativas. Elementos que complican el acceso al centro de la ciudad.

La capacidad de estacionamiento es limitada y en ocasiones improvisada en la vía pública. Los puntos de ascenso y descenso del transporte público son incómodos e inseguros con notables obstáculos en las banquetas y con cruces inseguros y conflictivos, por tal motivo los peatones tienen la necesidad de mezclarse con vehículos de todo tipo.

Predominan la población flotante y en menor medida los residentes que tienden a ser expulsados del centro por la dinámica socioeconómica. Estas áreas quedan vacías a partir de ciertos horarios, ya que sus funciones están determinadas por la actividad administrativa de las oficinas de gobierno. Económicamente es una zona rentable por la diversidad de los giros comerciales y por los servicios que ofrecen; pueden ser consideradas como nodos urbanos que aglutinan población por fines diversos.

En estos centros el peatón se asume como un protagonista de una secuencia urbana de gran dinámica en la que tiene que estar alerta por su propia seguridad. La función residencial suele centrarse en áreas de vivienda multifamiliar deteriorada cuya figura tradicional es la vecindad donde habita la población de bajos ingresos. Los aspectos ambientales son complicados porque poseen altos niveles de contaminación atmosférica y auditiva que acompañan la saturación visual y los elevados volúmenes de residuos sólidos.

Para lograr una adecuada caracterización de estos centros es indispensable identificar los íconos que le dan identidad al sitio, éstos pueden sintetizarse en: el zócalo y su envolvente, los barrios, las plazoletas y monumentos, las avenidas de acceso, los cruceros principales, las calles comerciales, las calles interiores y callejones locales.

La diversidad de variables presentes en los centros urbanos y la complejidad de su dinámica e interacción con el resto de la ciudad demandan un ejercicio de gran visión para lograr que las intervenciones se realicen en dos escalas: la de conjunto de la ciudad y la del peatón; en ambas es preciso privilegiar la funcionalidad y los trayectos predominantes origen-destino, verificar el plan o programa de desarrollo urbano para apegarse a la normatividad vigente y considerar los lineamientos patrimoniales, históricos y culturales.

Las estrategias pueden acompañarse de planos temáticos que reflejen las alternativas de solución para los siguientes ámbitos: desplazamientos peatonales, circulación de rutas, puntos de acceso y descenso de transporte público; intersecciones seguras, opciones de estacionamiento, ejes de circulación peatonal, señalización horizontal y vertical; incorporación de carriles confinados para la movilidad ciclista y para el transporte masivo, y alternativas de peatonalización.

Adicionalmente, es fundamental salvaguardar y enaltecer los espacios urbanos con estrategias de restauración y conservación que propician la identidad cultural sin que la modernidad sacrifique el valor histórico y cultural del sitio. En la visión de Bazant, el microurbanismo en estos centros constituye una herramienta para contrarrestar la gentrificación, para mejorar las condiciones de habitabilidad y, por supuesto, para aumentar la rentabilidad de la zona.

El diseño de paisaje aporta identidad y confort a los habitantes y residentes del centro urbano, contrarresta el deterioro ambiental y pacifica la intensidad de la dinámica urbana. Por su parte, la regulación del comercio, principalmente informal, requiere de un esfuerzo mayor para controlar las actividades que infringen la normatividad. Es aquí donde el gobierno local debe desarrollar habilidades y capacidades de negociación para lograr la prosperidad del centro urbano sin perjudicar a los diversos sectores que mantienen una interrelación con esta zona de la ciudad.

En la segunda parte del libro, Bazant incluye cinco anexos normativos. El primero considera elementos para el diseño de banquetas y sus tipos, la morfología, flujo y circulación peatonal, cruces y señalización para los transeúntes y normas para la construcción aplicada a la vía pública. El segundo desarrolla los criterios de diseño para discapacitados en espacios urbanos, y desglosa por tipo de discapacidad las normas internacionales de accesibilidad, de circulación peatonal, de áreas de descanso y de cajones de estacionamiento.

El tercer anexo expone normas, dimensiones, intersecciones, señalización y estacionamiento para el diseño de ciclovías urbanas. El cuarto plantea los criterios de diseño vial, jerarquía de vialidades, planeación urbana e intersecciones viales, paradas de transporte público y señalización. El quinto presenta los criterios de imagen urbana y estructura vial, y enfatiza la relación del espacio urbano y el paisaje con el medio ambiente en una escala microurbana. En todos los anexos Bazant maneja un abundante número de ilustraciones que ejemplifican los prototipos adecuados según las normas internacionales y nacionales, lo cual es una herramienta que sin lugar a duda contribuye a perfeccionar las intervenciones que requiere la ciudad.

La obra del Dr. Bazant, publicada durante la contingencia sanitaria en el primer semestre del 2020, adquiere relevancia por el acelerado crecimiento de las urbes y su consecuente incremento del parque vehicular, y las altas tasas de motorización que, en México y en el mundo, han situado a la movilidad urbana como uno de los tópicos emergentes que demandan atención inmediata por parte de las autoridades en todos sus ámbitos. Además, se requiere involucrar a la ciudadanía en programas y proyectos estratégicos que respondan a una mayor habitabilidad, y es justo aquí donde la figura del peatón cobra significativa importancia; su papel como protagonista de la movilidad no motorizada obliga a diseñar ciudades caminables, donde la seguridad y cultura vial sean parte de los ejes transversales que vinculan el espacio urbano con los ciudadanos.

La utilidad del libro del Dr. Bazant radica en constituirse en una herramienta central dirigida a los investigadores y estudiosos de la ciudad y de la movilidad urbana para poder caracterizar los diferentes asentamientos humanos, clasificados fielmente en este trabajo, que corresponden a la realidad de las urbes mexicanas. De la misma manera, el libro propone criterios de diseño que impulsan la movilidad cotidiana en el ámbito micro urbano. Este enfoque central aporta importantes elementos al paradigma de la movilidad urbana sostenible y apuesta por una interacción armónica entre la ciudad, la infraestructura y los habitantes.

Es importante apuntar que la perspectiva del microurbanismo que plantea el Dr. Bazant puede o no coincidir con los puntos de vista de otros autores que lo han abordado desde la década de 1960; por ejemplo: Gehl (2016), en sus diversos proyectos de intervención en distintas ciudades del mundo, apuesta por la reconquista ciudadana de las calles al considerar que caminar es sostenible y que los vehículos, si bien en sus inicios formaron parte de las innovaciones tecnológicas, hoy en día se han convertido en un estorbo.

En esa misma década, Jacobs (1961) manifestaba su clara oposición a la saturación de los conductores en Nueva York y buscaba reivindicar la vida barrial e introducir la voz femenina en la dinámica de las ciudades. Hoy sus planteamientos constituyen un punto de partida en las acciones urbanísticas y en las investigaciones del espacio público. La postura de Basurto y González (2016) precisa que el enfoque microurbano se encuentra directamente

relacionado con los conceptos de habitabilidad, identidad, cultura y con disciplinas que abarcan el campo humanístico, artístico, científico y técnico. Con estos elementos se acerca al estudio de la identidad local y/o comunitaria que se desarrolla en las ciudades; por ende, su ámbito de estudio se focaliza en una escala barrial.

Por su parte, González y González (2003) precisan que las acciones del microurbanismo suelen estar predominantemente orientadas al análisis de los desplazamientos cotidianos de la población en espacios urbanos; éstos últimos son: la calle, el mercado, el jardín, la plaza, el centro, etc. Todos ellos tienen como punto de partida el domicilio de residencia, y para arribar a su destino final se dirigen hacia el transporte público o a las intersecciones por las que éste circula.

El trayecto de un lugar a otro obliga a moverse por diferentes escalas que van desde la local hasta una de carácter metropolitano; lo cual permite señalar que, por su escala, el microurbanismo contribuye a revitalizar, estructurar y ordenar el espacio público de la ciudad: sus calles, cruces, esquinas, rincones, plazas, parques, jardines, entre otros, en donde las intervenciones totales o parciales, urbanas o arquitectónicas tienen como principal objetivo hacer ciudad fortaleciendo la función de habitar el espacio.

Hay diversos autores que amplían la discusión y valoración del enfoque del microurbanismo, por ejemplo: Borja (2011) vincula el microurbanismo con el espacio público como mecanismo de socialización de la vida urbana y como parte del derecho a la ciudad; Remedi (2011) se orienta a la revisión de los lapsos históricos que las ciudades latinoamericanas han registrado con procesos de desigualdad social; Giglia (2012) examina la definición de “habitar” desde la perspectiva antropológica, y reconoce la capacidad y significado del espacio; Mijares (2002) estudia la identidad como parte de un sistema de lugares con identidades barriales propias y las vincula con el microurbanismo; Julio Ladizesky (2008) compara la identidad colectiva en las escalas barrial y urbana estableciendo una conexión con el sentido de pertenencia; Segovia y Jordán (2005) exploran el modo de apropiación del espacio público y la construcción de lugares cotidianos, etcétera.

Con base en lo anterior, y en un contexto altamente dinámico donde las urbes se enfrentan cada vez más a retos de alta complejidad, la obra del Dr. Bazant invita a continuar explorando elementos de discusión conceptual, metodológica y sobre todo empírica para lograr que a mediano y largo plazo la movilidad urbana se distinga por incluir en sus estrategias mecanismos de gobernanza multinivel y que éstos sean considerados en las políticas públicas de la movilidad urbana sostenible, ya que son aspectos que representan parte de la Agenda 2030 y de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS). Por esta razón, los sectores público, privado, social, científico y académico pueden generar sinergias para alcanzar las metas específicas del ODS 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles.

Hoy en día la compleja dinámica social, económica, política y espacial de las ciudades requieren estrategias de intervención que, más allá de lineamientos genéricos, se centren en las condiciones, en las características propias de cada una de ellas y mayormente en las necesidades de sus habitantes, de forma que las estrategias en escalas microurbanas superen la negación de los conflictos urbanos y sean inclusivas, solidarias y sensibles; aspectos que deben apuntar hacia ciudades más humanas.

Finalmente, ante la recién aprobada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en México, en vigor desde mayo de 2022, el trabajo del Dr. Bazant constituye una referencia obligada para que las autoridades locales logren vincular estas directrices con los entornos microurbanos, los cuales demandan normas, reglamentos, planes, programas y proyectos acorde con los principios que contribuirán al desplazamiento seguro y sostenible de los ciudadanos. Por ello, esta obra es altamente recomendable para diversos sectores de la sociedad donde la escala humana, la movilidad activa y la seguridad vial son la prioridad de toda intervención urbana.

Referencias

- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad, *Viento Sur*, 116. Recuperado de: <https://vientosur.info/espacio-publico-y-derecho-a-la-ciudad/>
- Basurto, E. y González, A. (2016). Microurbanismo, lugar y habitabilidad, *Revista Diseño en Síntesis: reflexiones sobre la cultura del diseño*, 55 (24), pp.78-91. Recuperado de: <https://disenoensintesisoj.s.xoc.uam.mx/index.php/disenoensintesis/article/view/324/323>
- Gehl, J. (2016). Una ciudad viva siempre está en construcción, *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/elpais/2016/09/14/eps/1473804328_147380.html
- Giglia, Á. (2012). *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona: Anthropos, UAM Iztapalapa.
- González y González, L. (2003). *Otra invitación a la microhistoria*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Jacobs, J. (1961). *Vida y muerte de las grandes ciudades*. España: Colección Entrelíneas.
- Ladizesky, J. (2008). Los espacios de la centralidad barrial. La calle y la plaza, *Revista SCA*, 190. Recuperado de: http://www.arquitectura.com/gep/notas/sca190/sca190_01.htm
- Mijares, C. (2022). *Tránsitos y demoras. Esbozos sobre el quehacer arquitectónico*. Chihuahua: Instituto Superior de Arquitectura y Diseño A. C.
- Remedi, G. (2011). *La ciudad latinoamericana S. A. (o el asalto al espacio público)*, Las dimensiones del espacio público, 15-24, Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Recuperado de: <https://nanopdf.com/download/la-ciudad-latinoamericanaasalto-al-espacio-publico-pdf>
- Segovia, O. y Jordán, R. (2005). *Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social*. Serie Medio Ambiente y Desarrollo, 122, Santiago de Chile: Naciones Unidas, CEPAL División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos.