



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS, URBANOS Y AMBIENTALES

EL URBANISMO TÁCTICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO:  
ENTRE LA TÁCTICA Y LA ESTRATEGIA

TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE  
MAESTRO EN ESTUDIOS URBANOS

PRESENTADA POR:  
MARCEL MARIE PIERRE NOËL FARGE

DIRECTORAS DE TESIS:  
DRA. VERÓNICA CROSSA NIEL Y LUZ YAZMIN VIRAMONTES FABELA

LECTORA DE TESIS:  
DRA. RUTH PEREZ LOPEZ

CIUDAD DE MÉXICO, MARSO DE 2021

## GRATITUD:

Gracias a Verónica Crossa Niel, mi co-directora de tesis, por sus recomendaciones siempre muy válidas en cuanto la construcción y formulación de mi tesis,

Gracias a Luz Yazmin Viramontes Fabela, mi co-directora de tesis, por su entusiasmo durante cafés en la Colonia del Valle, y por el acercamiento que me dió al gremio de actores del urbanismo táctico en la Ciudad de México,

Gracias a Ruth Pérez López, mi lectora de tesis, por su lectura rigurosa y atendida,

Gracias a Felipe, Nicole y Palmyre por su ayuda para corregir detalles puntuales de redacción,

Gracias a todas las personas entrevistadas, formalmente o informalmente: Aldo González, Amado Crotte, Amparo Ortega, Areli Carreón, Claudina de Gyves, Dana Corres, Erik Cisneros, Iván de la Lanza, Jorge Cañez, Jorge Matali, Roberto Remes, Salvador Medina Ramírez, Xavier Treviño, Ximena Ocampo, Paquico Paille, Yazmin Viramontes.

Gracias a los demás que no he podido citar pero que agradezco sinceramente, como todos mis compañeros de la maestría de Estudios Urbanos, sin los cuales esta tesis y estancia en México no hubieran sido tan placenteras.

# ÍNDICE:

<b>INTRODUCCIÓN</b>	6
<b>CAPÍTULO 1: LA CIUDAD DE MÉXICO: APROPIACIÓN DEL ESPACIO Y DISEÑO VIAL INSEGURO.</b>	17
1.1. COSTUMBRES DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO.	18
1.2. UN ESPACIO URBANO INSEGURO PARA EL PEATÓN.	22
1.3. UN CONTEXTO FÉRTIL PARA MEJORAR LA SEGURIDAD PEATONAL A TRAVÉS DEL URBANISMO TÁCTICO	27
<b>CAPÍTULO 2: PANORAMA Y EVOLUCIÓN DEL URBANISMO TÁCTICO</b>	29
2.1. METODOLOGÍA	53
2.2. CRECIMIENTO DEL URBANISMO TÁCTICO	31
2.3. CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES	32
2.4. IMPLEMENTACIÓN DE ADECUACIONES GEOMÉTRICAS PARA UN DISEÑO DE CALLE MÁS SEGURO	34
2.5. IMPACTOS DE LARGO PLAZO, EN LAS CALLES Y EN POLÍTICAS PÚBLICAS	53
2.6. LOS ACTORES DEL URBANISMO TÁCTICO	53
<b>CAPÍTULO 3: URBANISMO ... ¿TÁCTICO O ESTRATÉGICO?</b>	66
3.1. DESPOLITIZACIÓN DEL URBANISMO TÁCTICO	67
3.2. DIVERSIDAD Y COMPLEJIDAD DEL PANORAMA	78
<b>CONCLUSIÓN:</b>	88
<b>ANEXOS:</b>	95
<b>BIBLIOGRAFÍA:</b>	98



<sup>1</sup> Foto de la intervención de urbanismo táctico realizada por la organización CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C. y el colectivo Espacio Vital con apoyo del Gobierno de la Ciudad de México y COMEX, como parte del Abierto Mexicano de Diseño en octubre del 2018.

<sup>1</sup> <https://www.flickr.com/photos/158375923@N06/albums/72157689909430493>

## RESUMEN:

Esta tesis de grado busca levantar un diagnóstico general sobre intervenciones que forman parte de lo que se ha llamado el urbanismo táctico; es decir, intervenciones en el espacio público que suelen ser espontáneas, esporádicas y que buscan agitar, aunque sea a corto plazo, formas de hacer y de navegar el espacio que hemos naturalizado. Si bien el urbanismo táctico ha sido entre otras cosas y para algunos actores un proyecto político, en la Ciudad de México, ha permitido modificar aspectos de la organización y diseño vial para mejorar la seguridad vial. Esta tesis analiza cuales son los factores predominantes que permitan mejoras significativas en términos de seguridad vial, y la manera con la cual se piensa y se aterriza el urbanismo táctico en la Ciudad de México.

# INTRODUCCIÓN

Desde 2011, en las calles de la Ciudad de México surgen importantes intervenciones que forman parte de lo que se ha denominado “urbanismo táctico”. Dentro de ellas se observan ciclovías temporales, extensiones de banquetas u ocupaciones temporales de cajones de estacionamientos, entre otras iniciativas. A través de una reorganización del diseño geométrico<sup>2</sup> de una calle, de una intersección vial, o incluso de un parque, estas intervenciones buscan mejorar el espacio público y la seguridad de los peatones.

Suelen ser acciones espontáneas y esporádicas, que buscan promover, aunque sea a corto plazo, formas de hacer y de navegar el espacio que hemos naturalizado. Si bien el urbanismo táctico ha sido, entre otras cosas, y para algunos actores, un proyecto político, es también una manera de generar consciencia sobre los grandes problemas que enfrenta la organización vial en grandes ciudades, incluida la Ciudad de México. En la capital mexicana, el urbanismo táctico surgió para recuperar espacios que durante mucho tiempo han sido asignados a los vehículos motorizados con el objetivo de construir una ciudad más segura, amigable y cómoda para la gente.

## LA INSEGURIDAD PEATONAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

De acuerdo a la Asamblea General de las Naciones Unidas, la inseguridad vial representa la octava causa de muerte<sup>3</sup> (World Health Organization, 2018). México es el decimocuarto país en el mundo con mayor tasa de fallecidos por esta razón<sup>4</sup>. En 2016, fallecieron 16 185 personas por motivo de un hecho de tránsito (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2017). En el país, las ciudades concentran 96% de los hechos de tránsito<sup>5</sup> y 70% de las muertes causadas por esto (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2017). En la Ciudad de México, 2 918 personas resultaron lesionadas, y 659 fallecieron por hechos de tránsito en 2018. Asimismo, se observa en 2019 que 44,8%<sup>6</sup> de las víctimas fatales son peatones (Vadillo, 2020). El peatón es el usuario más vulnerable en las calles

---

<sup>2</sup> “La geometría de una calle es la ordenación y el dimensionamiento de los elementos visibles (SCT, Manual de Proyecto Geométrico) y consiste en anchos de sección, carriles, alineamientos y pendientes de una calle (AASHTO, Geometric Design)” (Crotte & Peón, 2017). Este trabajo está enfocado específicamente sobre las medidas de diseño geométricos que buscan modificar estas dimensiones (menor sección, carriles angostos o radios de giro pequeños) para reducir la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad de los usuarios de la calle, y por consecuente, la seguridad peatonal.

<sup>3</sup> Para vislumbrar la importancia del problema, está por delante del VIH y de la tuberculosis.

<sup>4</sup> A pesar de tener una tasa de 13,2 muertos por cada 100 mil habitantes, lo que es 2,4 puntos por debajo de la tasa promedio de la región americana (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2017).

<sup>5</sup> En este trabajo, se usará el sustantivo “hecho de tránsito”, presente en el marco normativo de la Ciudad de México correspondiente (Ley de Movilidad, Reglamento de Tránsito, Programa Integral de Seguridad Vial, entre otros).

<sup>6</sup> Según datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC). Una cifra que puede variar según la fuente y el método de recopilación de datos. En México existe una fragmentación de la información disponible sobre la seguridad vial, debida a la fragmentación institucional de la gestión de un hecho de tránsito, entre la SSC, la atención hospitalaria y la PGJ, sin contar las estadísticas del INEGI.

de la capital mexicana. Además, varios estudios en el mundo han demostrado que los usuarios más afectados por la inseguridad vial no solamente son peatones, sino también son personas de bajos ingresos, sin seguridad social y en su mayoría en edad productiva, circunstancias que incrementan una situación de desigualdad ya alarmante (Sharpin, 2014). Por lo tanto, la seguridad peatonal es tanto un tema de salud pública, como un problema de justicia social, que urge resolver.

En la Ciudad de México, el urbanismo táctico surgió como respuesta a ese contexto alarmante de inseguridad vial que afecta, sobre todo, a los peatones.

### **Ilustración 1: intervención de urbanismo táctico, en la delegación Benito Juárez.**



*Fuente: CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.*

<https://www.flickr.com/photos/158375923@N06/42271269740/in/album-72157699934100574/>

## **EL URBANISMO TÁCTICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO**

Existe una gran variedad de intervenciones de urbanismo táctico. A pesar de que esta tesis se enfoca solamente en aquellas que buscan mejorar la seguridad peatonal, intervenciones de otra índole fomentan el desarrollo local o buscan el involucramiento, participación y empoderamiento ciudadano; o incluso promueven actividades sustentables y amigables para el medio ambiente (Steffens, 2013). Si bien tienen objetivos distintos, todas movilizan medios de acción similares en el espacio público. Es decir, suelen ser acciones de pequeña escala, a nivel de una calle, intersección, o plaza. Son acciones que se hacen con pocos recursos, muy a menudo desde la comunidad o involucrando a residentes locales: por eso se considera como un mecanismo de participación ciudadana.

En la Ciudad de México, la mayoría de las intervenciones implementan extensiones de banquetas, ciclovías temporales, cierres de calle, construcción de topes u otras medidas que mejoran

la seguridad vial y reducen los riesgos de accidentes viales, con materiales muy sencillos. En la ilustración 2, se observa cómo, a partir de un cruce peligroso, se diseña una intersección más amigable para el peatón con extensiones de banquetas delimitadas con conos de señalización.

**Ilustración 2: Ejemplo de intervención de urbanismo táctico, en la delegación Cuauhtémoc, implementada en 2015 por el ITDP México y México Previene.**



*Fuente:* (CAMINA, 2016)

Las intervenciones suelen ser temporales, es decir, la instalación se mantiene en el espacio público durante un tiempo limitado, siendo removida posteriormente, ya sea por deterioro, voluntad propia o porque se hace con pocos recursos. En el ejemplo previo, la intervención se hizo con conos de señalización, pero también se puede hacer con una variedad de materiales ligeros como pintura, cubetas o huacales, que sirven para delimitar temporalmente el diseño alternativo de la calle. A menudo, la adecuación de la calle se hace con estampados de color. Las intervenciones suelen tener un componente artístico y gozan de una gran visibilidad en la calle, pero también en las redes sociales. En este sentido, el urbanismo táctico visibiliza - temporalmente, con pocos recursos, y de manera aislada - cómo se puede construir, planear y diseñar diferentemente el espacio público para que garantice la seguridad de los peatones. Por lo tanto, el urbanismo táctico es una herramienta híbrida, que navega en la frontera porosa entre lo técnico y lo político.



En la Ciudad de México, los actores del urbanismo táctico empezaron este tipo de intervenciones temporales de pequeña escala para denunciar la manera en la que se planea la ciudad, es decir, bajo el paradigma del transporte motorizado. Este paradigma privilegia al tránsito eficiente y rápido de vehículos motorizados, que en ocasiones se da a detrimento de la función de habitabilidad, comodidad y seguridad del espacio público. La organización vial, la distribución del espacio y el diseño de las calles son algunos de los elementos constituyentes del espacio público que han sido planeados bajo este paradigma de transporte. Al priorizar los vehículos motorizados en vez de las personas, la aplicación de tal paradigma explica la inseguridad vial que los peatones enfrentan diariamente en la Ciudad de México (Pérez López, 2014). En principio, era frente a esta inseguridad peatonal, que colectivos ciudadanos de activistas como Camina Haz Ciudad, la Liga Peatonal o Bicitekas - 3 ONGs de activismo de la movilidad y pioneros del urbanismo táctico en la ciudad - usaron la herramienta de urbanismo táctico. La consideraban como una contestación subversiva de cómo se planeaban las calles, y como una proposición para rediseñarlas de manera segura, inclusiva, resiliente y sostenible.

**Ilustración 3: Comparación antes-después de una intervención de urbanismo táctico, en la delegación Benito Juárez, implementada por: CAMINA, ITDP, AXA, Reacciona por la vida.**



Fuente: <https://www.flickr.com/photos/158375923@N06/albums/72157699934100574>

## UN OBJETO DE DEBATES

En la literatura, la definición del urbanismo táctico es el objeto de muchas discusiones y debates, lo cual refleja la gran variedad de sus usos y prácticas. Siendo acciones ciudadanas, se inspiran del movimiento “Hágalo-Usted-Mismo” (“*Do-It-Yourself*” o DIY en inglés) (Spataro, 2016; LaFrambois, 2017). El movimiento consiste en tácticas urbanas en las que los residentes responden a sus propias necesidades, sin esperar que lo hagan las políticas públicas - muy a menudo desconectadas de la realidad local (Finn, 2014; Talen, 2015). Estas intervenciones se caracterizan por su oposición a la planeación jerárquica (*top-down*) y al espacio urbano neoliberal, excluyente

y privado (Silva, 2016; Mould, 2014; Spataro, 2016). Por lo tanto, autores hablan de un urbanismo “de guerrilla” o “insurgente” (Hou, 2010) para describir su carácter radical y altamente político, inspirado en tácticas guerrilleras. Por ejemplo, las rodadas ciclistas del movimiento Masa Crítica (*Critical Mass*), nacido en San Francisco en la década del noventa, toman de manera espontánea, no-autorizada y disruptiva el espacio vial, para reclamar más espacios para la bicicleta. Por otro lado, se utilizó el término de urbanismo cotidiano (*everyday urbanism*) (Chase & al, 1999; De Certeau, 1984) para describir esas acciones cotidianas donde los ciudadanos se apropian del espacio urbano para mejorar su calidad de vida y responder a sus necesidades, de acuerdo a la tradición de los estudios poscoloniales (Bayat, 1997; Roy 2011). Por otro lado, la corriente del urbanismo táctico se asocia a lo que se denomina “urbanismo temporal” (Colomb, 2012), porque describe eventos temporales en el espacio público que permiten cambiar el uso y, entonces, la función de un sitio de manera temporal, experimentando y presuponiendo un uso permanente. En definitiva, el urbanismo táctico encapsula una gran diversidad de usos, prácticas y denominaciones, lo cual dificulta una definición clara del concepto.

Sin embargo, la definición más comúnmente utilizada es aquella que fue popularizada en 2011 por Mike Lydon y The Street Plan Collaborative en *Tactical urbanism: short-term actions, long-term change* (Lydon, 2011): por primera vez se mencionó y definió el término de urbanismo táctico como “acciones de corto plazo que buscan generar un cambio a largo plazo” (Lydon, 2011). Se fundamenta en la noción de acciones incrementales, es decir, cambios por etapas concatenadas y sucesivas. En resumen, se ve el urbanismo táctico como un mecanismo de prueba a partir de la cual se saca lecciones y aprendizaje para el proyecto definitivo. Con esta definición, Mike Lydon encapsula todas las acciones de bajo costo, de pequeña escala, incrementales y temporales que permiten a la ciudadanía involucrarse directamente en la mejora sustancial de la habitabilidad de sus entornos.

## RAÍCES DEL URBANISMO TÁCTICO

En primer lugar, de acuerdo a la tradición “Do-It-Yourself”, el urbanismo táctico surge para superar las fallas de la planeación urbana tradicional, que se ha basado históricamente en la premisa según la cual la evolución de la ciudad es lineal y predecible. Por lo tanto, considera que esta evolución puede ser controlada con planes comprensivos de todas las variables urbanas; en definitiva, como si la ciudad fuera un objeto estático (Wohl, 2018). Sin embargo, la ocurrencia y repetición de crisis socioeconómicas, ambientales o políticas demuestran que la planeación racional-exhaustiva falló en predecir una sociedad que es, por definición, compleja y cambiante (Silva, 2016). Si bien, hasta recientemente, se consideraba la extensión de la red vial como una solución a la congestión urbana, hoy se ha demostrado que, al contrario, representa un vector de crecimiento del tráfico, la inseguridad vial y la contaminación. Las soluciones del pasado se

transforman en problemas (Chalas, 2004). Esto implica que la planeación tiene que tomar en cuenta la complejidad y las evoluciones no-planeadas inherentes al espacio urbano.

Frente a este contexto de incertidumbre y de evolución constante surgieron voces abogando por una planeación más incremental (Lindblom, 2003), flexible y resiliente a cambios no-planeados (Silva, 2016). Esa perspectiva incremental describe la manera con la que se prueban diseños temporales antes de implementarlos definitivamente (Lydon, 2011). Es un proceso iterativo de aprendizaje, de prueba y error que permite el fracaso y la evolución de los usos. El urbanismo táctico parte de la premisa que el uso determina la función de un lugar, y no el contrario (Bouchain, 2004). Un cambio de uso de un lugar puede resultar en un cambio de su función. Al contrario, el cambio de función no necesariamente se traduce en un cambio de uso. En definitiva, el urbanismo táctico es considerado como una herramienta de planeación incremental de la ciudad con una visión estratégica.

En segundo lugar, algunos especialistas ven en el urbanismo táctico la oportunidad de democratizar un proceso de planeación cada vez más alejado de las necesidades de sus ciudadanos. Políticas públicas urbanas son frecuentemente rechazadas (“NIMBY”<sup>7</sup>), por no tomar en cuenta sus intereses y prioridades. Por esta razón, los gobiernos conciben mecanismos de participación. Sin embargo, estos mecanismos suelen filtrar las proposiciones ciudadanas y no incluir a los ciudadanos como parte integrante de la planeación de los proyectos. El urbanismo táctico aparece como una manera de reinyectar participación directa (Lydon, 2011). En este sentido, el urbanismo táctico incluye en la planeación grupos tradicionalmente marginalizados del proceso de planeación (Spataro, 2016; Webb, 2018). En el caso de la Ciudad de México, y en relación con el tema de la seguridad peatonal, son los intereses de los mismos peatones que son marginalizados: el urbanismo táctico permite empoderar a los peatones, quienes se apropian temporalmente de un espacio tradicionalmente dominado por el transporte motorizado (Pérez López, 2015).

Con el urbanismo táctico, los ciudadanos se apropian de manera espontánea del espacio público para implementar temporalmente un uso que responde a sus necesidades. A menudo, este uso temporal entra en conflicto con la función inicial para la cual se diseñó el lugar - por ejemplo, para el coche. Por lo tanto, se considera que el urbanismo táctico es teóricamente subversivo, pues desafía el uso dominante de un espacio y propone usos alternativos, socialmente inclusivos, seguros y sostenibles. Paralelamente, alrededor del mundo, muchas intervenciones como las iniciativas “*guerrilla gardening*”, “*occupy*”, o “*park(ing) day*”, intentan crear espacios temporales que no

---

<sup>7</sup> El movimiento “Not in My Back Yard” (NIMBY) (no en mi patio trasero) describe la oposición de individuos a algo indeseable cerca de su hogar. A menudo se refiere a megaproyectos gubernamentales o corporativos.

responden a la producción dominante del espacio, criticada por ser contaminante, neoliberal y antidemocrática (Mould, 2014; LaFrambois, 2017).

## PERSPECTIVAS TEÓRICAS

Existe una discusión teórica sobre el carácter necesariamente subversivo, democrático y no-jerárquico (“*bottom-up*”) del urbanismo táctico. ¿Solamente los ciudadanos pueden hacer urbanismo táctico? ¿Es esta herramienta realmente democrática y subversiva del orden establecido? En la práctica, cabe observar que el urbanismo táctico ya no es únicamente una herramienta en manos de los ciudadanos, y ahora es utilizado por un caleidoscopio de actores gubernamentales, corporativos o profesionales. Al ser apropiado por un grupo de elites instruidas pertenecientes a una clase creativa, el urbanismo táctico terminaría reproduciendo la producción espacial dominante que buscaba inicialmente subvertir (Mould, 2014). De hecho, es criticado por generar plusvalía inmobiliaria, dinámicas de privatización y exclusión resultante del espacio público (Mould, 2014; LaFrambois, 2017).

Otros caracterizan esta “apropiación” por actores no-ciudadanos como una estrategia urbana más, que aleja el urbanismo táctico de su carácter táctico y subversivo (Finn, 2014; Mould, 2014; Spataro, 2016). Para estos autores, el urbanismo táctico debe ser diseñado por individuales o grupos de voluntarios, fuera del poder establecido, y no puede haber apoyo de las autoridades, financiamiento o legalización (Finn, 2014). Este entendimiento del concepto se basa en una definición específica del término táctico y su dualidad con la estrategia (De Certeau, 1984). ¿Qué es una táctica? ¿Qué es una estrategia? Se hará particular énfasis sobre estas preguntas, pues subyacen muchas de las discusiones que se dan en esta tesis.

Etimológicamente, la táctica viene del griego *τακτός* (*taktós*): "organizado". Generalmente, una táctica se entiende como una acción que organiza los medios para alcanzar un fin mayor. Pertenece a un vocabulario militar, y se define por su dualidad complementaria con la estrategia. En este sentido, la táctica es una de las varias acciones para alcanzar el plan general, lo cual es la estrategia.

Mike Lydon, uno de los pioneros del urbanismo táctico define el término “táctico” como: “de o en relación con acciones a pequeña escala que sirven a un propósito más grande” (Lydon et al., 2015). David Spataro (2016) critica esta definición porque no diferencia la táctica de la estrategia. Lejos de la oposición militar un poco simplista, Michel De Certeau (1984) plantea una

oposición fundamental entre los dos conceptos, basada en su carácter político<sup>8</sup>. Define la táctica como una acción aislada y fuera del poder, porque busca sustancialmente subvertir un orden establecido. Al aprovechar de manera espontánea la apertura de oportunidades, no tiene visión a largo-plazo y depende de la temporalidad limitada de la oportunidad. En cambio, la estrategia se asocia más al poder establecido para lograr objetivos de largo plazo con un enfoque determinista y racional (Andres, 2013).

Según David Spataro, la definición más común del urbanismo táctico<sup>9</sup>, sustentada por Lydon (“acciones de corto plazo que buscan generar un cambio a largo plazo” (Lydon, 2011)) no tomaría en cuenta este carácter político inherente a la táctica urbana (Spataro, 2016). Más bien, no corresponde a la definición de la táctica de De Certeau, sino a su definición de la estrategia (Andres, 2013). Entonces, ¿en qué medida es táctico el urbanismo táctico?

En un momento en el que se replican intervenciones como ciclovías temporales, pintadas artísticas de cruces peatonales, recuperaciones de espacios peatonales en muchas ciudades del mundo; en el que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) tiene un área dedicada para esto; en el que Bloomberg Associates colabora con el gobierno de la Ciudad de México para implementar intervenciones de urbanismo táctico con el gobierno de la capital, pareciera que la herramienta pierde su carácter espontáneo, ciudadano, político. Según diferentes autores (Finn, 2014; Mould, 2014; Spataro, 2016; LaFrombois, 2017), el uso actual del urbanismo táctico sería más estratégico que táctico: “el involucramiento creciente de actores tecnócratas, corporativos y gubernamentales en el urbanismo táctico implicaría una evolución del concepto hacia una noción más accesible, ágil, “capitalizable”, menos transgresiva” y política (Andrés, 2013) ¿El urbanismo táctico sería más una herramienta técnica que política?

Esta tendencia, que aún queda por demostrar, ocurre en un contexto de “despolitización” de la vida urbana. El concepto de despolitización plantea que lo político sería reemplazado por políticas (Swyngedouw, 2011). El terreno político se reduciría gradualmente a un espacio de gobernanza, planeación y toma de decisiones basadas en una gestión técnica, consensual, burocrática de problemas ambientales, sociales y económicos. Lo político, conflictivo y democrático sería “colonizado” por la técnica (Swyngedouw, 2014).

---

<sup>8</sup> “Político” se entiende como un espacio de contestación, de discusión y encuentro entre opiniones, grupos e individuales heterogéneos (Swyngedouw, 2014). Se debe hacer la distinción entre lo político (*politics*) y las políticas (*policies*). Las políticas se entienden aquí como la gestión tecnocrática de la gobernanza a través de procedimientos consensuales que operan dentro del marco de una democracia representativa, de mercados libres, y de liberalismo.

<sup>9</sup> Urbanismo táctico es definido por Mike Lydon como “acciones de corto plazo que buscan generar un cambio a largo plazo” (Lydon, 2011)

## PROBLEMATIZACIÓN

Con base en esta discusión teórica-conceptual sobre la diversidad de prácticas, usos e interpretaciones (tácticas o estratégicas) posibles del urbanismo táctico, esta tesis tiene como objetivo estudiar la evolución de los usos y actores del urbanismo táctico en la Ciudad de México desde 2011. Especialmente, se hará énfasis en el impacto que pudiese tener las intervenciones sobre la manera con la cual se planea las calles, sobre la gobernanza urbana en general. De hecho, el urbanismo táctico busca tener impactos de largo plazo en la seguridad peatonal, es decir, incidencia en las políticas públicas al respecto y, de manera general, en la gobernanza urbana, es decir el conjunto de actores, de normas y variables (Le Galès, 2014) que, en nuestro caso, inciden en la orientación de la seguridad peatonal. El objetivo subyacente es analizar cómo se aterriza el concepto de urbanismo táctico en la Ciudad de México con base en la teoría de De Certeau.

La incidencia del urbanismo táctico en las condiciones de seguridad peatonal en la Ciudad de México nunca ha sido el objeto de una investigación académica rigurosa. Si bien la seguridad vial ha sido estudiada bajo el enfoque de la gestión de riesgos, nunca se ha asociado al urbanismo táctico, excepto en publicaciones técnicas sobre la herramienta (CAMINA, 2016; SEDATU, 2018). De hecho, el urbanismo táctico es un campo de estudio muy reciente, por lo que resulta interesante evaluar su evolución en la Ciudad de México. Además, las únicas fuentes disponibles sobre el tema son guías o manuales técnicos para reproducir buenas prácticas, artículos de prensa o publicaciones en las redes sociales. Por otro lado, las pocas fuentes académicas sobre el urbanismo táctico se han enfocado mayormente en temas lejanos a la seguridad peatonal, y centrados en Estados Unidos y Europa (Talen, 2015; Marshall & al. 2016). Así, resulta interesante estudiar la relación entre los dos temas en el contexto local de la Ciudad de México, trazar un panorama espacio-temporal de las intervenciones que se hicieron desde 2011, y establecer un diagnóstico general de sus usos y actores, y relacionarlos con los conceptos de estrategia y táctica de De Certeau y la teoría de la despolitización de Swyngedouw.

Para esto, las preguntas que guían esta tesis: ¿en qué medida las intervenciones que aquí se estudian tuvieron incidencia en el diseño de las calles, la gobernanza urbana y planeación de la seguridad peatonal en la Ciudad de México? ¿En qué medida la diversidad de usos, prácticas y narrativas dominantes del urbanismo táctico reflejan una despolitización de la planeación urbana? ¿Cuáles son las oportunidades y desafíos de su uso generalizado y normalizado, sobre todo, para las formas de hacer activismo?

## METODOLOGÍA

En términos metodológicos, este trabajo está basado en el análisis de 85 intervenciones de urbanismo táctico que se hicieron entre 2011 y 2020. Todas se enfocan en mejorar la seguridad peatonal mediante medidas de diseño geométrico: desde el cierre de una calle o una instalación de mobiliario urbano hasta iniciativas de pintas de un cruce seguro, de una isla de refugio peatonal o de una extensión de banqueta, entre otras intervenciones. Los criterios de análisis son variables como la ubicación, la temporalidad, la permisibilidad, los actores involucrados<sup>10</sup> y los impactos de largo-plazo. Con esto, se analizaron las relaciones estadísticas entre las variables, y se cargaron los datos en un sistema de información geográfica para elaborar un panorama georreferenciado de estas intervenciones. En paralelo, se realizaron 12 entrevistas a actores gubernamentales, corporativos, expertos o de la sociedad civil. La diversidad de los actores entrevistados<sup>11</sup> permite dar cuenta de las discusiones y los desafíos del urbanismo táctico en la Ciudad de México.

Esta tesis se organiza de la siguiente manera: comienza con un primer capítulo en el que se describe en qué medida la Ciudad de México y sus costumbres de apropiación informal, autogestiva y simbólicas del espacio representan un contexto fértil para el crecimiento del urbanismo táctico. También, se analiza cómo este último surgió como una respuesta a un entorno diseñado bajo un paradigma de transporte responsable del aumento de las condiciones de inseguridad peatonal.

En un segundo capítulo, se expone el análisis de los datos cualitativos que se recopilaron para evaluar los efectos en el diseño de las calles de las intervenciones estudiadas. Con esto, se quiso comprobar una primera hipótesis, según la cual el urbanismo táctico tuvo impactos concretos bastante limitados en el diseño de las calles, pero incidió en políticas públicas y en la gobernanza de la seguridad peatonal. En efecto, se observa una profesionalización de los actores del urbanismo táctico a medida que se estructuran en redes de activistas y expertos que benefician de una mayor capacidad técnica, operativa y financiera. Se plantea que estas redes sirven como plataforma para la integración del urbanismo táctico y de sus actores en el proceso formal de planeación de la seguridad peatonal.

Por último, en el tercer capítulo, se comprueba otra hipótesis según la cual el urbanismo táctico podría haberse transformado en un mecanismo de intervención más estratégico que táctico, como resultado de una supuesta despolitización fomentada por la multiplicación de “ciudadanos-expertos”. Para terminar, se relativiza esta tendencia despolitizadora, mostrando la complejidad del panorama de las intervenciones presentadas, y el surgimiento de formas de activismo híbridas, entre

---

<sup>10</sup> Vecinos, organizaciones de la sociedad civil, actores corporativos, expertos en diseño o políticas públicas, gobiernos y alcaldías.

<sup>11</sup> Actores entrevistados cuyos nombres fueron disimulados

la contestación y la colaboración. En resumen, a pesar de evoluciones en su esencia, de usos contradictorios y de discusiones sobre su utilidad, este trabajo plantea que el urbanismo táctico se impuso en el panorama político de la Ciudad de México como una herramienta imprescindible que reinventa constantemente las formas de diseñar el espacio público y que tiene un gran potencial para mejorar la seguridad peatonal de las calles.



# **CAPÍTULO 1:**

## **1. LA CIUDAD DE MÉXICO: APROPIACIÓN DEL ESPACIO Y DISEÑO VIAL INSEGURO.**

Antes de todo, es importante entender el contexto de la Ciudad de México, con respecto al urbanismo táctico y la seguridad peatonal. En este capítulo, se plantea que la Ciudad de México es un espacio fértil para el desarrollo de costumbres de apropiación del espacio para mejorar la seguridad peatonal.

En una primera parte, se plantea que, en la Ciudad de México, existen formas de autoorganización y costumbres de apropiación informal, espontánea y comunitaria del espacio. Estas prácticas son preexistentes al urbanismo táctico. Se debe entender el urbanismo táctico como una forma diferente e interesante para pensar la autoorganización, desde el ángulo de la sociedad civil y el espacio público.

En segundo lugar, se observa que la situación preocupante de inseguridad vial propicia tácticas urbanas que buscan mejorar la seguridad peatonal en las calles. En efecto, la cultura vial local y el paradigma de transporte vigente privilegian al transporte motorizado y amenazan a los peatones. Esta situación, aunado a las costumbres de apropiación del espacio en la Ciudad de México, representan un contexto fértil para dar pie a tácticas urbanas que mejoran directamente el entorno urbano, y especialmente la seguridad peatonal.

## **1.1. Costumbres de apropiación del espacio.**

### **1.1.1. Prácticas cotidianas de autoorganización entorno a la vivienda.**

En los años cincuenta y sesenta, la expansión de la Ciudad de México se hizo mayormente hacia los municipios conurbados del Estado de México. Gran parte de aquella expansión se hizo por apropiación directa del suelo o invasión, es decir, asentamientos sin autorización legal (Azuela, 1993). Por otro lado, el fraccionamiento (sea legal o ilegal) de terrenos de propiedad privada y de tierras ejidales fue también un gran vector de urbanización. En ambos casos, independientemente del modo de acceso al suelo, más de la mitad de la producción habitacional en este periodo se hizo por autoconstrucción de vivienda (Scheingart, 1989). En la Zona Metropolitana del Valle de México, es frecuente que las familias construyan y financien la producción entera de su vivienda, o encarguen constructores especializados y privados. Sin reducir la importancia del Estado en estos procesos de urbanización<sup>12</sup>, estas costumbres de autoorganización siempre han sido un vector principal de producción del espacio.

Se conceptualiza aquí la autoorganización como la capacidad de agencia y apropiación del espacio por los habitantes. Es un concepto que, en la mayoría de los casos, subraya la ausencia de una intervención estatal. Los procesos jerárquicos de la planeación urbana no se aplican normalmente en los asentamientos informales, pues no son las instituciones planeadoras quienes modelan el espacio y producen viviendas en un primer lugar. Son los mismos asentadores. En zonas periféricas de la Ciudad de México, como Nezahualcóyotl o en colonias populares del Ajusco alto, donde la ocupación directa y la autoconstrucción fueron factores significativos de urbanización en los años sesenta, se observa una carencia de servicios básicos<sup>13</sup> por la falta de planeación urbana previa (Azuela, 1993). La falta de planeación y servicios básicos fomenta prácticas de autoorganización por parte de los asentadores, quienes buscan responder a sus propias necesidades, no atendidas por las autoridades, normalmente encargadas de esto (Silva, 2016).

¿En el contexto de la Ciudad de México, se puede reducir las costumbres de autoorganización a un campo de estudio relacionado a la vivienda? La autoorganización también

---

<sup>12</sup> A pesar de apoyar sustancialmente más la promoción inmobiliaria, más eficaz pero más desigual, el Estado apoyó la autoconstrucción con créditos (Scheingart, 1989). Según ciertos autores, las instancias del Estado, ante la imposibilidad de responder a las continuas crisis de vivienda, se han convertido en cómplices de fenómenos informales. A partir de la segunda mitad del siglo xx, se comienza a normar el crecimiento urbano y la construcción de vivienda en la ciudad. Desde los años setenta de ese siglo, como respuesta a las invasiones de frentes populares y a la intensificación de flujos migratorios, se empiezan a crear numerosos programas nacionales y estatales, así como instancias reguladoras de vivienda y crecimiento urbano; la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra (CORETT) (Aranda Andrade, 2018; Azuela, 1993).

<sup>13</sup> Provisión de agua potable, electricidad; infraestructuras y servicios de transporte...

ha sido estudiada como una forma de resistencia, de sobrevivencia y de proposición de alternativas cotidianas a un sistema de producción del espacio que no responde a las necesidades populares.

### **1.1.2. ¿La autoorganización, una forma de resistencia?**

En la capital mexicana, se observa una apropiación cotidiana del espacio urbano para mejorar la habitabilidad de un lugar, en términos de vivienda, espacio público, comercios... a menudo sin esperar el visto bueno de las autoridades. Así, los pobladores construyen sin permiso su propia vivienda, instalan “tianguis” comerciales con precios rebajados, venden todo tipo de abarrotes por ambulante. Por su apropiación espontánea y móvil del espacio urbano y porque proponen (de manera inconsciente o consciente) alternativas a la zonificación económica y funcional de la ciudad moderna, estas prácticas cotidianas se pueden describir como una forma de resistencia (De Certeau, 1984).

De hecho, en la investigación, la autoorganización suele ser asociada con formas cotidianas de resistencia (Aranda Andrade, 2018). En la amplia revisión que realizan Hollander & Einwohner (2004) sobre el tema, se expone que la resistencia, según las distintas aportaciones en torno al concepto, puede ser “física o material, violenta o desplegada en pequeños trabajos ocultos, individual o colectiva, extendida o limitada y con diversos grados de coordinación” (Aranda Andrade, 2018). Por otro lado, Asef Bayat habla de la “invasión silenciosa de lo ordinario” (Bayat, 1997). El autor describe acciones discretas y de pequeña escala que se dan en zonas marginalizadas. Al apropiarse de terrenos inicialmente dedicados a otros usos, son invasoras; y son acciones espontáneas, no-planeadas que duran el tiempo de una oportunidad, y se acaban cuando las condiciones locales ya no permiten su desarrollo. En esencia, representan una resistencia cotidiana en contra de la inacción del Estado que no responde a las necesidades de sus habitantes más empobrecidos, quienes se ven obligados a resolver sus propios problemas.

En la Ciudad de México, el movimiento “Okupa”, conformado desde la década 1970 por colectivos sociales, busca dar uso a terrenos desocupados, como edificios abandonados temporal o permanentemente, con el objetivo de utilizarlos como tierras de cultivo, vivienda, lugar de reunión o centros con fines sociales y culturales. El principal objetivo es protestar contra la especulación inmobiliaria y, al mismo tiempo, defender el derecho a la vivienda frente a las dificultades económicas o sociales. Esta protesta, organizada como movimiento representa también las formas de autoorganización que se dan en la Ciudad de México.

Si es cierto que la autoorganización puede ser asociada a prácticas de resistencia, no es sistemático, y tampoco siempre se refiere a prácticas ciudadanas en asentamientos informales y relacionados con la vivienda popular.

### **1.1.3. La sociedad civil y su acción para mejorar el espacio público.**

A pesar de que muchos estudios lo han documentado así (Roy, 2011; Bayat, 1997), la autoorganización no se piensa solamente en relación con los asentamientos populares y la vivienda irregular. En el contexto de la capital mexicana, la sociedad civil es un ángulo interesante para analizar las formas de autoorganización.

De la misma manera que el movimiento Okupa, el movimiento “Do-It-Yourself”, promovido por ONGs, activistas y clases creativas, es una forma de autoorganización, pues son los ciudadanos, a través de colectivos o lobbies, que se organizan para responder directamente a sus necesidades, de manera espontánea, temporal y a veces no-autorizada (Lydon, 2015). Buscan mejorar la habitabilidad<sup>14</sup> del espacio urbano, y en muchas ocasiones, del espacio público.

En la Ciudad de México, la sociedad civil es un actor muy importante que rellena los vacíos dejados por la inacción estatal. Por ejemplo, se movilizaron muy rápidamente luego del sismo de 2017 y 1987. En 2017, Bicitekas A.C., una organización que promueve el uso de la bicicleta, se movilizó rápidamente luego del sismo 2017 para crear un Manual de Voluntarios en Bicicleta, llamado “Bicisismo”, en caso de un nuevo sismo para participar en el traslado de medicinas, comida o herramientas a sitios afectados<sup>15</sup>. En menos de 24 horas, ciudadanos empezaron a donar y se realizaron innumerables viajes el fin de semana del 9 y 10 de septiembre, para la semana del 11 al 15 se planearon dos rodadas en dos de los principales corredores en la Ciudad de México (Avenida Patriotismo y Avenida Revolución) (Bicitekas, 2019). Por otro lado, en el contexto reciente de la pandemia, los mismos miembros de Bicitekas, con otros grupos de activistas, propusieron un plan de ciclistas temporales para responder a la demanda de movilidad y al mismo tiempo respetar medidas de distanciamiento físico.

---

<sup>14</sup> Bajo el término de habitabilidad, se entiende la cualidad del espacio público que genera una experiencia de comodidad y aceptabilidad en el usuario de ese espacio, y que permite la realización de actividades lúdicas, recreativas, culturales, de convivencia, y en general cualquiera distinta al tránsito. Fuente: Manual de Calles.

<sup>15</sup> [https://bicitekas.org/BICISISMO\\_GUIA\\_VOLUNTARIOX\\_EN\\_BICL.pdf](https://bicitekas.org/BICISISMO_GUIA_VOLUNTARIOX_EN_BICL.pdf) Manual de Voluntarios en Bicicleta, Bicitekas, 2019.

La autoorganización y apropiación del espacio se puede pensar en términos de espacio público y de movilidad: en muchas colonias y comunidades de México, la sociedad civil interviene directamente los espacios públicos para mejorar la habitabilidad, la movilidad y la seguridad vial. Así, es frecuente ver a ciudadanos pintar o colocar “topes” para bajar la velocidad de los autos al pasar por el poblado. Es una tradición muy enraizada en la cultura local mexicana desde que el uso masivo de autos empezó a matar niños y niñas en las calles.

*“Durante la gestión de la delegada Itzel Castillo<sup>16</sup>, los pobladores solicitaron la colocación de topes en las avenidas principales debido a la cantidad de accidentes provocados por los autos que circulaban a una velocidad peligrosa para el número de gente que circula a pie y en bicicleta por esas calles; al no obtener una respuesta favorable, los comuneros decidieron colocar ellos mismos los topes durante la noche, al inicio de la época seca en el año 2000” (Medina, 2007).*

#### **ilustración 4: construcción de un tope artesanal**



Fuente: Medina Ramírez, S. (2015). DF: El control del espacio público y la domesticación de la guerrilla urbana – Horizontal. <https://horizontal.mx/df-el-control-del-espacio-publico-y-la-domesticacion-de-la-guerrilla-urbana/>

Por otro lado, existen muchos grupos de activismo ciclista que reivindican el derecho a una ciudad más segura y organizan rodadas ciclistas semanales, o mensuales. Una rodada, con el pasaje de docenas de ciclistas y la ocupación de carriles normalmente dedicados al transporte vehicular, es una forma de apropiarse temporalmente de un espacio que normalmente privilegia modos de transporte contaminantes e inseguros. Con el efecto de masa que produce la rodada, se visibilizan a los ciclistas como medios de transporte y se denuncia la falta de espacio dedicado a ellos. También es una forma de resistir en contra del orden normal de las cosas. Bicitekas A.C., unos de estos grupos de activistas más influyentes en la Ciudad de México, ha organizado más de 1000 rodadas

---

<sup>16</sup> Fue Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal entre 2000 y 2005, bajo el mandato de Andrés Manuel López Obrador.

ciclistas, cada miércoles en el Ángel de la Independencia, ininterrumpidamente desde 1998<sup>17</sup>. Estos mismos activistas ciclistas también organizan rodadas cada vez que fallece un ciclista por atropello. El destino final de dicha “rodada blanca” es el lugar exacto donde falleció el ciclista. Ahí cuelgan una bicicleta pintada de blanco, para simbolizar la vida que se perdió por el atropello vehicular. Además de visibilizar un disfuncionamiento vial, de proponer alternativas a un sistema de transporte inseguro el aspecto acumulativo de estas acciones permite generar consciencia en cuanto la cantidad de muertes por hechos de tránsito e incidir en políticas públicas.

En definitiva, la sociedad civil también utiliza formas de autoorganización y apropiación del espacio que se asemejan a tácticas de resistencia cotidiana que muchos autores han circunscrito a asentamientos populares. Efectivamente, estas prácticas de la sociedad civil también buscan subvertir un orden establecido, responder a necesidades ciudadanas y se apropian del espacio urbano espontáneamente, informalmente y temporalmente.

La apropiación del espacio urbano es una práctica muy diversa y muy común en México. Existen diferentes costumbres de apropiación del espacio y de autoorganización. Este trabajo permite pensar, en el contexto de la capital mexicana, la autoorganización y la apropiación del espacio desde la sociedad civil, y en relación con el espacio público, la movilidad y la seguridad peatonal: por ello, se estudiará las diferentes iniciativas de urbanismo táctico.

## **1.2. Un espacio urbano inseguro para el peatón.**

Inicialmente, el urbanismo táctico, en la Ciudad de México, surgió para transformar un espacio urbano que es inseguro para el peatón en calles que no garantizan condiciones de comodidad y seguridad peatonales sino todo lo contrario: en la capital, el diseño de las calles suele favorecer el tránsito eficiente y rápido de los vehículos; lo que aumenta la inseguridad vial, sobre todo para los peatones.

### **1.2.1. A pesar de los avances en cuanto a la seguridad vial...**

En la Ciudad de México, los peatones representan 51% de las víctimas mortales de hechos de tránsito lo que los convierte en el actor más vulnerable de la vía pública (Pérez López, 2015). En el marco del decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el Gobierno de la Ciudad de México midió los impactos negativos y preocupantes que generaba la inseguridad vial sobre la

---

<sup>17</sup> Bicitekas: <https://bicitekas.org/>

salud pública, la economía y el medio ambiente, y empezó a tomar acciones para contrarrestar la tendencia.

Este cambio se observó primeramente durante la administración de Marcelo Ebrard entre 2006 y 2012 (Pérez López, 2015). Durante este periodo, se buscó reducir la dependencia al auto y, paralelamente, mejorar la seguridad vial. El gobierno de la Ciudad inició el programa “Plan Verde”<sup>18</sup>, desarrolló una red de autobuses de tránsito rápido, amplió la restricción vehicular, construyó la línea 12 del Metro, instaló parquímetros en la vía pública, implementó el sistema de bicicletas públicas “Ecobici” y el programa de ciclovías recreativas, entre otras medidas (Pérez López, 2015). Si bien en este momento no se desarrollaron políticas explícitas dirigidas a la movilidad peatonal, la administración siguiente del gobierno de la Ciudad de México, encabezada por Miguel Ángel Mancera (2012-2018), manifestó, a través de su discurso y acciones, un nuevo interés por la movilidad peatonal. Además de infraestructuras que toman en cuenta la accesibilidad peatonal, implementaron todo un marco normativo para reglamentar localmente la movilidad y la seguridad vial.

Por ejemplo, se adoptó en 2014 un nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (RTDF) y una Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF) que daban prioridad al peatón sobre otros modos de transporte. La LMDF estipula el cambio del nombre de la Secretaría de Transporte y Vías (SETRAVI) al de Secretaría de Movilidad (SEMOVI)<sup>19</sup>. Este cambio es simbólicamente muy significativo, porque denota un cambio de filosofía en la planeación de la seguridad vial. Ya no se habla de transporte, es decir, de vehículos, sino de movilidad de personas y mercancías. Este cambio de paradigma de movilidad tiene como objetivo la prevención y reducción de las muertes viales pero más generalmente, un sistema de movilidad más seguro, sustentable y humano. Este enfoque se encuentra también en la “visión cero muertes”, estrategia de seguridad vial probada exitosamente en ciudades como Nueva York o Estocolmo, y adoptada en 2016 por la Ciudad de México, junto con el Plan Integral de Seguridad Vial (PISVI) 2016-2018 para la Ciudad de México.

Sin embargo, a pesar de estos avances en materia de seguridad vial, no existe actualmente en México una ley dedicada a la movilidad y la seguridad vial de alcance nacional. Además, el peatón sigue siendo el usuario más vulnerable de las calles<sup>20</sup>, pues persiste un diseño vial orientado por un paradigma que favorece la velocidad y eficiencia del transporte motorizado en detrimento de los peatones. En 2018, en la Ciudad de México, 2,918 personas resultaron lesionadas, y 659 más

---

<sup>18</sup> El Plan Verde consistía en mejorar la calidad del aire y en paliar otros problemas derivados de la gran cantidad de automóviles en circulación (Pérez López, 2015).

<sup>19</sup> Sobre el cambio de nombre de la SETRAVI ahora SEMOVI: <https://www.cronica.com.mx/notas/2013/729332.html>

<sup>20</sup> Según el INEGI en 2013, si bien 7.1% de los accidentes de tránsito se deben a una colisión con un peatón (atropellamiento) y 70.1% a una colisión con un vehículo automotor, los peatones representan 51% de las víctimas mortales de dichos accidentes, lo que los convierte en el actor más vulnerable de la vía pública (Pérez López, 2015)

fallecieron en el tránsito, “lo que equivale a que 2 personas diariamente no lleguen a sus hogares como resultado de la violencia vial” (Vadillo, 2020). Según datos de la SSC, se observa en 2019 que 44,8%<sup>21</sup> de las víctimas fatales son peatones (Vadillo, 2020).

### **1.2.2. ... persiste un entorno urbano diseñado para el transporte motorizado.**

La expansión acelerada de la mancha urbana desde los años cincuenta ha ido de la mano con el desarrollo de vías rápidas, puentes elevados, distribuidores viales y otras infraestructuras destinadas al uso de medios motorizados de transporte. Todas esas vialidades se construyeron bajo el paradigma de transporte, cimentado en la racionalización del tiempo, el incremento de la eficiencia del transporte motorizado y el ordenamiento del tránsito vehicular (Pérez López, 2015). El objetivo era recorrer grandes distancias en el menor tiempo posible, y reducir los congestionamientos generados por la saturación de vialidades (Vincent-Geslin y Kaufmann, 2012). “La ingeniería y la economía del transporte, disciplinas inherentes a esta ciencia, centraron su atención en los aspectos técnicos del transporte, a través del cálculo de los costos asociados, del modelo de la demanda, de la simulación de flujos, de la optimización del uso de la infraestructura vial y de la maximización del desempeño de los vehículos” (Pérez López, 2014).

En México, esto se ha sustentado por la adopción en los años 60 del modelo estadounidense “Highway Capacity Manual” de la Transportation Research Board (TRB). El modelo plantea un enfoque carretero utilizado por ingenieros hasta el día de hoy y opera como fundamento para el diseño de las calles mexicanas, como si fueran carreteras, es decir, bajo una visión de capacidad y de altas velocidades (SEDATU, 2018). Sin embargo, ha sido demostrado que la velocidad es un factor de riesgo importante de mortalidad, sobre todo cuando involucra a un peatón<sup>22</sup>. Así, las calles en la Ciudad de México son diseñadas bajo un paradigma que fomenta el riesgo de hechos de tránsito y la inseguridad peatonal.

---

<sup>21</sup> Una cifra que puede variar según la fuente y el método de recopilación de datos. En México existe una fragmentación de la información disponible sobre la seguridad vial, debida a la fragmentación institucional de la gestión de un hecho de tránsito, entre la SSC, la atención hospitalaria y la PGJ, sin contar las estadísticas del INEGI.

<sup>22</sup> El primer efecto de un diseño orientado por el paradigma de capacidad y velocidad vehicular es la mayor exposición a hechos de tránsito y un riesgo mayor de lesión y muertes causados por aquellos. Se ha demostrado que la velocidad es uno de los mayores factores explicativos de los hechos de tránsito fatales. Si los automóviles se desplazan a 50 km/h el riesgo de muerte para los peatones es dos veces mayor que si se desplazaran a 40 km/h y cinco veces mayor que si se desplazan a 30 km/h (Welle, 2015).



### 1.2.3. Pensar el peatón y el espacio peatonal bajo el paradigma de transporte.

Bajo esta visión, se dio lugar a la construcción de calles destinadas exclusivamente al tránsito vehicular, reduciendo los espacios públicos como plazas y parques para la recreación o el descanso de la sociedad. El caminar se ha convertido en algo puramente funcional, destinado únicamente a conectar los diferentes territorios urbanos de vida, trabajo o consumo (Pérez López, 2015). Esta visión (de capacidad y velocidad de flujo) fue “sobreponiendo el tránsito vehicular y supeditando las condiciones de habitabilidad, confort y seguridad tanto pública como vial” (SEDATU, 2018).

Por ello, el espacio peatonal es un espacio regido por las mismas reglas de tránsito que el arroyo vial, donde el peatón debe de comportarse como cualquier otro vehículo (Pérez López, 2015). De hecho, la campaña gubernamental “Cuido mi vida, soy un peatón responsable” urge al peatón a “caminar por la derecha” y respetar sus espacios (ilustración 5). Sin embargo, aquellos espacios para uso exclusivamente peatonal no son diseñados para su comodidad, pero para facilitar el tránsito ininterrumpido y rápido de los vehículos.

Ilustración 5: Volante de la campaña “Cuido mi vida, soy un peatón responsable”



Fuente: Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, 2012.

El mejor ejemplo de infraestructura peatonal diseñada bajo el paradigma de transporte son los puentes peatonales<sup>23</sup>, que permiten cruzar de manera segura las vialidades de alta velocidad. Sin embargo, estos privilegian las trayectorias directas e ininterrumpidas de los vehículos y al mismo tiempo niegan las líneas de deseo de los peatones. La línea de deseo peatonal es la ruta natural de paso más directa que conecta el transeúnte con su destino. Para tomar el puente peatonal, el peatón

<sup>23</sup> Muchos grupos activistas defensores de los derechos del peatón denominan estas infraestructuras como “puentes anti-peatonales” pues no garantizan la seguridad del peatón. Inicialmente, el concepto fue creado e impulsado por la Liga Peatonal.

debe desviar su línea de deseo, desplazarse dónde esté ubicado el puente, subir y bajar rampas o escaleras poco amigables para personas de movilidad reducida. Además, al ser espacios cerrados, se suele considerar a los puentes peatonales como lugares de inseguridad pública. Por esas razones, resultan desusados por los peatones, quienes prefieren arriesgarse la vida y cruzar al nivel de calle, aunque no haya ni semáforo o cruce peatonal. De hecho, una investigación de la UNAM ha mostrado que, en México, “A menos de 300 metros del 66.45% de los puentes peatonales ocurre el 26.68% de los atropellamientos en el Distrito Federal.” (López, 2008).

### **Ilustración 6: campaña de la Liga Peatonal en contra de los puentes peatonales**



Fuente: Liga Peatonal. (2014). Carta Mexicana de los Derechos del Peatón. <https://ligapeatonal.org/wp-content/uploads/2014/08/Carta-Mexicana-de-los-Derechos-del-Peato%cc%81n.pdf>

Para evitar esto, la respuesta institucional y cultural buscó responsabilizar al peatón. Por ejemplo, la misma campaña “Cuido mi vida, soy un peatón responsable” invita a los peatones a “usar los puentes peatonales”, “cruzar por donde haya paso peatonal”, “avanzar cuando el semáforo lo indique y los vehículos permanezcan en alto total” para evitar conductas que ponen en riesgo su vida. Sin embargo, estas conductas riesgosas son estrategias de adaptación a un entorno adverso que niega las líneas de deseo peatonales o responden a un espacio peatonal de pésima calidad.

Efectivamente, las banquetas o los cruces peatonales, cuando existen, padecen pésimas condiciones de seguridad. Una evaluación de las condiciones de seguridad de 500 cruces peatonales ubicados sobre vialidades principales mostró que 91,3% de los cruces no cuentan con las condiciones óptimas de seguridad en cuanto a indicadores tales como la accesibilidad, el diseño, el señalamiento horizontal, la semaforización, y la visibilidad (Pérez López et al., 2019).

Por otro lado, las banquetas no reciben el cuidado que merecen por parte de las instituciones encargadas de la planificación urbana y del mantenimiento de los espacios públicos. En una

encuesta aplicada a mil peatones en el año 2014, se revela que dos de cada diez personas han tenido un accidente de banqueta en el cual han sufrido alguna lesión y que 91% perciben dificultades al caminar por la ciudad (Pérez López, 2014). Esto es debido, principalmente, a la discontinuidad o mal estado del pavimento y a los diferentes obstáculos físicos que se encuentran en su camino (Pérez López, 2017). En muchas colonias de la Ciudad de México, simplemente no existen banquetas, pero cuando existen, a menudo se encuentran hoyos, postes, cajones CFE, rampas vehiculares y otros cambios de niveles. Los obstáculos fijos dificultan el paso y desvían líneas de deseo, sobre todo para personas de movilidad reducida. Además, se encuentran obstáculos semifijos como puestos ambulantes, que 40% de los encuestados consideran como la principal barrera al caminar cómodamente, pues ocupan una gran parte de las banquetas, a veces obligando a los peatones a bajarse de la banqueta (Pérez López, 2015).

En definitiva, la manera con la cual está diseñada la infraestructura peatonal no ofrece condiciones de habitabilidad, de comodidad y seguridad, y fomenta conductas riesgosas por parte de los peatones. A pesar de la pirámide sustentada por la Ley de Movilidad del DF, la planeación, ordenamiento y mantenimiento del espacio público no privilegia al peatón.

### **1.3. Un contexto fértil para mejorar la seguridad peatonal a través del urbanismo táctico**

En resumen, el contexto socio-económico y las condiciones históricas de urbanización provocaron el surgimiento de prácticas de apropiación auto-organizada del espacio urbano. Al inicio, el urbanismo táctico y sus actores en la Ciudad de México se inspiraron de estas prácticas y costumbres para mejorar la situación preocupante de inseguridad vial.

Según la asociación civil CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C, un actor ciudadano clave del urbanismo táctico en la Ciudad de México, “nosotros, los ciudadanos, contamos con las herramientas para cambiar nuestras calles y lograr entornos viales seguros” (CAMINA, 2016). Sostienen que se puede partir de estas costumbres y prácticas de apropiación informal del espacio para mejorar el entorno urbano. Por ejemplo, es frecuente que los residentes aparten un cajón de estacionamiento con cubetas, huacales y conos. “En las calles mexicanas, existe una costumbre de utilizar objetos, como: cubetas, huacales y conos, para apropiarse del espacio público y utilizarlo como un estacionamiento privado. Es increíble pensar que objetos tan sencillos como las cubetas o los huacales puedan tener un significado tan poderoso” (CAMINA, 2016). CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C. implementa instalaciones de urbanismo

táctico, con estos objetos sencillos, para delimitar un cruce peatonal, un área de resguardo peatonal, una extensión de banqueteta... y mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la vía.

La asociación civil plantea que, con pocos recursos y acciones de corto plazo, se puede tener impactos de mayor escala y de largo plazo (Mike Lydon, 2015). De hecho, se parte de la premisa según la cual el diseño vial es “una herramienta clave para transformar los espacios públicos y la cultura vial” (CAMINA, 2016). Promueven un diseño de las calles orientado por un paradigma que prioriza al peatón y a usuarios vulnerables. En definitiva, aunque no tienen las mismas raíces y no son dirigidas por y para los mismos actores, son acciones de pequeña escala que se asemejan de las costumbres de auto-construcción de vivienda o tácticas de resistencia: todas son formas autoorganizadas de apropiación del espacio que proponen una alternativa al diseño urbano dominante, y buscan (conscientemente o no) incidir a mayor escala, es decir, políticas públicas.

Ahora que se contextualizó el urbanismo táctico en la Ciudad de México, cabe preguntarse ¿cuáles son exactamente las diferentes intervenciones de urbanismo táctico que se observan en la capital mexicana? ¿Cuáles son sus impactos concretos en el diseño de las calles, de las banquetetas, los cruces peatonales y las intersecciones? ¿Sí mejoró las condiciones pésimas de seguridad peatonal? ¿Con el surgimiento del urbanismo táctico, cambiaron el marco normativo y las políticas públicas de planeación de la seguridad peatonal? Estas preguntas se abordan en el siguiente capítulo, en el que se presenta también el panorama general de los usos y actores principales del urbanismo táctico.

## **CAPÍTULO 2:**

### **2. PANORAMA Y EVOLUCIÓN DEL URBANISMO TÁCTICO**

En este capítulo, se analiza cómo se aterriza el urbanismo táctico en la Ciudad de México: ¿qué buscan las intervenciones? ¿Cuales son las adecuaciones geométricas implementadas y cómo logran mejorar la seguridad vial? En cuanto sus características espacio-temporales ¿cómo evolucionaron? ¿Quiénes son los actores mayores del urbanismo táctico?

A partir de la evidencia recopilada a lo largo de esta investigación, se contestan estas preguntas para trazar un panorama amplio del urbanismo táctico en la Ciudad de México entre 2011 y 2020. En resumen, se plantea que, a pesar de cambios limitados en el diseño físico de las calles, se logró incidir en políticas públicas y, de manera más amplia, en la gobernanza urbana.

#### **Metodología**

Con el fin de trazar un panorama de la evolución del urbanismo táctico en la Ciudad de México entre 2011 y 2020, se recopiló datos básicos sobre 85 intervenciones de urbanismo táctico. Todas se enfocan en mejorar la seguridad peatonal y el espacio público. Aunque esta selección no es exhaustiva (no se incluyó las intervenciones que se enfocan exclusivamente en mejorar la seguridad ciclista), son las intervenciones que fueron más emblemáticas y mediáticas<sup>24</sup>.

La recopilación de datos se hizo a través de entrevistas semi-dirigidas a actores claves del sector. La selección de la población entrevistada se hizo con el objetivo de tener un panorama amplio de todos los actores del urbanismo táctico: habitantes, la sociedad civil, el gobierno, el sector empresarial... Los entrevistados respondieron a preguntas registradas en un google formato (cf. ANEXO n°1). Luego, se recopiló todos los datos de las respuestas en una tabla general, organizada según 4 temas generales:

---

<sup>24</sup> A pesar de que es muy emblemático y mediático no se incluye el programa Pasos Seguros dentro de las intervenciones seleccionadas, por la dificultad de obtener datos precisos sobre la ubicación de sus intervenciones, y la discusión que existe en cuanto su pertenencia al urbanismo táctico. Sin embargo, siendo un objeto de discusión, se mencionará el programa Pasos Seguros para enriquecer la reflexión general del trabajo.

- La ubicación y temporalidad de la intervención
- El diseño y los materiales de la intervención
- Los actores involucrados en la intervención
- El proceso de planeación, implementación y seguimiento de la intervención

Estos 4 temas son interesantes para la investigación porque permiten trazar un panorama amplio del urbanismo táctico en la Ciudad. Primeramente, la selección de estas preguntas responde al objetivo de conocer la evolución temporal de las intervenciones de urbanismo táctico y comprobar si hubo un crecimiento de aquellas en los últimos 10 años. Su ubicación es interesante en el sentido de que se puede ver dónde se concentran las intervenciones, si es que hay concentración.

En segundo lugar, para conocer el efecto potencial en la seguridad peatonal que tuvo cada intervención, recopilé datos sobre la duración temporal de la intervención, su diseño y los materiales que se usaron. Las adecuaciones geométricas buscan todas mejorar la seguridad peatonal y la habitabilidad del espacio público en intersecciones, cruces peatonales, banquetas. Para conocer este impacto en la seguridad peatonal, se comparan las adecuaciones propuestas en el diseño de calles con criterios de seguridad vial reconocidos en la literatura especializada <sup>25</sup>.

En tercer lugar, las entrevistas permitieron saber quienes son los actores involucrados, si pertenecen a la sociedad civil, al gobierno o al sector privado ; ¿si hubo una participación ciudadana? Con estos datos, se puede comprobar la hipótesis según la cual el crecimiento del urbanismo táctico está relacionado con la estructuración y profesionalización de sus actores, es decir, si hay cada vez más profesionales del urbanismo táctico involucrados, lo que reduciría el aspecto auto-organizado y ciudadano de estas prácticas.

Por último, para analizar su impacto a más largo plazo, se preguntó si cada intervención temporal resultó en una infraestructura permanente y ¿cuáles fueron los obstáculos a su implementación permanente? ¿Cuál fue el objetivo inicial, el proceso de planeación y seguimiento post-intervención? Con base en estos datos cualitativos, y una comparación con la evolución del marco normativo de la seguridad peatonal, se puede deducir los impactos de largo plazo en las políticas públicas, y la influencia que los actores del urbanismo táctico tienen en la gobernanza de la seguridad peatonal.

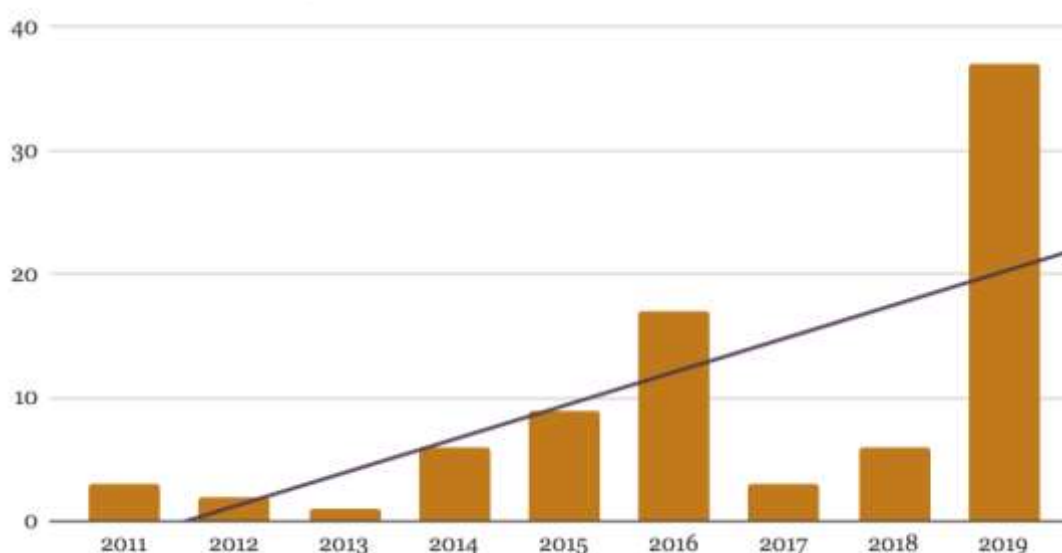
---

<sup>25</sup> El índice de seguridad de cruces peatonales (Pérez López et al., 2019) y los indicadores y criterios de seguridad en las intersecciones (SEDATU, 2018)

## 2.1. Crecimiento del urbanismo táctico

De las 85 intervenciones de urbanismo táctico que se analizaron, 24,7% se hicieron entre 2011 y 2015. A partir de 2015, el número de intervenciones empieza a subir (gráfica 1). En 2019, se hicieron 43,5% del total de las intervenciones que se hicieron entre 2011 y 2020. Hay que tomar en cuenta que si el número de intervenciones crece, también es el resultado de una escala promedio cada vez mayor de los proyectos.

**Gráfica 1: crecimiento de las intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México entre 2011 y 2019**



Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.

**Tabla 1: Escala media de las intervenciones**

Año	2011	2016	2019
Número promedio de intersecciones intervenidas por proyecto, por año	1	3,5	5,3

Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.

En 2011, se intervenía nada más una intersección o cruce peatonal en un mismo día, o un cruce. La tabla 1 nos muestra que en 2016, luego de un Congreso Peatonal organizado por la Liga Peatonal, un actor clave del urbanismo táctico, se intervinieron 10 cruces peatonales en la Merced. Igualmente, en 2019, con el proyecto “Pasale Condesa segura” de las organizaciones CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal, City Es! y la Universidad La Salle, apoyadas por el BID y COMEX, se intervinieron 12 intersecciones en el polígono de colonias denominado “La Condesa”, en la alcaldía Cuauhtémoc. En 2020, la intervención temporal “Ciclovía emergente”

implementada por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, se extendió en un tramo de más de 12 km a lo largo de la avenida Insurgentes, unas de las más emblemáticas de la capital.

Este crecimiento coincide y se explica también por la utilización gubernamental de la herramienta. En el programa Pasos Seguros, con el cual intervinieron 50 intersecciones inseguras de la Ciudad, la Autoridad del Espacio Público<sup>26</sup> usó la metodología del urbanismo táctico; afirmaron que se buscaba implementar “intervenciones de ágil implementación y alto impacto que mejoran las condiciones de seguridad vial de todos”<sup>27</sup>.

Finalmente, este crecimiento local coincide con el crecimiento global y latinoamericano del urbanismo táctico. En 2011, se popularizó el término de urbanismo táctico por Mike Lydon en una publicación que fue descargada en internet más de 10.000 veces en algunos meses (Lydon, 2012). El interés para estas acciones temporales de bajo costo se volvió internacional cuando la bienal de arquitectura de Venecia enfocó el tema en 2012, y que el Museo de Arte Moderno de Nueva York (MoMA) tituló una exhibición en noviembre 2014 “*Uneven Growth: Tactical urbanism for expanding Megacities*”. En el 2020, el reciente contexto de crisis sanitaria provocó un uso generalizado de la herramienta en muchas ciudades como Bogotá, París y la Ciudad de México (con la ciclovía emergente en insurgentes). Con esto, se buscó implementar cambios inmediatos frente a la necesidad de controlar el necesario distanciamiento físico. El interés se volvió tal que, hasta se habla de “la hora del urbanismo táctico” (Petrescu, 2020).

## 2.2. Concentración de actividades

La mayoría de las intervenciones se ubican en las alcaldías centrales de la Ciudad, y especialmente en la Cuauhtémoc. Por esto se diferencian de las prácticas de autoorganización y autoconstrucción presentadas anteriormente (ver capítulo 1): muy pocas intervenciones de urbanismo táctico se hicieron en las alcaldías de la periferia (Mapa 1), mientras que es principalmente ahí que la ausencia de banquetas, de cruces peatonales a nivel, de infraestructura universal se hace más problemática. Es precisamente por esta razón que los activistas del colectivo “Camina Haz Ciudad” pintaron un cruce peatonal en frente del Faro Tláhuac en 2012, y una banqueta en el puente de los Poetas en Santa Fe en el 2011, dos partes periféricas de la Ciudad de México.

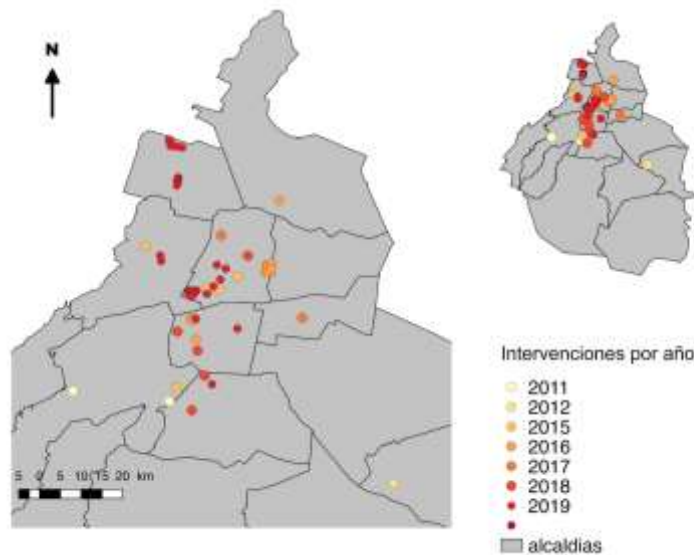
---

<sup>26</sup> Un órgano desconcentrado de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) del Gobierno de la Ciudad de México.

<sup>27</sup> <https://aep.cdmx.gob.mx/programas/programa/pasos-seguros>



**Mapa 1: ubicación de intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México entre 2011 y 2020**



*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

Algunos entrevistados justifican esta concentración por la mayor visibilidad que beneficia el centro de la Ciudad. Un ex-consultor de WRI México y alto funcionario en la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) explica primeramente que intervenciones suelen tener lugar cerca de monumentos o espacios emblemáticos para atraer más la atención de las autoridades y de la sociedad, y tener mayor impacto en políticas públicas. Por esto, el wikicarril del colectivo “Camina Haz Ciudad” en 2012 (ciclocarril ciudadano) se hizo frente al Congreso de la Unión. De igual manera, la intervención de la Autoridad del Espacio Público se hizo en la calle 20 de Noviembre, frente al Zócalo porque “si se cambió el diseño de la calle más emblemática de la Ciudad de México, se pueden cambiar todas las otras”<sup>28</sup>.

A menor escala, en la Ciudad de México, se ubican más en intersecciones, ya que son los puntos donde el peatón está más expuesto a conflictos con automovilistas y por consiguiente a riesgos de lesiones y muertes por hechos de tránsito (SEDATU, 2018). “El cruce encarna el mayor obstáculo para el peatón y el espacio por excelencia en donde se expresan y materializan las relaciones entre peatones y conductores” (Pérez López, 2014). En una encuesta, Pérez López mostró que los cruces son los puntos de mayor riesgo para los peatones: 75,5% de los hechos viales involucrando un peatón ocurren ahí (Pérez López, 2015). Según el ISCP, “91,3% de los cruces peatonales de la CDMX no cuentan con las condiciones óptimas para resguardar la seguridad de los peatones” (Pérez López et al., 2019).

<sup>28</sup> Entrevista n°5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

## 2.3. Implementación de adecuaciones geométricas para un diseño de calle más seguro

### 2.3.1. El fomento de un paradigma de movilidad

En respuesta a la situación preocupante de la seguridad peatonal en la Ciudad de México, el urbanismo táctico intenta cambiar el diseño de las calles, para que sean más seguras para los usuarios considerados más vulnerables. Se opone al paradigma de transporte que ha plasmado la planeación de la ciudad desde el siglo pasado (Pérez López, 2015). Al contrario, propone un “paradigma de movilidad” que privilegia medios más sustentables de desplazarse, es decir, caminar o montar bicicleta, entre otros medios de “transportación activa”.

*“Con el cambio de paradigma, la gestión de los flujos deja de ser el eje rector de la movilidad. Se desplaza la atención centrada en las unidades de transporte y en la infraestructura vial hacia el espacio urbano. De soluciones meramente técnicas dirigidas a lograr una circulación más eficiente, se buscan desarrollar políticas sociales y de vivienda, de ordenamiento y planeación del territorio que permitan mejorar la accesibilidad a la ciudad. Se enfatiza en la calidad del espacio urbano, en la accesibilidad, en la experiencia del viaje y ya no únicamente en sus puntos de origen y de destino; se destaca la importancia del uso, apropiación y vivencia del espacio urbano, recuperando la idea de la ciudad como espacio de vida y no únicamente de circulación; se pasa de una gestión de la ciudad bajo el dominio exclusivo de las instancias públicas, a una producción colectiva de lo urbano a través de diferentes formas de usufructo del espacio”* (Pérez López, 2015).

Este paradigma se plasma en las políticas públicas para que se implementen sistemas de movilidad y diseños viales más sustentables. Fomenta el caminar, la bicicleta o el transporte público para que se reduzca la dependencia al auto. Por otro lado, el paradigma de movilidad propone un diseño de calle bifuncional: la función de movilidad de las personas y mercancías, y la de habitabilidad del espacio<sup>29</sup>. ¿Cómo se plasma este paradigma en las adecuaciones geométricas en el diseño que implementan las intervenciones de urbanismo táctico? ¿Cómo se evalúa si mejoran la seguridad peatonal?

---

<sup>29</sup> Bajo el término de habitabilidad, se entiende la cualidad del espacio público que genera una experiencia de comodidad y aceptabilidad en el usuario de ese espacio, y que permite la realización de actividades lúdicas, recreativas, culturales, de convivencia, y en general cualquiera distinta al tránsito. Fuente: Manual de Calles. (SEDATU, 2018)

### 2.3.2. ... a través de medidas que reducen factores de riesgo

Siendo intervenciones de bajo costo, de pequeña escala y a menudo ciudadanas, las adecuaciones en el diseño son sencillas y temporales. Por lo tanto, los actores privilegian adecuaciones que se pueden hacer con pocos recursos. Algunos pintan las calles para representar cruces peatonales o extensiones de banquetas. Otros colocan cubetas o mobiliario para delimitar una extensión de banqueta o un parque en un cajón de estacionamiento. Con estos materiales buscan cambiar el diseño geométrico de la calle, la regulación del tránsito, el pavimento o el mobiliario urbano. A continuación se explica por qué las adecuaciones viales más frecuentes tienen el potencial de mejorar la seguridad peatonal, con base en criterios de diseño seguro.

Para medir la seguridad peatonal en intersecciones, calles y cruces, se hace referencia a los “criterios e indicadores de seguridad en intersecciones” planteados por el Manual de Calles de la SEDATU (2018): velocidad, legibilidad, trayectorias directas, continuidad de superficie, prioridad de paso, visibilidad (ver ilustración 7). Dentro de estos criterios, la velocidad es uno de los mayores factores explicativos de los hechos de tránsito fatales. Efectivamente, si los automóviles se desplazan a 50 km/h el riesgo de muerte para los peatones es dos veces mayor a que si se desplazan a 40 km/h y cinco veces mayor que a un tránsito a 30 km/h (Welle, 2015).

#### Ilustración 7a: Criterios e indicadores de seguridad vial en las intersecciones.

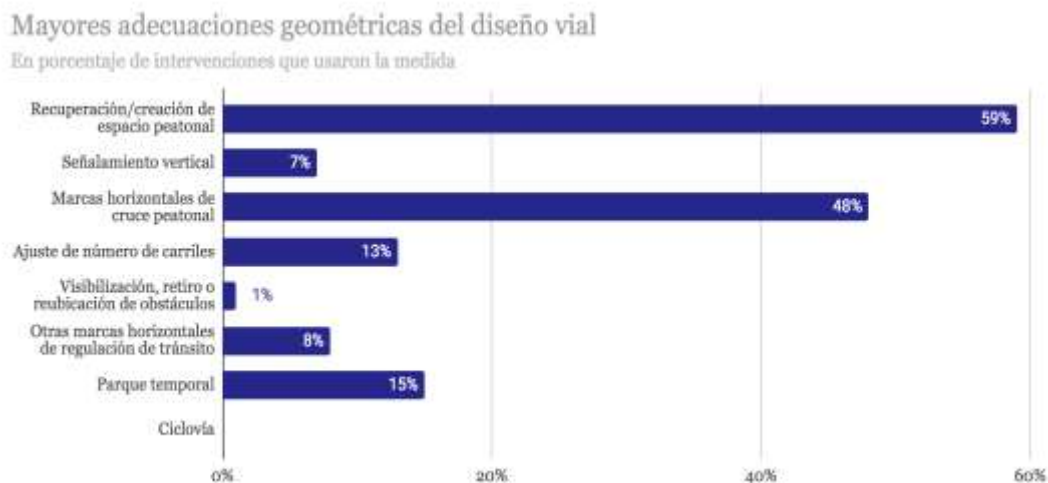
Fuente: Manual de Calle (SEDATU, 2018)

Criterios	Indicadores
Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Baja velocidad generada por el diseño geométrico, incluyendo los giros vehiculares.</li> <li>— Baja velocidad estipulada legalmente en el reglamento de tránsito o similar.</li> <li>— Existencia de radares de control de velocidad en puntos de riesgo en vías con velocidades de 50 km/h[4].</li> </ul>
Legibilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Está clara la preferencia de paso: en cruces semaforizados, donde hay semáforos vehiculares, ciclistas y peatonales; en cruces no semaforizados, el señalamiento, la geometría y el tránsito vial la dejan clara.</li> <li>— En cruces semaforizados, existe coherencia entre las fases peatonales, ciclistas y vehiculares.</li> <li>— Claridad en las marcas en pavimento (rayas peatonales y línea de alto vehicular).</li> </ul>
Trayectorias directas	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Sección de cruce para peatones homogénea, sin cuellos de botella por diseño geométrico, con señalamiento, sin encharcamientos u obstáculos.</li> <li>— Esquinas sin obstáculos por mobiliario, postes, rejas, jardineras o automóviles estacionados sobre banqueta y/o arroyo vial.</li> <li>— Concordancia entre pasos peatonales y líneas de deseo, sin desvíos. No debe haber puentes peatonales en calles con cruces vehiculares a nivel o rejas a nivel de calle que impidan el cruce peatonal.</li> </ul>
Continuidad de superficie	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Pavimento del paso peatonal sin baches, grietas, rieles o registros, coladeras mal diseñadas, desniveladas y/o abiertas en el arroyo, rejillas.</li> <li>— Barreras peatonales en esquinas con pendiente y sección adecuada, continuas en la transición entre banqueta y arroyo.</li> </ul>
Prioridad de paso	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Respeto a la prioridad de paso de peatones que circulan de frente, por parte del tránsito vehicular que da vuelta.</li> <li>— Peatones no requieren cruzar más de 3 carriles sin que exista una isla intermedia de seguridad.</li> <li>— Tiempos de espera cortos para vehículos y peatones.</li> <li>— Suficiente tiempo de cruce para peatones.</li> </ul>
Visibilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>— No hay obstáculos fijos que disminuyen la visibilidad entre peatones y conductores de vehículos.</li> <li>— El cruce está adecuadamente iluminado.</li> </ul>

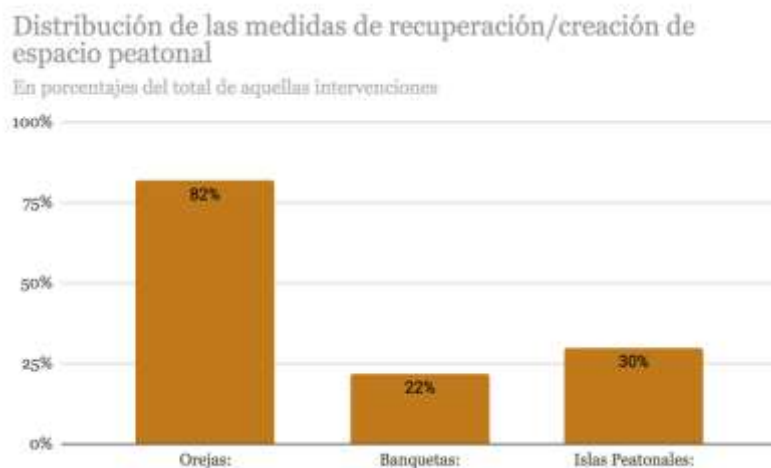
El urbanismo táctico parte de la premisa que, con el diseño geométrico, se puede ordenar los flujos y bajar las velocidades así como fomentar criterios de seguridad peatonal planteados por el Manual de Calles (CAMINA, 2016).

La gráfica 2.a. nos muestra cuales son las medidas que se reproducen más en las intervenciones de urbanismo táctico. A veces combinan varias medidas a la vez. Se nota que la recuperación o creación de espacio peatonal es la más representada, pues 59% de las intervenciones implementaron tales adecuaciones. Dentro de estas, las orejas son las adecuaciones más frecuentes, seguidas por las islas peatonales (gráfica 2.b.). Una oreja es una extensión de la acera o banqueta que generalmente se coloca en las esquinas de calles con el objetivo de acortar las distancias de los cruces peatonales y aumentar la visibilidad entre peatones y automovilistas. También sirven para reducir los radios de giro de los vehículos y por lo tanto sus velocidades así como para impedir el estacionamiento de vehículos en las esquinas. (SEDATU, 2018).

**Gráfica 2.a.** (Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor).



**Gráfica 2.b.** (Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor)



Como ilustración de estas adecuaciones geométricas específicas, se presenta a continuación un proyecto de rediseño vial para la intervención que se hizo en la intersección vial de la Av. Félix Cuevas y la calle José Ignacio Bartolache, por las organizaciones Reacciona por la Vida A.C, Fundación AXA, CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C, y Los Supercívicos<sup>30</sup>, en colaboración con la Agencia de Gestión Urbana y la Secretaría de Medio Ambiente del gobierno de la Ciudad de México en el 2018 (ilustración 8).

**Ilustración 8: Comparación ex ante y ex post de proyecto de rediseño vial para una intervención en Félix Cuevas:**

*ANTES de la intervención:*



*DESPUÉS de la intervención:*



*Fuente: taller de urbanismo táctico y calles completas, (Cisneros, 2018)*

<sup>30</sup> Grupos de la sociedad civil, especializados en temas de movilidad urbana y seguridad vial.

### **Radio de giro:**

En esta intervención de urbanismo táctico se utilizó pintura y conos para delimitar adecuaciones geométricas como orejas e islas peatonales. Las orejas permiten reducir el radio de giro de los vehículos, y, por lo tanto, su velocidad. Los radios de giro más pequeños implican “giros más cerrados y por ende velocidades menores al incorporarse a una calle” (SEDATU, 2018).

### **Distancia de cruce:**

Las orejas y extensiones de banquetas en remanentes viales también permiten que se reduzca la distancia de cruce, y por lo tanto, que se mejore la seguridad peatonal. Un cruce menos ancho equivale a una exposición menor a riesgos de atropellamientos. El ISCP, “Índice de seguridad en cruces peatonales”, muestra “una asociación positiva y significativa entre distancia de cruce y hechos de tránsito, por lo que el desarrollo de políticas públicas orientadas a reducir el número de carriles podría, en efecto abonar a una menor siniestralidad” (Pérez López et al., 2019). De esta manera, el 13% de las intervenciones, que implementaron medidas de “reducción de número de carriles, o de sección de arroyo” (ver gráfica 2.a.) permiten reducir esa distancia de cruce.

Como se observa en el proyecto para la intervención en Félix Cuevas y Bartolache (ilustración 8), se colocaron conos para delimitar isletas de refugio peatonal. También permiten reducir la distancia de cruce al separar el cruce en dos partes y deja la posibilidad a personas más lentas tomar una pausa ahí. Estas adecuaciones en el diseño geométrico buscan mejorar las trayectorias directas, otro criterio de seguridad en las intersecciones (SEDATU, 2018). Aquellas trayectorias son las rutas más directas, sin desviaciones, y que permiten reducir la distancia de cruce.

### **Línea de deseo peatonal:**

En el 48% de las intervenciones se pintan rayas peatonales (gráfica 2.a.). El ISCP plantea la importancia de pintar cruces peatonales (Pérez López et al., 2019). En la Ciudad de México, 79% de los cruces estudiados con este índice no tienen marcadas las rayas peatonales o les falta mantenimiento. Al pintar cruces peatonales, las intervenciones de urbanismo táctico mejoran la legibilidad de la calle, pero también permiten trayectorias directas al cruzar la calle. Ambos aspectos son criterios de seguridad según el Manual de Calles (SEDATU, 2018). Generalmente, se pintan estas marcas peatonales por donde pasan o desean pasar los peatones. De hecho, la “línea de

deseo” del peatón es un criterio de seguridad peatonal planteado por el Manual de Calles. “Es la trayectoria más recta posible que resulta del movimiento que haría un transeúnte si pudiera transitar libremente entre su ubicación de origen y su destino determinado.” (SEDATU, 2018).

En la Ciudad de México, la resistencia a las infraestructuras que niegan esas líneas ha sido un caballo de batalla para el urbanismo táctico. Por ejemplo, muchas intervenciones de la Liga Peatonal se enfocan en denunciar que los puentes peatonales niegan las líneas de deseo de los peatones. En efecto, para tomar el puente peatonal, el peatón debe desviar su línea de deseo, desplazarse dónde esté ubicado el puente, subir y bajar rampas o escaleras poco amigables para personas de movilidad reducida. La Liga Peatonal, mediante intervenciones en la calle y una campaña de comunicación agresiva, denunció que estos puentes eran “anti-peatonales” por esa razón. Las intervenciones que hacían radicaban en implementar un cruce peatonal a nivel de calle, con pintura o con una lona<sup>31</sup>. Por ejemplo, en 2019, en frente de la salida del Metro Cuauhtemoc en Av. Chapultepec, en el centro de la Ciudad, se cerró temporalmente el puente peatonal para colocar una lona que delimita un cruce peatonal a nivel de calle que respetaba la línea de deseo (ilustración 9).

**Ilustración 9: intervención de urbanismo táctico en frente de la salida del Metro Cuauhtemoc en Av. Chapultepec, 2019.**



*Fuente: Estrategía Misión Cero [https://twitter.com/E\\_MisionCero/status/1290423162291855366](https://twitter.com/E_MisionCero/status/1290423162291855366)*

Para resumir, con base en criterios de seguridad peatonal (radios de giro, distancia de cruce, líneas de deseo peatonal), se puede concluir que las intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México implementan adecuaciones geométricas en el diseño vial cuyos potenciales efectos bajan los riesgos de hechos de tránsito.

---

<sup>31</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

### 2.3.3. ... y a través de una redistribución del espacio vial

Extensiones de banquetas, orejas, cruces peatonales y las adecuaciones geométricas mencionadas anteriormente no solo mejoran la seguridad peatonal, sino también redistribuyen el espacio público en la calle de manera más equitativa, dando prioridad al peatón primero, luego ciclistas, transporte público y finalmente a los vehículos particulares. Esta jerarquía que da prioridad a ciertos modos de transportarse en la planeación del diseño de calle es sustentada por el Manual de Calles (ilustración 10 ; SEDATU, 2018).

En otras palabras, la redistribución operada por las intervenciones resta normalidad a planteamientos aceptados como la supremacía del auto en las calles mexicanas. La redistribución del espacio según estos criterios promueve el cambio de paradigma hacia una ciudad más caminable. De hecho, existe un indicador de distribución del espacio de la calle por tipo de usuario, que permite dar cuenta de los cambios que instauró el nuevo diseño de calle, y evaluar si realmente privilegió a los usuarios vulnerables. La mayoría de las intervenciones que recuperan espacio para el peatón mediante orejas, islas de refugio peatonal o parques temporales en cajones de estacionamiento otorgan más espacio al peatón de lo que inicialmente tenía.

**Ilustración 10: pirámide de movilidad**



*Fuente: Manual de Calles (SEDATU, 2018)*

Por ejemplo, las adecuaciones implementadas por la asociación civil CAMINA en 2019 en la Av. Azcapotzalco aplican este precepto (ilustración 11). En efecto, “se define en este proyecto la prioridad peatonal sobre la vehicular, aumentando de 42% a 52.5% el área para peatones, de 0% a 9% el área para ciclistas y la disminución del 50.9% al 22.7% de área para vehículos particulares” (CAMINA, 2020).



**Ilustración 11: tabla comparativa de la distribución del espacio por usuario, antes y después del proyecto de R-Zero Studio para la Av. Azcapotzalco**



(Fuente: CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C, 2020)

Generalmente, la recuperación de espacios para uso peatonal se hace sobre espacios residuales o remanentes viales. Estos espacios remanentes viales pueden llegar a ser suficientemente amplios para generar pequeños parques o plazas, principalmente en intersecciones que tienen calles en diagonal. Por ejemplo, en 2019, la intersección entre Av. México y Av. Centenario en Coyoacán, el World Resource Institute (WRI México) y la Agencia del Espacio Público (AEP) diseñaron un área de descanso y disfrute con elementos como banquetas, mesas y sombrillas junto con macetas y plantas (ilustración 12). Aquí también se oponen a un espacio público determinado principalmente por su función de tránsito, al detrimento de su función de habitabilidad.

**Ilustración 12: intervención de urbanismo táctico del WRI y la AEP, Coyoacán, 2019.**



Fuente: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/intervienen-espacios-publicos-para-conmemorar-el-dia-del-peaton/1330992> consultado el 12/04/2020

De la misma manera, en 15% de las intervenciones, se recupera un cajón de estacionamiento para transformarlo en un parque temporal (ver gráfica 2.a). A menudo, aquellas iniciativas hacen parte de un programa llamado “Parqueando”, e iniciado en la Ciudad de México por Bicitekas y el ITDP México, en 2011. Desde entonces, se hace en septiembre de cada año, en el marco del día mundial sin auto. Los cajones de estacionamiento que normalmente utilizan los vehículos son ocupados con actividades y mobiliario relacionados al espacio público: niños jugando, sillas, hamacas, pasto, arena, músicos, libros, arte, deportistas, agricultores urbanos, ciclistas, cualquier actividad funciona para repensar un espacio que privilegie a las personas y no a los automóviles<sup>32</sup>. Participan en la redistribución equitativa del espacio, dando prioridad al peatón y reafirmando la función de habitabilidad del espacio.

Según las palabras de Lefebvre, “bajo la calle, la playa” (Lefebvre, 2014). El urbanismo táctico revela usos diferentes de la Ciudad a través de “iniciativas que fomentan la protección y valorización de los peatones o ciclistas, así como la subversión de la función tradicional de un espacio, reduciendo la importancia de los coches en las ciudades” (Fernandes Barata & Fontes, 2017). Con esto, se generan temporalmente espacios y usos alternativos que tienen impactos durables sobre la manera en la cual se diseña la ciudad.

Este acercamiento general a las intervenciones de urbanismo táctico nos permite tener un panorama de lo que se hizo en la Ciudad de México entre 2011 y 2020. Las intervenciones de urbanismo táctico buscan promover un cambio de paradigma para que se dé prioridad al peatón en el espacio público y que se garantice su seguridad. Así se mostró, con base a criterios de seguridad peatonal (SEDATU, 2018; Pérez López et al., 2019), que las adecuaciones propuestas en el diseño de calles fomentan esta seguridad. Se puede preguntar, ¿al ser adecuaciones efímeras, que tan durables son sus efectos en las calles?

---

<sup>32</sup> Laboratorio para la ciudad (2020). Experimentos : parqueando. Disponible en : <https://labcd.mx/experimentos/parqueando/>

## 2.4. Impactos de largo plazo, en las calles y en políticas públicas

Una pregunta recurrente de los actores trabajando en el urbanismo táctico es saber ¿cuales son los impactos a largo plazo de una intervención temporal? Según 8 entrevistados sobre 12, el urbanismo táctico solamente sirve cuando sus medidas tienen permanencia<sup>33</sup>. Más adelante, se explicará por qué este enfoque de largo plazo representa una visión del urbanismo táctico más “estratégica” que “táctica”, según un argumento de De Certeau (De Certeau, 1984). Según los entrevistados, para que tenga efectos de largo plazo, no se puede quedar en lo temporal pues los efectos de una intervención temporal son de corto plazo. Al contrario, tiene que volverse permanente, es decir que una política pública construya una obra permanente que retome o adopte el diseño propuesto por la intervención de urbanismo táctico. Esa capacidad del urbanismo táctico de llevar a las autoridades a implementar los diseños propuestos es llamada la “capacidad de incidencia”.

Por ello, en este trabajo de investigación y en las entrevistas, se consultó cuáles fueron las intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México que resultaron permanentes y cuáles son los mayores factores de permanencia en la percepción de los entrevistados. Se presentan los resultados en una primera sub-sección. En un segundo tiempo, se plantea que el urbanismo táctico en la Ciudad de México nunca tuvo impactos de gran escala en el diseño físico de las calles. Al contrario, su incidencia mayor es de carácter indirecta: en la planeación de políticas públicas enfocadas en mejorar la seguridad peatonal. Gracias a una profesionalización gradual de sus actores, los cuales llegaron a cargos de poder, pueden incidir mejor en políticas públicas de seguridad peatonal. Como transición al siguiente capítulo, se abordará por qué esta profesionalización alejaría el urbanismo táctico de su carácter inicial subversivo, ciudadano y autoorganizado; basándose en el argumento de De Certeau. En otras palabras, se cuestiona si ¿el urbanismo táctico sufre de una despolitización que lo volvió más estratégico que táctico? (De Certeau, 1984; Swyngedouw, 2011).

---

<sup>33</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

Entrevista 5 de un funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

Entrevista 8 de un ex-alto funcionario de la Autoridad del Espacio Público (AEP), el 18/05/2020.

Entrevista 9 de un alto-funcionario de la SEMOVI, el 20/06/2020.

Entrevista 11 de una integrante de CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C, el 20/05/2020.

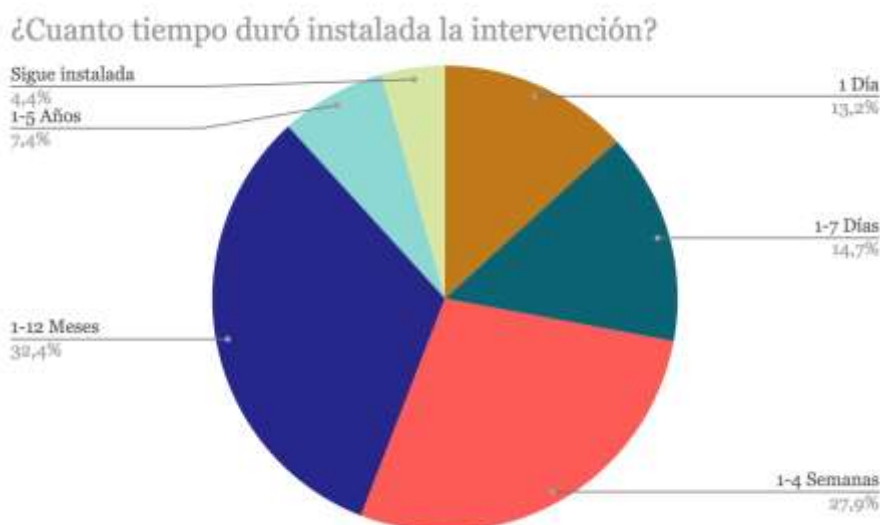
Entrevista 12 de un cofundador del Instituto de Políticas de Desarrollo y de Transporte (ITDP), el 20/01/2020.

## 2.4.1. Cambios permanentes en el diseño de las calles

### 2.4.1.1. Panorama de las intervenciones que resultaron en infraestructura permanente

El impacto en el diseño vial de una intervención de urbanismo táctico depende del tiempo que se queda instalada en el espacio público. Un 55,8% de las intervenciones tienen una duración menor o igual a 4 semanas (gráfica 3). En la mayoría de los casos, el corto tiempo de vida implica efectos temporales, pero 11,8% de las intervenciones duraron entre 1 y 5 años. Dentro de estas, 4,4% siguen instaladas hoy en día. A pesar de seguir instaladas o de haber durado mucho tiempo, el efecto no es necesariamente permanente, pues muchas de éstas no son infraestructura sólida, sino alguna pintura que se deteriora con el tiempo.

**Gráfica 3: tiempo de vida de las intervenciones de urbanismo táctico.**



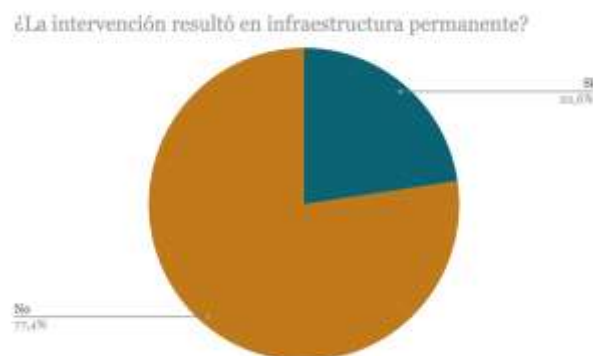
*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

Las intervenciones de urbanismo táctico se hacen a menudo con materiales que no están destinados a permanecer en el espacio público, son temporales y se deterioran rápidamente con el paso del tiempo. En la Condesa, se observa hoy las marcas de pintura de una intervención que se hizo en 2019: con el tiempo se borraron poco a poco. Por esto, muchos actores mencionan que la pintura no es equiparable a una infraestructura sólida. En otras ocasiones se pintan un cruce o se instala una adecuación geométrica en el diseño de calle, y luego se deja así en el espacio asumiendo que sería suficiente. El programa gubernamental Pasos Seguros fue criticado justamente por eso: implementar diseños seguros en intersecciones, pero con materiales temporales o semi-temporales, sin consolidarlos después, sin volverlos permanentes (a pesar de contar con recursos

gubernamentales)<sup>34</sup>. Muchos actores entrevistados para esta tesis piensan que, si no se consolida la instalación temporal en infraestructura permanente, el urbanismo táctico no sirve, incluso puede ser más perjudicial al ser considerado como “un obstáculo más” en la calle. En algunos casos, los residentes opinaron que fue un desgaste de recursos públicos<sup>35</sup>.

Según los actores, y en la misma línea que Mike Lydon (2015), el urbanismo táctico se debe pensar como una herramienta de prueba antes de implementar medidas duraderas, es decir, siempre como un medio para alcanzar fines de mayor escala. Este último enfoque corresponde a la definición de la estrategia de De Certeau pues “ancla la intervención en una estrategia de largo plazo”<sup>36</sup>. En este caso, se busca incidir en políticas públicas, para que las autoridades implementen durablemente el diseño propuesto y experimentado anteriormente.<sup>37</sup>

**Gráfica 4.a: permanencia de las intervenciones de urbanismo táctico.**



*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

Por lo anterior, conviene revisar cuántas intervenciones tuvieron la capacidad de convertirse en infraestructura de carácter duradero. Solamente el 22,6% de las intervenciones temporales se consolidaron en infraestructura permanente (gráfica 4.a.). Por ejemplo, la primera y muy emblemática intervención de urbanismo táctico hecha por el colectivo Camina Haz Ciudad en 2011, dio lugar a una construcción temporal de una banqueta en el Puente de Los Poetas. Fue consolidada posteriormente por parte de las autoridades. Por otro lado, la intervención temporal de la calle 20 de noviembre en 2014, sirvió de modelo o prueba para las inversiones permanentes que se hicieron en 2017. Sin embargo, éstas no siguieron las pautas del modelo propuesto inicialmente. Dentro de todas las iniciativas que resultaron permanentes, 63,2% de éstas siguieron “parcialmente” el patrón de la intervención inicial de urbanismo táctico (Gráfica 4.b). Por lo tanto, en la Ciudad de México, menos de 1 intervención (8,2%) sobre 10 se consolida en infraestructura permanente que

<sup>34</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

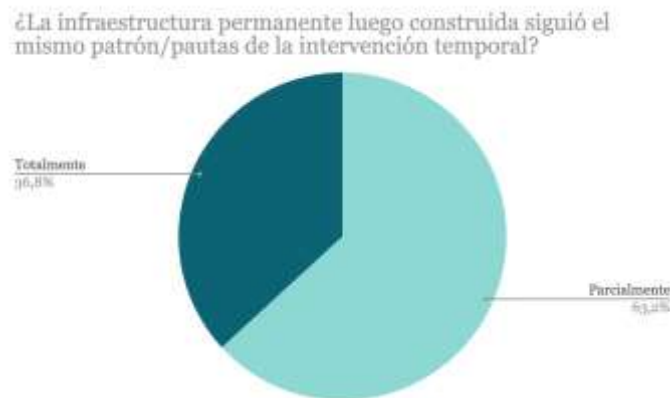
<sup>35</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

<sup>36</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

<sup>37</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

sigue totalmente el patrón propuesto inicialmente. En definitiva, el impacto físico del urbanismo táctico en las calles es muy limitado. Las adecuaciones en el diseño de calle son más temporales que permanentes. ¿Cuáles son los obstáculos que se oponen a la permanencia de una intervención?

**Gráfica 4.b: permanencia de las intervenciones de urbanismo táctico.**



*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

#### 2.4.1.2. Factores y obstáculos a la permanencia

##### Recursos propios

El tiempo de vida de las intervenciones depende de los materiales utilizados y del mantenimiento que se da a la instalación. En la mayoría de los casos, se habla de materiales muy sencillos o temporales. Los conos, muy frecuentemente utilizados, se quitan al dar por terminada la intervención. Las macetas son más difíciles de quitar pero necesitan mantenimiento. En cuanto a la pintura, existe un dicho según el cual “la pintura no es infraestructura”<sup>38</sup> para demostrar que solamente infraestructura sólida y concreta puede tener impactos durables. De hecho, se observa que aunque haya pintura, los vehículos no respetan la nueva geometría, o solamente en los primeros días luego de la intervención. Además, la pintura se borra rápidamente si no es pintura termoplástica, la cual es aplicada por obras públicas. El urbanismo táctico tiene esta limitación: al implementar diseños geométricos con pocos recursos, resulta que la duración de los impactos en la seguridad vial tiende a ser limitada.

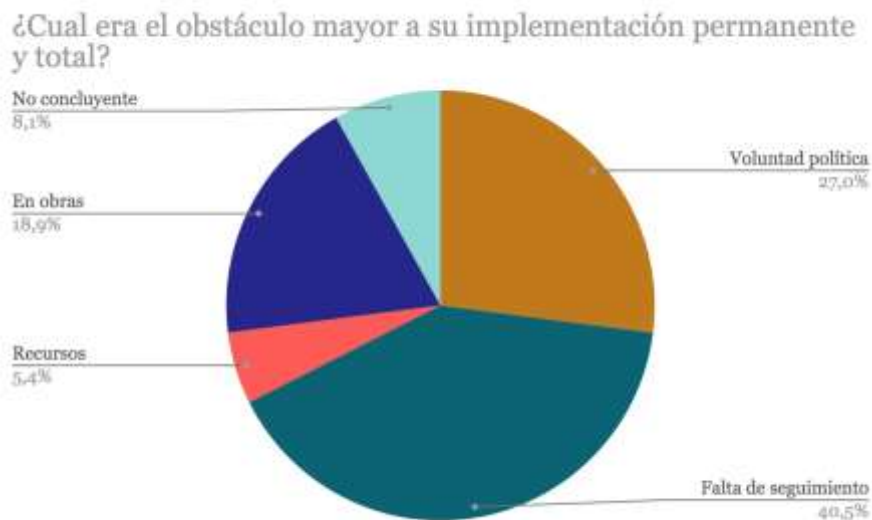
##### Falta de seguimiento

La falta de seguimiento es el primer obstáculo a la permanencia del urbanismo táctico. En el 40,5% de los casos, las intervenciones no cuentan con evaluaciones ex-ante o ex-post, así como un seguimiento luego de las obras. A pesar de ser importantes, son elementos caros ; cuando

<sup>38</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

activistas o colectivos con pocos recursos implementan las intervenciones, no dan prioridad a la evaluación. La evaluación ex-post es un factor de permanencia en el sentido que permite conocer las lecciones y presentarlas a las autoridades, para que tengan una idea de los efectos que pudiera tener tal intervención. Sin esta evaluación de impactos, resulta más complicado convencer a las autoridades de los beneficios para el peatón que aporta la intervención de urbanismo táctico, para que ellos la reproduzcan en una política pública.

**Gráfica 5: Obstáculos a la permanencia del urbanismo táctico**



*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

### **Voluntad política**

Para que una intervención de urbanismo táctico se vuelva permanente, es necesario que pueda alinearse con la agenda pública y el marco normativo. De hecho, en 27% de las intervenciones, se mencionó la voluntad política como el mayor obstáculo a una evolución en infraestructura permanente. Muchas veces la Liga Peatonal vió sus marcas peatonales borradas por la alcaldía pues no cumplían con la norma de diseño de cruces peatonales. Involucrar a las autoridades es un factor de incidencia porque solamente ellas pueden construir infraestructura permanente, puesto que son ellas quienes tienen estas atribuciones, obligaciones legales y constitucionales, así como el presupuesto.

Sin embargo, la participación o el visto bueno de las autoridades no es garantía que resulte en infraestructura permanente. Por ejemplo, en 2016, la delegación Benito Juárez, aunque había autorizado a Reacciona por la vida, Fundación AXA, CAMINA y al ITDP pintar un cruce en la intersección formada por la calle Capulín y la calle Pilares, borró la mitad de las extensiones de banquetas pintadas para repavimentar la calle Pilares, sin retomar el diseño propuesto.

*“¿Por qué, en tu opinión, se quedan las intervenciones en la fase 1 ?*

- *Porque muchas de estas intervenciones son impulsadas por asociaciones civiles y no por gobiernos. Hay poca coordinación con los gobiernos. Porque no hay un compromiso tanto por las alcaldías como el gobierno de la Ciudad de hacer intervenciones permanentes a partir de las instrucciones que se aprendan del urbanismo táctico. Falta de coordinación entre los que hacen los proyectos y las autoridades públicas quienes hacen las inversiones permanentes. ”*<sup>39</sup>

A pesar de que algunas intervenciones sean lideradas por autoridades públicas, no es garantía que se sigan las pautas del proyecto inicial (Gráfica 4.b). Por ejemplo, la SEMOVI instaló temporalmente una extensión de banquetas durante el día mundial del peatón 2019 en la intersección entre Álvaro Obregón y Córdoba. En vez de seguir el diseño propuesto por el proyecto inicial, la alcaldía terminó implementando una ciclo vía al final del mismo año. No se coordinaron las dos instituciones mientras ambas buscaban mejorar condiciones de seguridad para la movilidad activa y sustentable. Así, la coordinación interinstitucional es un factor clave para la permanencia del urbanismo táctico (Mike Lydon, 2015).

Para terminar, parece que muy pocas de las intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México lograron obtener cambios permanentes y transformar las calles de manera duradera. Se plantea a continuación que, a pesar de este impacto físico limitado, estas intervenciones lograron incidir en el marco normativo y la planeación de la seguridad peatonal. Como consecuencia, se puede suponer que el urbanismo táctico sí transforma las calles, pero de una manera indirecta más que directa.

Es interesante subrayar que en la Ciudad de México la valoración del éxito de una intervención de urbanismo táctico está vinculada con su temporalidad. Es decir, la más durable resulta, la más exitosa es considerada. Tal visión tiende a considerar al contrario como fracaso las intervenciones que nada más pintan temporalmente una calle, o que implementan un parque temporal con conos y terminan así<sup>40</sup>. Por lo tanto, según esta visión, muy pocas intervenciones lograron transformar durablemente las calles de la ciudad. Sin embargo, este trabajo plantea aquí que el éxito de la intervención no solamente se mide con su duración en el espacio público o su impacto físico en las calles. También tiene que “trascender”<sup>41</sup>. No solamente es la temporalidad, sino también la trascendencia a otro nivel y la incidencia en políticas públicas que se deben considerar para determinar si la intervención fue exitosa. Dicho de otro modo, no solamente es el

---

<sup>39</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

<sup>40</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>41</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.



impacto físico, sino político que cuenta para la valoración del éxito de una intervención. A continuación, a pesar de este impacto físico limitado, el urbanismo táctico en la Ciudad de México participó en la transformación del marco normativo y la planeación de la seguridad peatonal.

## **2.4.2. Incidencia del urbanismo táctico en políticas públicas**

### **2.4.2.1. En el marco normativo**

En México, existen tres niveles de dependencias: federal, estatal y municipal. El marco legal de la seguridad peatonal es “difuso” (Crotte & Peón, 2017). Las calles de las ciudades son competencia de los gobiernos estatales y municipales. También tienen facultades en cuanto la zonificación administración del suelo, permisos de construcción, y formulación de planes de desarrollo municipales (PDU). Estas normas se yuxtaponen con normas federales como la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2003 de la SCT<sup>42</sup> que establece características de señalización aplicables a las calles al igual que a las carreteras (Crotte & Peón, 2017). Esta yuxtaposición y complejidad dificulta la transición a un paradigma más seguro de movilidad que protege y privilegia los medios de transportes más sustentables y vulnerables.

Mediante intervenciones en las calles y campañas de comunicación, las organizaciones de la sociedad civil y otros activistas lograron poner en la agenda legislativa sus reivindicaciones. Las intervenciones no solo mejoran físicamente la seguridad vial de la calle, también sirven como protestas o manifestación de una reivindicación. Un buen ejemplo es la campaña virtual y presencial de la Liga Peatonal quienes denunciaron el carácter “anti-peatonal” de los puentes peatonales en México. Además de pintar cruces a nivel de calle al lado de un puente peatonal, suelen colocar lonas o señalamiento con lemas reivindicadores<sup>43</sup>(ver ilustración 6). Gracias a la presión de esta organización se ha logrado retirar diversos puentes peatonales en la Ciudad de México como en la avenida Patriotismo, en 2016, y en las avenidas Pino Suárez y Etiopía en 2017, y el puente del CCH Oriente<sup>44</sup>. Fuera de la Ciudad de México, algunos municipios como Puebla actualizaron sus marcos normativos para impedir la construcción de otros puentes peatonales.

---

<sup>42</sup> SCT: Secretaría de Comunicaciones y de Transporte.

<sup>43</sup> Por ejemplo, la intervención en frente del Metro Chapultepec en 2019.

<sup>44</sup> Fuente: artículo sobre puentes peatonales del periódico Chilango.

<https://www.chilango.com/noticias/reportajes/puentes-peatonales-en-la-cdmx/>

### **Ilustración 13: obras para retirar puente peatonal en avenida Chapultepec, 2012**



Fuente : <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/desmantelan-puente-peatonal-en-avenida-chapultepec-5580811.html>

A nivel nacional, la Ley General de Asentamientos humanos (LGAHODTU, 2016) estipula por primer vez la necesidad de “lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones primero (LGAHODTU, 2016)<sup>45</sup>.

Últimamente, el marco normativo de la Ciudad de México ha cambiado a ser bastante amigable para los peatones. El Reglamento de Tránsito Metropolitano (RTM) y la reciente Ley de Movilidad (2014) estipulan que “los peatones y personas con capacidades diferentes tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular” (Gobierno de la Ciudad de México, 2014). Sin embargo, el reglamento de tránsito en 2014 obligaba a los peatones a “utilizar los puentes o pasos peatonales a desnivel para cruzar la vía pública dotada para ello” (Gobierno de México, 2014). En 2019, esto se modificó, en cuanto se debe “utilizar los pasos peatonales a desnivel ubicados en vías de acceso controlado. En otras vías primarias su uso no es obligatorio si el paso a desnivel se encuentra a más de 30 metros del punto donde se realiza el cruce”. Por lo tanto, las recomendaciones que se desprenden y las reivindicaciones plasmadas en las intervenciones de urbanismo táctico permearon el marco normativo.

También se observa que las distintas adecuaciones geométricas propuestas por las intervenciones han permeado el marco normativo del diseño de calles de la Ciudad de México. Por ejemplo, la recuperación de espacios para el peatón y los requerimientos de cruces seguros se

---

<sup>45</sup>[https://www.google.com/url?q=http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU\\_060120.pdf&sa=D&ust=1602271787405000&usg=AFQjCNGdk6iWI4yZifqSGLzYeam92UTolQ](https://www.google.com/url?q=http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_060120.pdf&sa=D&ust=1602271787405000&usg=AFQjCNGdk6iWI4yZifqSGLzYeam92UTolQ)

encuentran en el Manual de Calles, un manual de diseño coordinado por la SEDATU y financiado por el BID. De hecho, este manual fue el objeto de una colaboración con actores involucrados paralelamente en urbanismo táctico. De igual manera, organizaciones de la sociedad civil y activistas<sup>46</sup> colaboraron en la elaboración de normas locales hasta nacionales. Entre ellos, se destacan el Plan Integral de Seguridad Vial 2016-2018 para la Ciudad de México (PISVI 2016-2018), el proyecto de Ley General de Seguridad Vial nacional, y el Manual de Calles de la SEDATU.

En general, muchos programas desarrollados<sup>47</sup> desde los años 2010 por el gobierno de la Ciudad de México tienden a ser más orientados por un paradigma de movilidad sustentable que protege y prioriza al peatón, gracias a una labor continua de los actores y activistas del urbanismo táctico, quienes ponen en la agenda estos temas.

#### **2.4.2.2. Una herramienta que forma parte del proceso de planeación**

Además de una agenda y de un marco normativo más orientado hacia un paradigma de movilidad, las políticas públicas integran cada vez más mecanismos de urbanismo táctico en su proceso de planeación urbana. En efecto, según un ex-alto funcionario de la Autoridad del Espacio Público la herramienta es útil para probar cambios temporales antes de invertir en infraestructura consolidada permanente<sup>48</sup>.

El ejemplo más “emblemático”<sup>49</sup> es la intervención en la calle 20 de noviembre, frente al Zócalo. La Autoridad del Espacio Público implementó primeramente un proyecto piloto llamado “mi calle” en 2014, antes de consolidar la experiencia tras los años con infraestructura permanente. Se observa entonces una planeación incremental, por etapas, basada en las lecciones aprendidas en la primera experiencia temporal. Además, se buscó “priorizar al peatón con adecuaciones geométricas sencillas, colocación de mobiliario urbano y reforzar la identidad y apropiación del

---

<sup>46</sup> Para el PISVI, se destacan el ITDP, WRI, la Liga Peatonal, México Previene, CAMINA, AXA, Reacciona para la vida, Transita Seguro, entre otros.

<sup>47</sup> “Además de la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero, la actual administración ha puesto en marcha programas, proyectos y acciones dirigidos a la mejora de la seguridad vial en la Ciudad como: Programa Pasos Seguros; Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito; Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad; Manual de Banquetas de la CDMX; Programa ecoParq; Parques Públicos de Bolsillo; Proyecto de Rescate y Rehabilitación de Espacios Públicos y Corredores Peatonales; MiCalle, MiPlaza, Programa “Llega Seguro”; Programa Corredores Seguros de Transporte de Carga; Muévete en Bici – Paseo dominical; BiciEscuela; Infraestructura y Equipamiento; Programa Integral para la Regularización y Mejoramiento del Transporte Público Colectivo de Pasajeros Metropolitanos, de Unidades Matriculadas en la CDMX; Conciencia Vial en Movimiento; Conduce sin Alcohol; Controles de velocidad “Carruseles nocturnos”; Programa de colocación; sustitución y retiro de reductores de velocidad; entre otros”. fuente: (PISVI 2016-2018).

<sup>48</sup> Entrevista 5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

<sup>49</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

espacio público en el Centro Histórico de la CDMX”<sup>50</sup>. En otras palabras, buscaba mejorar la seguridad peatonal y la habitabilidad de la calle al mismo tiempo, a través de medidas y metodologías de urbanismo táctico. Si bien resultó en infraestructura permanente, no siguió las pautas iniciales propuestas en el proyecto piloto de 2014, debido principalmente a un cambio de administración.

Por otro lado, es interesante destacar que el programa gubernamental “Pasos Seguros”, que utiliza herramientas de urbanismo táctico, “salió justo al momento de toda esa energía activista peatonal” (en 2015)<sup>51</sup>. Efectivamente, el equipo encargado del programa ya había hecho ejercicios de urbanismo táctico, pero con otras entidades. Parece que hay una conexión entre el surgimiento de estos programas públicos y la energía del urbanismo táctico, porque retoman los mismos mecanismos incrementales de prueba temporal y consolidación permanente. Como ilustración, la Autoridad del Espacio Público sostuvo que su programa de “Pasos Seguros” era :

*“una estrategia progresiva, dinámica y adaptable, dado que las intervenciones son una primera fase para rediseñar las 54 intersecciones seleccionadas con materiales no permanentes, por lo que se reducen costos y tiempos. Conforme estas intervenciones vayan demostrando su efectividad, las adecuaciones se podrán ir consolidando con materiales de más larga duración”*<sup>52</sup>

### **2.4.3. Impactos borrosos, incidencia indirecta**

En conclusión, a pesar de implementar diseños seguros en las calles que dan prioridad al peatón, el impacto físico del urbanismo táctico no es muy claro, y en todo caso, limitado. Además, desde 2011, no se redujo el número de siniestros de tránsito registrados en la Ciudad de México (Vadillo, 2020). Por lo tanto, el impacto físico del urbanismo táctico parece muy limitado. Sin embargo, se observa un cambio en el marco normativo y en políticas públicas. En efecto, éstas retoman las ideas y los mecanismos incrementales promovidos por las intervenciones de urbanismo táctico. Si bien es difícil rastrear una conexión causal, el crecimiento del urbanismo táctico y la nueva agenda política de la seguridad peatonal son evoluciones sin duda correlacionadas.

A continuación, se plantea que el crecimiento y la utilización gubernamental del urbanismo táctico no son evoluciones fortuitas: se explicarían por la profesionalización de sus actores y la llegada de ex-activistas peatonales a los cargos de poder.

---

<sup>50</sup> “ARRANCA PROYECTO PILOTO #MICALLE AV. 20 DE NOVIEMBRE”. Boletín de Prensa, SIID-306-2014, México, D.F., a 16 de Diciembre de 2014.

<sup>51</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

<sup>52</sup> <https://aep.cdmx.gob.mx/programas/programa/pasos-seguros>

## 2.5. Los actores del urbanismo táctico

### 2.5.1. ¿Quiénes son?

Inicialmente, los actores tradicionales del urbanismo táctico son ciudadanos o grupos de activistas quienes se organizan para mejorar su entorno urbano. En la Ciudad de México, el panorama de sus actores se diversificó mucho en los últimos años. Como en otras partes del mundo (Webb, 2018), activistas, colectivos ciudadanos, organizaciones de vecinos ya no son los únicos actores del urbanismo táctico: organizaciones no-gubernamentales expertas, laboratorios de pensamiento (think tank) especializados, académicos, emprendedores, desarrolladores y gobiernos locales se apropiaron de la herramienta.

**Ilustración 14: Los diferentes actores del urbanismo táctico:**



*Fuente: Manual de Calles (SEDATU, 2018)*

La tabla 2 sugiere esta diversificación. Se recopiló el nombre, el tipo de actor y la fecha de su primer involucramiento en un ejercicio de urbanismo táctico. Cuando un actor aparece, no quiere decir que solamente esté presente en el panorama este año, puede ser que permanezca activo después. Además, se hizo una tipología de actores a partir de la categorización presentada por el Manual de Calles (Ilustración 14) (SEDATU, 2018). Comprende 4 categorías de actores: las autoridades públicas (GOB), los emprendedores (PV), los expertos en políticas públicas y en diseño de calles (EXP), así como los grupos ciudadanos, activistas, organizados o no (CDD).

**Tabla 2: Tipología y orden de aparición de actores del urbanismo táctico**

<b>ACTOR:</b>	<b>Categoría</b>	<b>Primera intervención de urbanismo táctico:</b>
CAMINA HAZ CIUDAD	CDD	2011
BICITEKAS	CDD	2011
PEATONITO	CDD	2012
LIGA PEATONAL A.C	CDD	2014
DERIVE LAB	EXP	2014
MEXICO PREVIENE A.C.	CDD	2015
LA CUADRA A.C.	CDD	2015
ITDP MEXICO	EXP	2015
ESPACIO PROGRESISTA	EXP	2015
COMEX	PV	2015
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MEXICO (a través de la AGU, AEP, SEMOVI, SEDUVI, SOBSE...)	GOB	2015
TRANSITA SEGURO MX	CDD	2016
CAMINA CENTRO DE ESTUDIOS DE MOVILIDAD PEATONAL A.C	EXP	2017
REACCIONA POR LA VIDA	CDD	2017
AXA SEGUROS	PV	2017
FUNDACION FIA	PV	2017
CULTURA VIAL A.C.	CDD	2018
LA CIUDAD VERDE	EXP	2018
LUGARES PUBLICOS	EXP	2018
WRI CIUDADES	EXP	2018
ESPACIO VITAL	EXP	2018
LABORATORIO PARA LA CIUDAD	GOB	2018
CLETOFILIA	EXP	2018
ESPACIO VITAL MX	EXP	2018
ABIERTO MEXICANO DE DISEÑO	EXP	2018
CITY ES	EXP	2019
CEMEX	PV	2019
ESTRATEGIA MISIÓN CERO	EXP	2019

*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

Cabe destacar que los primeros actores del urbanismo táctico se encuentran en la categoría ciudadana (CDD). En la Ciudad de México fue el colectivo Camina Haz Ciudad (tabla 2) el que hizo la primera intervención de urbanismo táctico en 2011, en el Puente de los Poetas. El colectivo era conformado por personas que “ejercen su ciudadanía para recuperar de inmediato la banqueta para el peatón y las zonas verdes de la Ciudad”<sup>53</sup>. En ese momento, apareció también en las calles

<sup>53</sup> Haz Ciudad: <http://hazciudad.blogspot.com/p/quienes-somos.html>

de la capital el superhéroe “Peatonito”, ahora famoso. Con una máscara de luchador mexicano, es considerado como el defensor de los peatones. De hecho, es conocido por pintar cebras donde no existen, empujar los coches que invaden los cruces peatonales e incluso caminar sobre los coches estacionados en las aceras. Participó por primera vez en un ejercicio de urbanismo táctico en el “parqueando” del 2012.

**Ilustración 15: intervención de urbanismo táctico con Bicitekas y GreenPeace**



Fuente: consultado el 06/05/2020 : <https://twitter.com/parqueandoMX/status/249217171509608448>

Sobre todo, hay que presentar a la Liga Peatonal, y la asociación civil CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C, porque fueron muy activos entre 2014 y el día de hoy (CAMINA apareció más tarde en 2017). La Liga fue una de las primeras organizaciones en hacer urbanismo táctico. Fue un vector de difusión de la herramienta, al funcionar como una red nacional de colectivos orientados por un mismo objetivo de defensa de los derechos del peatón. En torno a CAMINA, se dedica casi exclusivamente al urbanismo táctico en la Ciudad de México desde el 2017, y participó en intervenciones tan emblemáticas como en la pintada de un cruce peatonal diagonal en el llamado “Cruce Latino”, ubicado en la intersección del Eje Central y la Calle peatonal Madero.

Por otro lado, dentro de los primeros actores fue Bicitekas, una ONG que promueve el uso de la bicicleta desde principios de los años 2000<sup>54</sup>. Participó en el ejercicio “parqueando” en 2011, junto con miembros de Camina Haz Ciudad. Lo que une estos grupos o ciudadanos es el objetivo de construir calles más seguras y proteger a los usuarios más vulnerables, es decir, el peatón entre otros. Por otro lado, todos pertenecen a un mismo grupo de actores “ciudadanos”.

Si bien los primeros actores fueron ciudadanos, después se diversifica el panorama; por ejemplo, el Gobierno de la Ciudad de México, a través de sus órganos desconcentrados y sus secretarías, empezó a hacer urbanismo táctico en 2015 (tabla 2). Desde entonces, se convirtió en un actor imprescindible, al desarrollar amplios programas de urbanismo táctico como “Pasos Seguros” y colaborando en muchos proyectos ciudadanos. Por otro lado, empresas, fundaciones

---

<sup>54</sup> Bicitekas: <https://bicitekas.org/>

privadas e inversionistas como Pinturas Comex, Cementos de México (CEMEX), FIA foundation o AXA seguros empezaron a apoyar con capital financiero, apoyo logístico e incluso hacer donaciones de pintura o material.

Por último, la tabla 2 indica una “expertización” gradual de los actores. Parece que en los últimos años, aparecieron muchos actores que hacen parte de la categoría “experto” (EXP). En efecto, las intervenciones de urbanismo táctico cuentan con el involucramiento de expertos en políticas públicas o en movilidad, como DeriveLab, CAMINA Centro de Estudio de Movilidad Peatonal e incluso organizaciones con más capacidad técnica y financiera como el ITDP México, WRI México, CTS Embarq (ahora WRI México). En definitiva, la tabla 2 sugiere una gradual diversificación del panorama de actores del urbanismo táctico, y también su expertización. Sin embargo, no indica cómo se estructuraron internamente los actores ciudadanos (CDD): buscaron adaptarse a esta nueva manera de hacer urbanismo táctico, más centrada en la expertise y la colaboración entre muchos actores diversos. Planteamos esta adaptación y profesionalización consecuente a continuación.

## **2.5.2. Profesionalización gradual de los actores**

El crecimiento del urbanismo táctico en la Ciudad de México no solamente es el reflejo de una diversificación de sus actores pero también de su profesionalización gradual. Para tener más incidencia en políticas públicas, los colectivos ciudadanos y activistas buscaron profesionalizarse, estructurarse e integrar redes de capacitación. Si bien inicialmente eran activistas quienes actuaban de manera aislada y desorganizada, sin recursos ni conocimiento técnico; se estructuraron en redes de expertos con capacidad técnica, operativa y financiera. En una segunda sección, se verá que estas redes sirven de plataforma laboral para integrar puestos de poder en el proceso de la planeación de la movilidad urbana. En consecuencia, es toda la gobernanza urbana que se está reconfigurando a través de la profesionalización del urbanismo táctico.

### **2.5.2.1. Estructuración**

Inicialmente, muchos colectivos de la Ciudad de México como Camina Haz Ciudad, Movimiento de Defensa Peatonal y Peatones Primero empezaron a hacer activismo peatonal de manera desorganizada y aislada.

Se dieron cuenta que esta forma de actuar no era muy efectiva y que no tenía impacto en las políticas públicas. Para tener más peso, credibilidad y legitimidad, muchos de estos colectivos buscaron cambiar de estatuto: de tal manera, la Liga Peatonal, México Previene o CAMINA



obtuvieron el estatuto de asociación civil (A.C). Esta última ahora se denomina: CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.

En la Liga Peatonal, la estructuración de actividades también pasó por un proceso de armonización de los objetivos a nivel nacional. Anteriormente a esto, cada colectivo integrante de la Liga actuaba de manera aislada a pesar de tener intereses en común<sup>55</sup>. Establecieron una estrategia nacional a través de un documento director, la Carta de Derechos del Peatón, publicada en 2014 tras el primer Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal<sup>56</sup>. Con esto, se buscó “encauzar los esfuerzos que {hacían} de manera local en otras ciudades hacia lo que la Carta decía, de manera que se nutriera, que los principios de la Carta sean reflejados en {sus} actividades”<sup>57</sup>. Esta armonización implicó un trabajo colectivo interno de estructuración para generar acuerdos sobre los objetivos sobre los cuales se basaba la Liga Peatonal para incidir en políticas públicas. “Lo que queríamos era ser más visibles, e incidir mejor <sup>58</sup>”. Las medidas de estructuración permitieron ser más visibles cuando salían a las calles, mejorando su legitimidad frente a los gobiernos y a los medios de comunicación.

Por otro lado, organizaciones como la Liga Peatonal o CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C. se re-organizaron internamente en áreas de especialización. En una entrevista, una de co-fundadora de la Liga Peatonal dijo:

*“...en algún momento nos conformamos como AC en 2014, eso dio lugar a una estructura de trabajo con coordinaciones con ciertos perfiles técnicos. Lo que hacen es agrupar a personas de la Liga interesadas por los mismos temas y encauzarlos en un mismo tema que puede ser : diseño y planificación urbana, salud pública, comunicación, etc. Lo que tratamos es encauzar estos grupos de personas que a lo mejor no tienen un perfil técnico a un cierto tema, para que tengamos proyectos más estructurados, encauzados, y también esto nos ayuda en incidir mejor.”*

Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020

En CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C, se requieren perfiles tan diversos como de especialistas en planeación urbana, diseño vial, arquitectura, urbanismo, ingeniería civil, entre otras expertises. “Tenemos perfiles multidisciplinarios, porque lo que queremos es atender una problemática desde varias disciplinas, esto nos ha ayudado a sumar equipos de arquitectas con sociólogas, antropólogas con psicólogos, politólogos y

---

<sup>55</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>56</sup> Liga Peatonal (2014). Carta Mexicana de los Derechos del Peatón. Disponible en : <https://ligapeatonal.org/wp-content/uploads/2014/08/Carta-Mexicana-de-los-Derechos-del-Peato%cc%8In.pdf>

<sup>57</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>58</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

comunicólogos... entre más diversos sean nuestros backgrounds podemos generar una mejor respuesta a lo que estamos atendiendo”<sup>59</sup>. De esta manera, las organizaciones civiles están ganando capacidad operativa y expertise técnica a medida que integran más y más perfiles especializados y profesionales.

### 2.5.2.2. Capacitación

La profesionalización del sector del urbanismo táctico no solo se hizo mediante una reorganización interna sino también mediante la difusión rápida de los saberes y buenas prácticas existentes en el mundo, a través de eventos, talleres y congresos de capacitación técnica.

Según una co-fundadora de la Liga Peatonal<sup>60</sup>, la estructuración interna en áreas especializadas requiere capacitación de sus integrantes. De hecho, muchas organizaciones involucradas en el tema peatonal organizan actividades de capacitación al mismo tiempo que hacen intervenciones en la calle. Para ellas, la socialización de los temas es una parte fundamental del activismo en las calles, porque permite convencer de los beneficios del urbanismo táctico pero también difundir la herramienta y sus métodos de acción a más gente.

Por ejemplo, CAMINA organizó un taller de “diseño gráfico y artes plásticas” con jóvenes de secundaria, y en otra ocasión, un “taller de rediseño vial y urbanismo táctico” con estudiantes de la UNAM. Dice en su página: “impartimos conferencias y talleres a tomadores de decisiones, empresas, organizaciones o estudiantes interesados en mejorar el entorno urbano para fomentar los desplazamientos a pie y mejorar la seguridad vial de sus ciudades”. Otras organizaciones especializadas en el tema como el Laboratorio de Espacio Público en México imparten talleres de urbanismo táctico como “sesiones de trabajo teórico – práctico donde se conoce paso a paso los principios, estrategias y acciones que permiten desarrollar intervenciones integrales para transformar los espacios públicos”<sup>61</sup>. Cabe subrayar que existe una profesión y un campo de estudio dedicados al urbanismo táctico en algunas universidades como la Universidad Pontificia de Santiago en Chile.

Además de estos talleres prácticos, se organizan muchos congresos que permiten esta capacitación de actores. Congresos como “Placemaking Latinoamérica” organizado por Lugares Públicos A.C., el congreso internacional de ciudades y transportes o los congresos peatonales anuales en México participaron en la difusión de la herramienta y la capacitación de sus actores.

---

<sup>59</sup> Entrevista 11 de una integrante de CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., el 20/05/2020.

<sup>60</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>61</sup> Laboratorio del Espacio Público en México (27.04.2020). Categoría : Talleres de Urbanismo Táctico. Disponible en <https://laboratorioespaciopublicomexico.wordpress.com/category/talleres-de-urbanismo-tactico/>

“En el congreso se generaron dinámicas de intercambio de ideas para que el trabajo de las organizaciones se extienda a otras partes del país y Latinoamérica. Se llevaron a cabo actividades como conferencias, caminatas, paneles, talleres, intervenciones en espacio público, presentaciones de libros, charlas relámpago y fiestas callejeras”<sup>62</sup>. En definitiva, se comparten experiencias y buenas prácticas de urbanismo táctico de otros colectivos, en otras ciudades del mundo.

### 2.5.2.3. Importación de buenas prácticas

La profesionalización del urbanismo táctico se enraiza en un contexto global de desarrollo del urbanismo táctico y de difusión de prácticas exitosas. De hecho, experiencias exitosas en ciudades como Nueva York, Bogotá, o Berlín inspiraron a los actores involucrados en la Ciudad de México.

Se hizo gracias a la movilidad internacional de los actores del urbanismo táctico quienes estudiaron al extranjero, como en Alemania, en Estados Unidos o Colombia. Volvieron con ideas y ejemplos de otros lados que querían replicar en la Ciudad de México. Por ejemplo, así se importó el símbolo “Rey Peatón”, que consiste en pintar peatones con coronas en cruces peatonales, para acordar los usuarios que el rey es el peatón, y no el coche<sup>63</sup>.

Por otro lado, para implementar el proyecto piloto de 20 de Noviembre, el equipo administrativo de Dhyana Quintanar<sup>64</sup> se basó en la experiencia de Janette Sadik Khan, coordinadora de Transporte en Nueva York, quién peatonalizó *Time Square* hace algunos años. En México, existe un convenio entre el Gobierno y el grupo “Bloomberg Associates”, para importar buenas prácticas y metodologías desde Estados Unidos. Se invitaron Michael King y Mike Lydon, dos expertos en el tema, para participar en intervenciones de urbanismo táctico<sup>65</sup> y compartir su expertise en talleres. Los materiales y la capacidad técnica adquirida en esta ocasión sirvieron posteriormente para la implementación del programa “Pasos Seguros” en 2015.

Incluso las primeras intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México fueron inspiradas en otros contextos. Por ejemplo, la Liga Peatonal empezó a hacer urbanismo táctico y pintar cebras peatonales a partir de la experiencia del movimiento colombiano llamado “Cebras por La Vida”<sup>66</sup>. A través de intervenciones artísticas en las vías, el movimiento “reclama por mejores

---

<sup>62</sup> <https://labcd.mx/3er-congreso-peatonal/>

<sup>63</sup> Entrevista 8 de un ex-alto funcionario de la Autoridad del Espacio Público (AEP), el 18/05/2020.

<sup>64</sup> Directora de la Autoridad del Espacio Público entre 2014-2016.

<sup>65</sup> En el marco de la elaboración del Manual de Calles de la SEDATU.

<sup>66</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

condiciones de infraestructura para el peatón, que lo prioricen, protejan y dignifiquen”<sup>67</sup>. Fueron los fundadores de la consultoría DeriveLab quienes participaron en unas intervenciones en Colombia y decidieron extender el movimiento a México.

En resumen, la movilidad de buenas prácticas y experimentos internacionales fomentó el surgimiento y crecimiento del urbanismo táctico en la Ciudad de México.

#### **2.5.2.4. Movilidad ascendente de actores**

La difusión de buenas prácticas y la replicación de aquellas se explica por la movilidad horizontal de los actores del urbanismo táctico. Todos ellos hacen inicialmente parte de las mismas redes de activistas o expertos en el tema, la cual les sirvió de plataforma para llegar a cargos de poder en gobiernos locales, empresas, o instituciones expertas. Desde ahí, planearon políticas públicas de urbanismo táctico y participaron en su crecimiento en la Ciudad de México.

Al inicio, los colectivos y grupos ciudadanos quienes empezaron a hacer urbanismo táctico se conformaban por miembros provenientes de redes de activistas congruentes. Por ejemplo, los fundadores de la Liga Peatonal “estaban trabajando en la bici, en el movimiento YoSoy132<sup>68</sup>, o haciendo activismo de accesibilidad universal”<sup>69</sup>. Al buscar una ciudad más democrática, tenían objetivos similares. Por ello, durante un congreso peatonal “Ciudad Peatón 2013”, decidieron juntarse y encauzar sus esfuerzos para formar una red nacional llamada la Liga Peatonal. En general, se observa que muchos actores actuales del urbanismo táctico se conocieron en las mismas organizaciones o redes, y se beneficiaron desde entonces de una gran movilidad horizontal dentro de estas redes.

Por ejemplo, antes de crear su propia consultoría, los fundadores de DeriveLab fueron miembros de la Liga Peatonal. Asimismo, el ITDP México cuenta con miembros inicialmente provenientes del grupo de activistas Bicitekas. Los primeros actores del urbanismo táctico como la Liga Peatonal, o el colectivo Camina Haz Ciudad, conformaron redes que luego sirvieron de plataforma para empezar una carrera profesional, especializada en temas de movilidad urbana y seguridad vial.

---

<sup>67</sup> <https://cebrasporlavida.com/>

<sup>68</sup> El movimiento YoSoy132, principalmente conformado por estudiantes, se oponía a la llamada imposición mediática de Enrique Peña Nieto en las elecciones federales.

<sup>69</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

Por esto, se encuentran los mismos actores detrás de distintos proyectos de urbanismo táctico. Por ejemplo, la pintada de cebras en Juventino Rosas con Insurgentes Sur en el 2014 fue planeada por actores de la Liga Peatonal quienes participaron también en la intervención emblemática de la calle 20 de Noviembre, liderada por el gobierno de la Ciudad de México. De igual manera, el creador del superhéroe Peatonito participó en muchas intervenciones de urbanismo táctico de CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., de la cual actualmente es miembro; así como también coordinó el programa gubernamental “ciudad peatón” en el Laboratorio Para la Ciudad.

Por otro lado, antes de ser coordinador del programa “Pasos Seguros”, un alto-funcionario de la SOBSE fue miembro del ITDP, y consultor en WRI México<sup>70</sup>. De igual manera, los ex-integrantes de Camina Haz Ciudad, el colectivo pionero en la Ciudad de México, son ahora parte de distintas instituciones gubernamentales o profesionales como la SEMOVI o el ITDP<sup>71</sup>.

Así, las redes iniciales de activismo peatonal, o los colectivos ciudadanos sirvieron de plataforma de movilidad laboral para que estos ex-activistas integran instituciones gubernamentales o expertas. La integración de ex-activistas peatonales en estas instituciones probablemente hizo que llegará a la agenda el tema de la seguridad peatonal e, in extenso, que se desarrollarán cada vez más programas de urbanismo táctico. Por ejemplo, la promoción de la ley general de seguridad vial la está haciendo una ex-integrante del ITDP que es ahora directora de la SEDATU, en colaboración con alrededor de 35 organizaciones de la sociedad civil.

En resumen, las redes de actores del urbanismo táctico permitieron difundir horizontalmente buenas prácticas de urbanismo táctico. Paralelamente, estas redes también fomentaron una movilidad de actores entre distintas instituciones. Gradualmente, ex-activistas integraron administraciones públicas o se convirtieron en expertos en urbanismo táctico. Al tener un cargo de poder en la toma de decisión y en el proceso de planeación, impusieron en la agenda pública las problemáticas de seguridad peatonal y diseño vial, cambiaron el marco normativo e integraron las metodologías incrementales del urbanismo táctico para desarrollar proyectos pilotos. Esta integración puede explicar el rápido crecimiento del urbanismo táctico en los últimos años, y los cambios recientes en la planeación urbana.

Si bien el urbanismo táctico tuvo un impacto bastante limitado en las calles, sirvió de plataforma para empoderar a sus actores. Desde su nueva posición central en el proceso de toma de decisiones, pudieron incidir directamente en la planeación de aquellas calles.

---

<sup>70</sup> Entrevista 5 de funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

<sup>71</sup> Entrevista 9 de un alto-funcionario de la SEMOVI, el 20/06/2020.

### 2.5.3. Reconfiguración de la gobernanza de la seguridad peatonal.

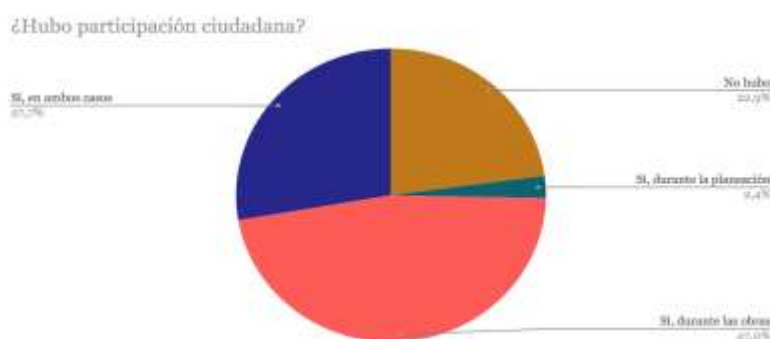
En esta última sección del capítulo, analizo la reconfiguración de la planeación urbana y de la gobernanza de la seguridad peatonal y su relación con la profesionalización y “expertización” del urbanismo táctico y de sus actores.

#### 2.5.3.1. Planeación más colaborativa

Muchos actores utilizan el urbanismo táctico como una herramienta para involucrar más a los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones<sup>72</sup>. Se analiza a continuación si, en la Ciudad de México, se observa que la planeación urbana se volvió más participativa.

En la investigación que se hizo, aproximadamente 3 de cada 4 intervenciones presentan mecanismos de participación ciudadana (ver gráfica 6). En 74,4% de los casos, estos mecanismos involucran a los ciudadanos durante las obras. En 30,1% de los casos, se involucran durante la planeación. Los ciudadanos están directamente involucrados desde el inicio del proyecto. A veces ellos tienen la iniciativa. En la intervención en 2014 de DeriveLab en la Alcaldía Gustavo A. Madero, fueron los ciudadanos quienes planearon y lo implementaron; DeriveLab solamente fue el acompañamiento técnico. Al final, las autoridades retomaron la idea y pintaron un cruce permanente. Entonces, en este caso, el urbanismo táctico es un proceso de planeación “bottom-up” donde los ciudadanos son la fuerza de iniciativa mayor durante todo el proceso.

**Gráfica 6: participación ciudadana**



*Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de la encuesta realizada por el autor.*

Además de involucrar más a los ciudadanos en la planeación de los proyectos, la participación de actores tan diversos como ONGs, expertos, empresarios y gobiernos, implica una

<sup>72</sup> Entrevista 5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

colaboración aumentada. Así, las últimas intervenciones que tuvieron lugar en 2019 cuentan con apoyos privados (como Ecoparq, Cemex, Comex). También cuentan con un permiso de las autoridades y son coordinadas por expertos en políticas públicas, diseño de calle y movilidad como el BID, ITDP México, Bicitekas A.C., CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., WRI México, Reacciona por la vida, entre otros. Por último, involucran a los ciudadanos en sus procesos. Esta diversidad y colaboración entre actores no solamente se observa en proyectos de urbanismo táctico sino también en la planeación de políticas públicas en general.

De hecho, el reciente Plan Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México para 2016-2018 (PISVI) se elaboró a partir de una colaboración amplia con organizaciones de la sociedad civil, empresas y otras ONGs. La economía política de la planeación de la movilidad cambió: ahora se incluye a más actores, la colaboración es privilegiada, y está centrada en la expertise de algunos actores expertos (Sosa López & Montero, 2018). Se puede rastrear los orígenes de esta reconfiguración de la gobernanza desde la integración de los actores del urbanismo táctico en el proceso de toma de decisiones. Efectivamente, desempeñan un papel central al ser actores expertos con capacidad técnica, pero al mismo tiempo, ex-activistas. Por este perfil híbrido, actores como el ITDP México, CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal, A.C., Bicitekas A.C., etc., hacen parte de lo que se ha denominado “ciudadanos-expertos” (Sosa López & Montero, 2018).

### **2.5.3.2. Los ciudadanos-expertos**

En la Ciudad de México, en el caso del urbanismo táctico, los ciudadanos-expertos son todos los actores híbridos que desempeñan un papel de asesor en diseño urbano o especialista en políticas públicas, y a la vez, un papel de ciudadano y activista de la movilidad, independiente de las autoridades. Este conjunto está conformado por actores como el ITDP, el BID, WRI, CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., DeriveLab, Bicitekas, entre otros.

Si lograron llegar a una posición central en el proceso de planeación urbana, es por su perfil híbrido que les otorga una doble legitimidad. Como expertos, tienen una capacidad y una expertise técnica que los gobiernos locales requieren y solicitan. Producen documentos técnicos, organizan eventos de capacitación y asesoran a los gobiernos locales “sobre el paradigma de movilidad sustentable” (Sosa López & Montero, 2018). Por ejemplo, la asociación civil CAMINA coordinó todo un estudio de las condiciones de movilidad y de seguridad vial para la alcaldía de Azcapotzalco. Para sacar lecciones y datos, hicieron un ejercicio de urbanismo táctico, como prueba de lo que pudiera ser una intervención permanente.

Además de proporcionar acompañamiento técnico, aportan un capital social importante. El involucramiento de ciudadanos-expertos reduce la probabilidad de que el proyecto resulte rechazado (Sosa López, 2017). Efectivamente, los ciudadanos-expertos manejan un discurso propio a una ONG independiente del gobierno y lejos del discurso oficial. Por lo tanto, al identificarse como parte de la sociedad civil, gozan de una mayor legitimidad y confianza ante los ciudadanos que las autoridades, la cual padece de un déficit de confianza. Por eso, los gobiernos buscan la participación de ciudadanos expertos para prevenir posibles rechazos ciudadanos.

Dado este perfil híbrido, los ciudadanos-expertos en ocasiones pueden facilitar el diálogo entre los distintos actores involucrados en la planeación urbana, sean ciudadanos, corporativos o gobiernos. A propósito de una intervención de urbanismo táctico en la Condesa, un especialista en transporte describe el papel que desempeñó el BID en aquella intervención: “nuestro papel fue facilitar el diálogo con los gobiernos, las universidades... Contratamos (...) una empresa que hizo el seguimiento, todas las reuniones con los comités vecinales, las reuniones con gobierno; facilitamos el concurso con los estudiantes y lanzamos la convocatoria con las empresas. Nosotros siempre damos el acompañamiento técnico”<sup>73</sup>. Este testimonio subraya la posición central que ocupó el BID en esta intervención, junto con CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal y CityEs!. Los ciudadanos-expertos se vuelven actores claves de la planeación y coordinación de los proyectos.

La posición central que ocupan les permite incidir directamente en políticas públicas. En muchas de las evoluciones que se describieron, en el marco normativo de la movilidad, en la seguridad peatonal, en las normas de diseño vial y demás; se observa la influencia directa de los ciudadanos-expertos, quienes participaron directamente, o como asesores. El paradigma de movilidad sustentable que promueven se está gradualmente imponiendo en la agenda pública. Otra vez, se entiende que si el urbanismo táctico no logra transformar directamente las calles, participa en la reconfiguración de la gobernanza urbana y de la planeación de la seguridad vial, gracias al surgimiento y la predominancia de estos actores híbridos.

En resumen, la planeación de la movilidad y de la seguridad peatonal ya no es un objeto totalmente producido por las autoridades. Dentro de un panorama tan diverso de colaboración interinstitucional, surgen actores con expertise técnica llamados “ciudadanos-expertos” quienes ocupan una posición central en el proceso de toma de decisiones (Sosa López & Montero, 2018).

---

<sup>73</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.



Parten de una doble legitimidad de ex-activistas y de asesores especialistas para posicionarse como actores imprescindibles. En consecuencia, coordinan proyectos de urbanismo táctico, inciden en políticas públicas y ponen en la agenda sus reivindicaciones en cuanto a la seguridad peatonal.

En este contexto, algunos autores temen que la profesionalización del urbanismo táctico aleje esta práctica de sus raíces subversivas originales (Mould, 2014; Finn, 2014; Spataro, 2016; LaFrambois, 2017). En el próximo capítulo, se comprueba la hipótesis de un proceso de “despolitización” del urbanismo táctico (Spataro, 2016), donde lo político sería reemplazado por la política (Swyngedouw, 2011), es decir, una estrategia tecnócrata, opuesta a la táctica (De Certeau, 1984). Esta oposición entre la estrategia y la táctica, es sustentada por De Certeau servirá de base para el argumento. Según esta hipótesis, al profesionalizarse como una herramienta más de planeación urbana, el urbanismo táctico tendería a perder su carácter espontáneo, político, contestatario. En efecto, los ciudadanos-expertos, al dominar la gobernanza urbana, impondrían una planeación centrada en la expertise técnica y la colaboración entre actores, con el objetivo de incidir mejor a largo plazo. Si bien el objetivo final de mejorar la seguridad vial es loable, se puede cuestionar ¿qué tan táctico es este tipo de urbanismo táctico?

## **CAPÍTULO 3:**

### **3. URBANISMO ... ¿TÁCTICO O ESTRATÉGICO?**

*“Amiguitos para que sea #UrbanismoTáctico, tiene que ser táctico”<sup>74</sup>*

En 2016, ese tweet de un activista integrante del Think Tank DeriveLab, deja pensar que el urbanismo táctico en la Ciudad de México no es táctico. ¿Qué significa “ser táctico”? Si no es “táctico”, entonces ¿cómo calificarlo? Estas preguntas encapsulan las discusiones fundamentales que permiten entender cómo se piensa y cómo se practica el urbanismo táctico en la Ciudad de México.

En este último capítulo, se parte de discusiones teóricas sobre la táctica y la estrategia, y del argumento que plantea un urbanismo táctico más “estratégico que táctico” (De Certeau, 1984; Andrés, 2013; Spataro, 2016). De acuerdo a esta teoría, los usos recientes del urbanismo táctico reflejan una “despolitización” del urbanismo táctico y del activismo en general. A partir de estas perspectivas teóricas, se analiza si efectivamente esta hipótesis se aplica a la Ciudad de México.

Primeramente, se verá que el surgimiento de redes transnacionales de ciudadanos-expertos y la apropiación gubernamental del urbanismo táctico es la evidencia de una “desaparición de lo político” (“*political*”), siendo reemplazado por las “políticas” (“*policies*”) (Swyngedouw, 2018). En consecuencia, esta tendencia causaría una reconfiguración profunda del activismo peatonal.

En segundo lugar, aun si esta teoría se confirma en la Ciudad de México, omite complejidades relevantes de la realidad local: la capital mexicana es un espacio altamente conflictivo y político. Por ello, toda apropiación del espacio urbano es, por esencia, conflictiva. Además, la oposición binaria entre la táctica y la estrategia no representa la realidad, pues cada intervención mezcla elementos tácticos como estratégicos. No todo es blanco o negro. En una última sección, en contra del argumento de la despolitización, se demuestra que el urbanismo táctico y sus actores abrieron nuevos espacios de contestación, y así participaron en la reconfiguración de modelos tradicionales de movilización colectiva.

---

<sup>74</sup> Twitter: @xaaa "<https://twitter.com/xaaa/status/720649929966747648> 14/04/2016

## 3.1. Despolitización del urbanismo táctico

### 3.1.1. Marco teórico

#### 3.1.1.1. La táctica y la estrategia según De Certeau

“Para que sea urbanismo táctico tiene que ser táctico” dijo una activista del Think Tank DeriveLab. ¿Qué es táctico? ¿Como se puede calificar si no es táctico? Cabe precisar las diferentes maneras de entender la palabra “táctico”.

Para *the Street Plan Collaboratives* y Mike Lydon (2011), táctico se entiende primeramente como: “de o en relación con acciones a pequeña escala que sirven a un propósito más grande”. Presupone que aunque sea de corto plazo la intervención debe tener impactos de largo plazo. Vehicula una visión incremental del concepto. Esta definición implica que los actores del urbanismo táctico planeen su intervención como un medio y no como un fin. Sin embargo, esta interpretación no permite distinguir lo táctico de lo estratégico (Spataro, 2016).

Según Spataro (2016), la definición de Mike Lydon tampoco toma en cuenta la conflictividad inherente a la táctica, definida por De Certeau (1984) en “*the practice of everyday life*”. En su libro, De Certeau opone la estrategia a la táctica. Los dos conceptos difieren en cuanto su objetivo y su proceso de implementación. La estrategia se implementa según un conjunto de objetivos predeterminados, como parte de un plan de alcance mayor para controlar el espacio (De Certeau, 1984). Este enfoque determinista y planeador se opone a la espontaneidad de la táctica. La táctica no tiene “un locus propio”, opera de manera aislada, “golpe a golpe”, aprovechando y dependiendo de la apertura de oportunidades. Al depender de “oportunidades evolutivas, la táctica no tiene un objetivo de largo plazo” y por lo tanto es “temporal, móvil y flexible” (Andres, 2013).

Por otro lado, la táctica es “determinada por la ausencia de poder mientras la estrategia es organizada como un ejercicio del poder en un lugar”. Esta última es utilizada por actores que tienen poder sobre la toma de decisión y el proceso de producción del espacio o “*place-making*”. Al contrario, la táctica urbana presupone una transgresión, resistencia, una subversión local y temporal. Aquella no busca la autorización o el permiso del poder dominante. “Se introduce en el espacio del otro, fragmentariamente, sin controlar su totalidad {...}: lo que gana, no lo guarda” (De Certeau, 1984).

*“Como un virus en una computadora que lentamente infecta un disco duro, o como una larva de mosca tumbu cavando en su huésped humano, una táctica infiltra la totalidad, subvirtiéndolo desde adentro. Puede utilizar la infraestructura existente pero nunca reclamar un espacio o un territorio como suyo, porque equivaldría jugar con las reglas del sistema.” (Mould, 2014)*

### **3.1.1.2. La teoría de la post-politización**

A partir de esta distinción entre lo táctico y lo estratégico, muchos autores denuncian que el urbanismo táctico en su uso actual es más estratégico que táctico (Finn, 2014; Mould, 2014; Spataro, 2016; LaFrombois, 2017). El involucramiento creciente de expertos, actores corporativos y gubernamentales en el urbanismo táctico implicaría una evolución del concepto hacia una noción más “accesible, ágil, capitalizable, menos transgresiva” (Andres, 2013). Por lo tanto, se observaría una “despolitización del urbanismo táctico” (Spataro, 2016). Se entiende el concepto de despolitización como la minoración gradual del carácter político del urbanismo táctico. Lo político es un espacio de conflicto, de transgresión y de contestación (Swyngedouw, 2014). Según este argumento, el uso actual del urbanismo táctico - menos transgresivo, más estratégico, dominado por expertos - está alejado de la definición inicial del urbanismo táctico, que es fundamentalmente democrático, subversivo y político (Spataro, 2016). Esta evolución es interpretada por Swyngedouw como un momento post-político o post-democrático (Swyngedouw, 2011).

¿Qué es lo político, y por qué se puede decir que desaparece? Se define lo político (*political*) al opuesto de la política (*policy*) (Swyngedouw, 2018). El primer concepto representa un espacio democrático de discusión, conflicto y contestación. Es el espacio de la táctica; porque aquella es una acción subversiva, de contestación, entonces, necesariamente política. Al contrario, el segundo concepto de política se entiende como “una gobernanza tecnócrata que se basa en el consenso y opera dentro de un marco no-cuestionado de democracia representativa inequitativa, mercado libre, y liberalismo cosmopolita” (Swyngedouw, 2014). La dialéctica se extiende a lo democrático siendo diferente de la democracia. La última es descrita como una forma oligárquica de gobierno fundamentalmente inequitativa mientras que lo democrático se caracteriza por una gobernanza directa y por lo tanto, más equitativa.

Se observaría un momento post-político o post-democrático por la “sustitución gradual desde las últimas décadas del terreno político a un proceso oligárquico de toma de decisión post-democrática” (Swyngedouw, 2014). Aquel proceso se refiere a la dominación o colonización del espacio social por un orden institucionalizado de planeación. En vez de un espacio conflictivo y democrática, existe un espacio donde la ley se basa en una administración experta y tecnócrata. Sin

conflictos políticos, existe un “marco consensual donde la tecnología y la gestión administrativa (*management*) resuelven problemas sociales ; son elites tecnócratas que gobiernan, asociados a una oligarquía económica. El político es colonizado por políticas” (Swyngedouw, 2014).

Por último, el urbanismo táctico conocería una tendencia similar a la post-politización: la pérdida de su carácter táctico al beneficio de un carácter estratégico, la conformación de redes oligárquicas de expertos tecnócratas, la importancia de la planeación estratégica para tener impactos. ¿Esta tendencia se observa en la Ciudad de México? A continuación, con base evidencia cualitativa, se pondera si efectivamente el urbanismo táctico es más estratégico que táctico y por consecuencia si se observa dicha post-politización en la Ciudad de México entre 2011 y 2020.

### **3.1.2. Un discurso de incidencia ambiguo que favorece el surgimiento de ciudadanos-expertos**

#### **Un discurso más estratégico que táctico...**

La primera observación que se hace sobre el urbanismo táctico en la Ciudad de México, es la voluntad de incidir en políticas públicas. En una entrevista, una ex-integrante de la Liga Peatonal, admite que “salir a las calles no es solamente comunicación, tiene que haber algo más”, “tiene que incidir”<sup>75</sup>. Dos entrevistados mencionan la necesidad de “ser estratégico”, de “anclarse en una estrategia más grande”<sup>76</sup>. Según aquellos actores, la intervención no se puede quedar temporalmente en la calle, tiene que incidir permanentemente.

*“Ya no podíamos nada más pintar cebras por pintar cebras. Había que ser estratégico e impactar a nivel de políticas públicas. Entendimos al final que el urbanismo táctico no era táctico si no hubiera una estrategia a mediano y largo plazo. Inclusive los gobiernos empezaban a pintar cebras y no había una cosa después. No había un impacto real en política pública luego de esto.”* (Entrevista de una cofundadora de la Liga Peatonal)<sup>77</sup>

De acuerdo con esa visión estratégica, muchos actores son escépticos en cuanto a la utilidad del urbanismo táctico: “la crítica que yo tengo, es que muchas veces se queda en la primera fase de pintar banquetas, y no se hace nada más”<sup>78</sup>; “el riesgo es que no hacemos las estrategias sino

---

<sup>75</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>76</sup> “Para mí el problema de cómo el urbanismo táctico y de toda esa tendencia alternativa de innovación y creatividad ciudadana es que no tenía de anclarse en una estrategia más grande.” (Entrevista de un activista de DeriveLab).

<sup>77</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>78</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

solamente hacemos el acto táctico”<sup>79</sup>. Entonces, según los entrevistados, el objetivo de una intervención es: ser estratégico. No solamente táctico. Por lo tanto, parece ser un discurso que favorece una visión estratégica más que táctica del urbanismo táctico en el sentido de De Certeau (1984).

Siguiendo este discurso, se requiere más que el acto táctico temporal, porque de lo contrario equivale a tener impactos limitados hasta casi “nulos”. De hecho, las intervenciones temporales a veces perjudican la seguridad de los peatones, “pues se convierten en basura en vez de funcionar para la gente, se convierte como un obstáculo más”<sup>80</sup>. Con frecuencia, expresaron que “la pintura no hace infraestructura”, pues no se respeta y se borra unas pocas semanas luego de la intervención.

Por ello, la mayoría de los entrevistados critican las intervenciones que no “trascienden”<sup>81</sup> de lo temporal y no tienen impactos permanentes. Este discurso es crítico de las intervenciones que nada más utilizan el urbanismo táctico como un fin en sí, y no como un medio para alcanzar objetivos de mayor escala. De hecho, unas de las primeras intuiciones de este trabajo de tesis era que, en la Ciudad de México, se usa el urbanismo táctico más como un fin en sí que como un medio; por esto tuvo un impacto limitado sobre las calles de la capital.

*“La mayoría de las intervenciones no tienen seguimiento político y resultan inútiles para cambiar la seguridad vial y las conciencias. Cuando las intervenciones no son definitivas, es un desgaste de dinero, y de energía, pues la sociedad civil tiene la capacidad de hacer una intervención, mientras que un gobierno con voluntad política tiene la capacidad de implementar durablemente veinte intervenciones.”*

Entrevista con un activista integrante del Think Tank “Céntrico”.<sup>82</sup>

Este enfoque estratégico demerita esas intervenciones que no inciden, como muchas intervenciones gubernamentales que no buscan sino mejorar su imagen y otras prácticas “grassroot” cuya falta de capacidad técnica les impide ir más allá de lo temporal.

---

<sup>79</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

<sup>80</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

<sup>81</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>82</sup> Entrevista 12 de un cofundador del Instituto de Políticas de Desarrollo y de Transporte (ITDP), el 20/01/2020.

### ... que critica la apropiación gubernamental de la herramienta...

Por ejemplo, se critican delegaciones u organizaciones de ciudadanos-expertos que “tienen la capacidad financiera para incidir mucho más que pintar una cebra”<sup>83</sup>. Muchos activistas critican las instituciones que imitan las acciones ciudadanas por ser baratas y populares. Según aquellos, el gobierno de Miguel Ángel Mancera<sup>84</sup> usó la herramienta como una manera económica de transformar el espacio, en un contexto de reducción del gasto público. Por otro lado, las intervenciones de urbanismo táctico son lúdicas y mejoran inmediatamente la habitabilidad del espacio, así que siempre gozan de una gran popularidad. Por lo tanto, los gobiernos se interesan por esta herramienta que les beneficia con la opinión pública, ya que es una “buena publicidad”<sup>85</sup>. Estos dos usos no tienen como objetivo final la incidencia, por esto se critican; sobre todo porque esas entidades - sean gobiernos, organizaciones filantrópicas, o desarrolladores - tienen capacidad financiera de implementar políticas públicas incidentes.

### ... y que reduce el papel de la sociedad civil

El discurso de incidencia desvaloriza, por otro lado, a las organizaciones de la sociedad civil de menor escala que no tienen la capacidad financiera de implementar proyectos de alto impacto o de mayor escala <sup>86</sup>.

En Twitter, la asociación civil CAMINA plantea que “el Urbanismo Táctico no es sólo pintar. Para elegir las intersecciones y nuevas geometrías se realizan estudios y análisis técnicos, a través de herramientas tecnológicas”<sup>87</sup>. Como se demostró en el capítulo anterior, dos de los factores de incidencia eran el seguimiento tras la intervención temporal (análisis técnicos y otras evaluaciones de impacto) y el presupuesto disponible. Sin embargo, solamente cierto tipo de actores tiene esa capacidad técnica, financiera y operativa: excluye actores ciudadanos menores quienes no harían un “buen urbanismo táctico”, según este enfoque de incidencia. Por ejemplo, un entrevistado plantea que: “la sociedad civil no puede hacer urbanismo táctico permanente pues le hace falta los recursos para evaluación, gestión de obra... así que es fundamental la coordinación con las autoridades”.<sup>88</sup>

---

<sup>83</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>84</sup> Jefe de Gobierno de la Ciudad de México entre 2012 y 2018.

<sup>85</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>86</sup> Entrevista 12 de un cofundador del Instituto de Políticas de Desarrollo y de Transporte (ITDP), el 20/01/2020.

<sup>87</sup> CAMINA, consultado el 05/05/2020. [https://twitter.com/camina\\_mx/status/1124699386158637056](https://twitter.com/camina_mx/status/1124699386158637056)

<sup>88</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 20/01/2020.

En algún sentido, este discurso de incidencia favorece a actores más grandes, al demostrar que los más pequeños necesitan aquellos, porque tienen los recursos necesarios para que un proyecto incida realmente. Por otro lado, la necesidad de incidir valoriza más a los ciudadanos-expertos quienes tienen la capacidad técnica para hacer evaluaciones de impactos. Además, son considerados como apolíticos, pues no pueden ser acusados de recuperación política o comunicacional del urbanismo táctico como una autoridad gubernamental. En definitiva, el discurso de incidencia favorece a los ciudadanos-expertos como el BID, WRI México, CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C... y aleja actores gubernamentales o ciudadanos del debate, la técnica y los recursos siendo los únicos argumentos válidos.

### **3.1.3. Una planeación colaborativa técnica dirigida por expertos**

Los ciudadanos-expertos representan el vínculo coordinador entre todos los actores de un proyecto. Permiten una mayor colaboración al facilitar el diálogo, entre gobiernos, académicos, empresas, expertos y ciudadanos organizados o no organizados. En la intervención de “Pasale Condesa Segura” en 2019, el papel del BID fue facilitar la cooperación entre los actores, especialmente entre los ciudadanos y las autoridades. Los ciudadanos-expertos permiten legitimar las acciones del gobierno frente a los ciudadanos<sup>89</sup> así como moderar las movilizaciones radicales de los activistas o las actitudes en contra de los residentes. Por su parte, el think tank Derive Lab participó en una intervención en el parque Tlaxcoaque en 2014, donde se encargaron de “proporcionar la parte logística, técnica, operativa de la intervención. (...) Solamente fuimos el acompañamiento técnico: llegamos ahí y les dijimos cómo se hacía, hicimos el diseño de la cebrada y demás”<sup>90</sup>. El papel de los ciudadanos-expertos no solo es de facilitar el diálogo y coordinar intereses divergentes para que no haya conflictos, pero también proporcionar la capacidad técnica necesaria para que esas intervenciones tengan impactos permanentes.

Según este enfoque de incidencia estratégica, los problemas en el espacio público pueden ser resueltos con análisis y expertises técnicas, como se hizo en Azcapotzalco en 2019 por la asociación civil CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal. Este centro de análisis del espacio público planea cada vez más sus intervenciones a partir de estudios rigurosos para determinar los flujos peatonales, ciclistas y automovilistas: las intervenciones ya no son espontáneas. Son consideradas como experimentos que producen lecciones técnicas en cuanto a cómo funciona el nuevo diseño de calle. Luego, estas lecciones técnicas se entregan a los gobiernos

---

<sup>89</sup> El ITDP produjo carteles con un lenguaje adaptado para convencer a los ciudadanos de los beneficios del programa gubernamental “Parquímetros”.

<sup>90</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020



quienes pueden tomar decisiones a sabiendas y fomentar el impacto positivo final del proyecto. Por lo tanto, si se quiere incidir, este discurso plantea que hay que recurrir a la expertise de organizaciones profesionales y ciudadanos-expertos. Como lo plantean Spataro y Swyngedouw, este enfoque estratégico despolitiza el urbanismo táctico al basarse en herramientas técnicas e importadas como si fueran soluciones replicables en cadena (Swyngedouw, 2011; Spataro, 2016).

De hecho, las intervenciones se basan en modelos replicables de urbanismo táctico planteados en manuales y guías de buenas prácticas, como el “CAMINA Kit, Manual de urbanismo táctico” de CAMINA (2016), o el Manual de Calles de la SEDATU (2018). Además, se importan buenas prácticas de Nueva York, intervenciones como la de la calle 20 de Noviembre se hacen bajo los consejos de expertos internacionales como Janette Sadik-Khan, coordinadora del transporte en Nueva York. El BID ahora tiene una área dedicada al urbanismo táctico como si fuera un programa específico replicable: hace intervenciones en Panamá, Colombia y otros países de América Latina. Los ciudadanos-expertos no toman las intervenciones como tácticas urbanas espontáneas, sino como problemas técnicos que pueden ser resueltos gracias a soluciones replicables, a través de estrategias de management y coordinación entre actores, legitimadas a través de mecanismos de participación ciudadana (Swyngedouw, 2018).

La despolitización del urbanismo táctico se observa además por la posición central que ocupan los ciudadanos-expertos como el ITDP, el WRI, el BID u otras organizaciones especializadas en estos temas. Su posición central, como coordinador de intereses divergentes entre el gobierno y los ciudadanos y activistas, reduce la importancia de estos dos últimos actores. Al mismo tiempo, impone una colaboración basada en el consenso. Este modo de planeación consensual reduce el carácter radical, táctico y conflictivo del urbanismo táctico. Según Swyngedouw (2014), el espacio político de conflictos es colonizado por los consensos y la técnica.

### **3.1.3.1. Intervenciones menos transgresivas**

En las intervenciones que se hacen en la Ciudad de México, se observa que el urbanismo táctico es cada vez menos subversivo. La táctica, en el sentido de De Certeau busca la subversión temporal de un espacio ordenado por un poder externo (De Certeau, 1984) . Aquella táctica no busca la autorización o el permiso del poder dominante. En ese sentido, en 2011, las intervenciones del colectivo Camina Haz Ciudad y de la Liga Peatonal se hacían sin permiso de las autoridades, buscando la disrupción de un orden establecido, y la visibilización de nuevas posibilidades de planear el espacio público priorizando al peatón. En una entrevista, una ex-activista de la Liga Peatonal plantea un urbanismo táctico que “molesta”, que se va “donde haya tráfico”. Dice : “hay

que ser disruptivo”<sup>91</sup>. Esta visión inicial es conforme a la definición radical de la táctica de Michel de Certeau (1984).

Sin embargo, se observa que en la Ciudad de México más y más organizaciones piden permisos a las autoridades. En su kit de urbanismo táctico, CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C. recomienda que “acudan a la autoridad local para informar sobre este ejercicio de urbanismo táctico o pedir algún permiso que respalde la intervención” (CAMINA, 2016). El respaldo legal es visto como una condición de incidencia, porque puede que las autoridades borren o quiten la instalación si no la autorizaron previamente. Este uso autorizado del urbanismo táctico es plenamente estratégico en el sentido de De Certeau (1984), pues juega con las reglas del poder establecido. Si la intervención es demasiado disruptiva, la puede impedir o rechazar el permiso. En este sentido, una intervención autorizada nunca es realmente subversiva, pues no rompe el orden de las cosas. En su kit, CAMINA plantea un urbanismo táctico que “no coarta la garantía de libre tránsito de ningún ciudadano, ya sean peatones, ciclistas o automovilistas” (CAMINA, 2016). Por esto, desde los años 2011 en la Ciudad de México, además de procesos más colaborativos involucrando más actores, se observan acciones más permisibles y menos disruptivas, lo que representa otra evidencia del uso estratégico y despolitizado de la herramienta.

*“Al inicio hacíamos intervenciones en el espacio público sin permisos y habíamos llegado a la conclusión de que si no involucramos los activistas, la sociedad civil, los gobiernos, los tomadores de decisiones... el sistema no cambiaba. Nada cambiaba y no se transformaba. Solo haces una acción y ya.”*<sup>92</sup>

### **3.1.4. ¿El activismo peatonal en crisis?**

Cada vez parece más clara la despolitización del urbanismo táctico en la Ciudad de México. Mientras que en los años 2011 parecía una herramienta muy disruptiva y política, ahora se ha “vuelto de moda”, según una ex-activista de la Liga Peatonal<sup>93</sup>. Los actores entrevistados que dicen esto no se refieren a que la situación ya mejoró, pues todavía existen muertes viales y las calles siguen mal diseñadas. Más bien, estos activistas se encuentran desposeídos de este repertorio de acción, y no logran recuperar el potencial político y disruptivo de una herramienta domesticada por actores oficiales o institucionalizados. Incluso algunos actores entrevistados hablan de una crisis del activismo peatonal<sup>94</sup>.

---

<sup>91</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>92</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020

<sup>93</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>94</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

Las últimas administraciones gubernamentales han implementado políticas como Pasos Seguros, Parques de Bolsillo, Peatón Primero. Son “programas sociales dirigidos a reducir desigualdades y la pobreza a nivel urbano”(Medina Ramírez, 2015). Además, retoman los diseños propuestos por intervenciones de urbanismo táctico. Como se demostró en el capítulo anterior, las reivindicaciones de un diseño orientado por un paradigma de movilidad han permeado el marco legal, las instituciones y la agenda de políticas públicas. Existiría un consenso general sobre la necesidad de cambio de paradigma (Sosa López, 2018). Aunque este consenso no es tan claro, pues todavía existen políticas que planteo aquí que gracias a la integración de ex-activistas en las esferas gubernamentales, se adoptó esta agenda orientada por el paradigma de movilidad sustentable<sup>95</sup>.

Por otro lado, esta integración gubernamental de ex-activistas peatonales cuestiona el papel de los activistas que están por fuera del gobierno. En varias entrevistas, se escucha que ya no sabían qué papel desempeñaban, en un panorama donde sus reivindicaciones ya permearon la agenda pública. Por lo tanto no saben “como y donde ubicarse en este panorama”<sup>96</sup>.

*“Hay muchos gobiernos que ya tienen capacidad técnica porque hay muchos ex-activistas que hoy están en la función pública que entienden perfecto su tema, que son urbanistas arquitectos ingenieros... entonces no necesitan que esté la sociedad civil detrás de ellos diciéndoles que hacer o corrigiéndolos. Creo que estos activistas de hoy no han sabido adaptarse a ese cambio.”*

(Entrevista de una ex-activista de la Liga Peatonal)<sup>97</sup>

*“La Sociedad civil tiene que entender ya no nada más tiene unilateralmente la razón y el conocimiento en materia de movilidad; que antes era el caso, en el gobierno nadie supiera del tema. Ahora ya no es así. Sí tiene gente que entiende el tema. Eso está desacreditando a la sociedad civil que ya no tiene el conocimiento supremo. No vamos a tener que negociar lo que ellos ya saben, porque son ex-activistas. Saben lo que se debe hacer, pero no pueden hacer todo.*

*Y esa parte me parece la cuerda floja, porque no sabemos cómo ubicarnos bien en este panorama”.* (Entrevista de una co-fundadora de la Liga Peatonal)<sup>98</sup>

El uso estratégico del urbanismo táctico favorece el surgimiento de ciudadanos-expertos como actores claves en el proceso de planeación urbana y la adaptación de un activismo peatonal vaciado de su esencia conflictiva radical. Administraciones gubernamentales buscan la expertise

---

<sup>95</sup> Véase los capítulos 1 y 2 sobre estas políticas públicas de seguridad peatonal y demás.

<sup>96</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

<sup>97</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>98</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

de los ciudadanos-expertos para planear proyectos y utilizan el mismo registro de acción que los activistas peatonales. Estos activistas se encuentran en un momento donde sus ideas ya permearon la gobernanza de la seguridad peatonal, y donde su repertorio de acción fue recuperado. Muchos se preguntan ¿cuál es su papel en este panorama?, ¿todavía sirve hacer urbanismo táctico?, ¿de veras se despolitizó totalmente y vaciado de su contenido político?

Según un ex-activista de Camina Haz Ciudad, ahora alto funcionario público de la SEMOVI, las primeras intervenciones de Camina Haz Ciudad tenían este contenido político muy claro, que está ausente del urbanismo táctico gubernamental actual. Algunas de esas intervenciones fueron protestas, por ejemplo, contra la construcción de la Supervía Poniente, una infraestructura vial cuyos efectos sociales, ambientales y en la seguridad peatonal eran catastróficos. Aquellas intervenciones eran protestas altamente políticas, conflictivas, sin permiso de las autoridades. Sin embargo, según el ex-activista, “una protesta que funcionó hace diez años, puede no funcionar hoy”<sup>99</sup>. Conforme cambió el contexto político, cambiaron las instituciones, los actores, las maneras de protestar.

*“Las técnicas van variando dependiendo del contexto. Lo que sucedió es que un movimiento que parecía prometedor en el sentido de generar una protesta y un cambio radical en cuanto la política que se estaba haciendo, y tal vez permitir una forma diferente de construir el espacio público, terminó cooptado (este movimiento de urbanismo táctico). Entonces una parte de ellos (los actores) termina despolitizándose, y por otro lado, estas herramientas las terminas también despolitizando” (Entrevista de un ex-activista de Camina Haz Ciudad)<sup>100</sup>.*

Además, el problema actual de las intervenciones actuales del urbanismo táctico en la Ciudad de México sería que ya no tienen un sentido o dirección política. Muchas de las intervenciones del BID, de CAMINA, del Gobierno de la Ciudad son planeadas a partir de expertise técnica y no desde un conflicto urbano, como las primeras intervenciones del colectivo Camina Haz Ciudad, las cuales se oponían a la Supervía Poniente y otros proyectos gubernamentales.

En un artículo, un ex-activista de Camina Haz Ciudad, plantea que la apropiación del repertorio de acción del urbanismo táctico respondería a una intención política que “permite desmovilizar y neutralizar la protesta” (Medina Ramírez, 2015). Según otro activista que hace parte de DeriveLab, la intención del gobierno no ha sido realmente de incorporar este conocimiento ciudadano sino más bien “neutralizar al activista”. En el momento, “todos los activistas se vuelven

---

<sup>99</sup> Entrevista 9 de un alto-funcionario de la SEMOVI, el 20/06/2020.

<sup>100</sup> Entrevista 9 de un alto-funcionario de la SEMOVI, el 20/06/2020.

funcionarios públicos, y ya no tiene resistencia por fuera del gobierno”<sup>101</sup>. En su opinión, la estrategia del gobierno sería de hacer pensar a los activistas que la única manera de cambiar y transformar el espacio público de manera duradera es desde adentro. Por lo tanto, presupone una trayectoria lineal para los activistas: profesionalizarse, adoptar un discurso de incidencia y, finalmente, entrar en el gobierno o en instituciones expertas. A pesar de tener su interés, esta interpretación es reductora de la complejidad del proceso de despolitización del urbanismo táctico que sucede en la Ciudad de México, lo cual se relativiza a continuación.

En esta primera parte del capítulo, a partir de la discusión que plantea De Certeau sobre la oposición entre la táctica y la estrategia, se argumentó que el uso actual del urbanismo táctico es más estratégico que táctico. Por lo tanto, sucede una despolitización de la herramienta. En efecto, la prevalencia del discurso estratégico de incidencia favorece el surgimiento de los ciudadanos-expertos como actores claves, su manejo técnico de las intervenciones basadas en estudios y expertise, así como la suavización del carácter subversivo, conflictivo y político de las protestas. Por lo tanto, se observa, como lo plantean Spataro y Swyngedouw, una despolitización efectiva en la Ciudad de México, que afecta el urbanismo táctico, pero también el activismo peatonal en general (Swyngedouw, 2014 ; Spataro, 2016).

Sin embargo, se puede cuestionar si ¿realmente ya no existe resistencia por fuera del gobierno? ¿Los ex-activistas que ahora están en cargos de poder en instituciones expertas o gubernamentales realmente son despolitizados? ¿En qué medida todas las intervenciones de urbanismo táctico siguen la teoría de la despolitización de Swyngedouw? ¿De veras, como dice un entrevistado: “pintar pasos peatonales ya no es la novedad, pintar cebras ya no sirve: el mensaje ya se mandó”<sup>102</sup>? ¿El urbanismo táctico ya no sería de alguna utilidad? Se plantea a continuación que emergieron formas híbridas de protestas dentro de un espacio urbano cuya complejidad y conflictividad inherente no se pueden ocultar. Este panorama reafirma la utilidad política del urbanismo táctico.

---

<sup>101</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

<sup>102</sup> Entrevista 6 de un activista de la movilidad, coordinador del programa Ciudad Peatón en el Laboratorio para la Ciudad, el 29/03/2020.

## 3.2. Diversidad y complejidad del panorama

### 3.2.1. Relativización del argumento de la despoltización

En contra del argumento de una evolución lineal hacia un urbanismo táctico más estratégico que táctico, se plantea un panorama diverso y complejo: existen usos híbridos que mezclan elementos tácticos como estratégicos, según las definiciones de De Certeau (1984). Si una gran mayoría de las intervenciones demuestran esta tendencia, no todas las intervenciones demuestran la totalidad de las características de la estrategia o de la táctica.

Algunas intervenciones se hacen con el permiso de las autoridades, pero aquellas no están involucradas ni en la planeación, ni en la construcción, y tampoco en el seguimiento tras la intervención. Por ejemplo, la intervención de CAMINA y del ITDP fue autorizada por la delegación Benito Juárez, sin embargo, aquella borró la instalación dos semanas después, como si la intervención hubiera entrado en conflicto con sus prioridades.

Durante la intervención frente al metro Chapultepec en 2019, se colocó una lona para simbolizar el cruce peatonal a nivel de calle y ayudaron a los transeúntes al cruzar la calle. Según un integrante de Transita Seguro no fue autorizada por autoridades, y tampoco participaron en ninguna de las etapas de la intervención. Por ello, presenta elementos tácticos. Sin embargo, se planeó como una intervención estratégica, con estudios técnicos, según un conjunto de objetivos predeterminados y siendo parte de una colaboración entre actores expertos como Estrategia Misión Cero, actores privados como Cemex, y activistas como la Liga Peatonal y Transita Seguro.

#### **Ilustración 16: intervención de urbanismo táctico con Bicitekas y GreenPeace**



Fuente: Milenio, <https://www.milenio.com/estados/greenpeace-crea-carril-bicis-eje-central> consultado el 11/10/2020

Por su parte, Bicitekas, en 2016, organizó una intervención en un carril de trolebús, con GreenPeace, para reclamar la construcción de un carril compartido con ciclistas. Mientras causaba molestia para el flujo normal del tráfico, fue autorizado con un permiso oficial. Esta intervención

participa de elementos tácticos y estratégicos. Al hacer una protesta bastante política y causar conflictos, es táctica, pero al mismo tiempo pertenece a un programa de mayor escala, “Parqueando”, así que no es “espontánea”, ni “aislada” (De Certeau, 1984).

Intervenciones gubernamentales también pueden ser “tácticas” en algún sentido, por ser muy políticas. En el centro histórico, si las intervenciones de urbanismo táctico en el Cruce Latino, en 20 de Noviembre o en Madero participan en una estrategia municipal de peatonalización y renovación del centro; toman tácticamente control de un espacio altamente conflictivo. En un artículo para el sitio web “Horizontal Mx”, Salvador Medina Ramírez, un ex-activista de Camina Haz Ciudad describe estas intervenciones como ocupaciones tácticas del espacio público por parte del gobierno: “el Gobierno recurre a programas de ocupación, para controlar el espacio público, y para que no haya manifestaciones subversivas”; “hoy tenemos {en el Zócalo} un plantón gubernamental cuasi permanente, con el fin de limitar los espacios de la protesta” (Medina Ramírez, 2015). Estas intervenciones, al ser parte de una estrategia de renovación del centro histórico, participan en la exclusión de ciertos públicos marginalizados de esta zona de alto valor económico.

Por lo tanto, muchas intervenciones, aunque parecen estratégicas en algunos aspectos, conservan un aspecto político y entonces táctico, lejos del argumento de la despolitización del urbanismo táctico. Además, existe una discusión que sigue viva en cuanto al control de la herramienta, y quienes son los actores más adaptados para liderar proyectos de este tipo.

### **3.2.2. El control de la herramienta**

En las entrevistas que se hizo para este trabajo, se observa una diversidad de opiniones sobre el urbanismo táctico. La predominancia del discurso de incidencia representa una evidencia de la existencia de relaciones de poder. Los funcionarios públicos entrevistados suelen desacreditar las intervenciones más tácticas que se “quedan en lo temporal”<sup>103</sup>; a cambio, los activistas critican al gobierno por haber recuperado una herramienta inicialmente ciudadana para fines publicitarios. Paralelamente, según algunos, el urbanismo táctico solamente se puede hacer desde el gobierno<sup>104</sup>; y por otro lado, los gobiernos no deberían hacer urbanismo táctico porque tienen “la capacidad y

---

<sup>103</sup> Entrevista 5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

<sup>104</sup> Entrevista 5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

Entrevista 8 de un ex-alto funcionario de la Autoridad del Espacio Público (AEP), el 18/05/2020.

Entrevista 12 de un cofundador del Instituto de Políticas de Desarrollo y de Transporte (ITDP), el 20/01/2020.

competencia de implementar obras permanentes y de mayor escala”<sup>105</sup>. Existe una discusión viva en cuanto quienes deben o pueden hacer urbanismo táctico.

Por otro lado, el discurso de incidencia que predomina, como se dijo anteriormente, favorece la posición central de los ciudadanos-expertos. Esta predominancia es el resultado de relaciones asimétricas de poder y de actores quienes tienen la capacidad de imponer su propia visión. En vez de representar una evidencia de la despolitización corriente, hay que interpretarlo como una evidencia de relaciones de poder en juego. Es una demostración del poder político de los ciudadanos-expertos quienes tienen la capacidad de influir e incidir a través del urbanismo táctico. Finalmente, estos actores usan el urbanismo táctico como un instrumento político para ganar legitimidad y poder en el proceso de planeación.

Por último, los usos del urbanismo táctico son diversos y complejos; mezclan elementos tácticos como estratégicos; y a pesar de denotar una predominancia de un discurso estratégico de incidencia, persisten las relaciones de poder, dentro de un panorama altamente político. De hecho, este panorama es constantemente renegociado, al ser parte de un contexto muy conflictivo: la Ciudad de México.

### **3.2.3. Un contexto local altamente conflictivo**

La Ciudad de México representa un contexto altamente conflictivo. Plantear una despolitización del urbanismo táctico equivale a de-contextualizarla y olvidar la diversidad de usos que existen. Es reductor de la complejidad del panorama decir que este es más estratégico que táctico, pues persisten formas híbridas de hacer activismo, entre la colaboración y la subversión.

El espacio urbano de la capital mexicana es constantemente renegociado por distintas dinámicas de apropiación del espacio. Intervenir el espacio es jugar y enfrentarse con las reglas de este “desorden” (Duhau, 2008). Por un lado, expuse en el primer capítulo las formas autoorganizadas y comunitarias de apropiación simbólicas o concretas del espacio público. Por otro lado, existen dinámicas de privatización por ciertos grupos económicos en detrimento del resto de la población. La producción del espacio responde a muchas variables que se oponen y entran en conflicto diariamente (Duhau, 2004).

Además, el espacio urbano es la arena en la cual los conflictos de clase son manifiestos, particularmente la acción política de minoridades y de grupos marginalizados (Lefebvre, 2014). A

---

<sup>105</sup> Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.



través de luchas cotidianas, desde la pequeña protesta local a la demostración a escala de la ciudad, demandan su derecho a la Ciudad, y condiciones de vida dignas. Estas no nacen de ideologías complejas sino de necesidades básicas de sobrevivencia. No necesariamente implican acciones políticas convencionales, como ser miembro de un partido político, tocar puertas o participar en reuniones. En vez de esto, invocan un sentimiento de pertenencia a una comunidad con problemáticas comunes y el deseo de participar directamente en la transformación de su propio entorno (Gatehouse, 2019).

Mike Lydon (2015) y *The Street Plan Collaborative* describen una visión despolitizada del urbanismo táctico, como si nadie estuviera en contra de estas acciones locales que transforman el espacio urbano temporalmente (Spataro, 2016). Según Spataro, no toma la conflictividad inherente al espacio urbano. En efecto, las intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México siguen siendo el objeto de conflictos, quejas y rechazos, como testimonio de este espacio contestado.

### 3.2.4. Una barrera cultural

Al implementar adecuaciones en el diseño de las calles (Véase el Capítulo 2), el urbanismo táctico cambia la distribución del espacio en las calles. En otras palabras, cambiarlas reglas y los hábitos de los usuarios: necesariamente provoca conflictos. Pintar orejas, ciclovías y otras medidas para favorecer a los usuarios más vulnerables genera conflictos: al recuperar espacios para ellos, se quita para los automovilistas. Por esto, algunas intervenciones de urbanismo táctico en la Ciudad de México se vuelven “medio violentas”<sup>106</sup>. Aunque exista una especie de consenso dentro de las administraciones en cuanto la necesidad de cambiar de paradigma de movilidad, la realidad de la calle es otra: persiste una barrera cultural a este cambio. La cultura de movilidad todavía está centrada en el uso del automóvil, lo cual beneficia además de un valor social simbólico: tener un coche es un símbolo de clase y de estatuto. En *“Voices of Latin America”* (Gatehouse, 2019), un activista y especialista del transporte en la Ciudad de México explica esta cultura dominada por el auto:

*“Todos sabemos la historia de las ciudades y cómo nos enamoramos del coche. Es una gran máquina. Los industrialistas y los gobiernos se juntaron y se acordaron para decir que el coche era el futuro, todos deberían tener uno. Es difícil hacer entender a la gente que el coche ya no es el futuro de las ciudades. El futuro es caminar, montar bici, y el transporte público. Otro obstáculo es las grandes inequidades en América Latina. Los más ricos tienen más coches, y son*

---

<sup>106</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

*los quienes tienen una voz. Ellos dominan la opinión pública: son las clases políticas. Es el modo de transporte de elección de los poderosos, sea en los medios o en política; por lo tanto siempre se aboga por más infraestructura automóvil. Es muy difícil convencer a la vez los elites y la población entera que tenemos que cambiar mentalidades”.* (Gatehouse, 2019).

Los conflictos de clase y las desigualdades sociales también están presentes en el urbanismo táctico. Si las intervenciones estudiadas aquí se ubican más en el centro (Véase el Mapa 1), no solamente es “para alcanzar a más gente”, pero también radica en la oposición cultural a priorizar el peatón y la “frivolidad” de hacer este tipo de infraestructuras en las periferias, donde se tienen otras prioridades y un presupuesto más limitado<sup>107</sup>. La aceptación del urbanismo táctico es mayor en el centro que en las periferias.

Sin embargo, no es tan sencillo: en las delegaciones centrales también se observan rechazos y quejas durante las intervenciones de urbanismo táctico<sup>108</sup>. Durante una intervención de CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C y el BID, en la Calle Cerro del Agua entre calles Filosofía y Letras y Copilco en 2018, las personas voluntarias recibieron quejas de automovilistas por interrumpir el tránsito. También los residentes se quejaron por quitar espacio para estacionar su coche, lo que causaba “un incremento en el tiempo para encontrar un espacio para estacionar, dado la falta de cajones de estacionamientos”<sup>109</sup>. La dependencia a los coches rinde toda redistribución del espacio muy conflictiva. En cada intervención, resulta necesario convencer a los residentes y paseantes de los beneficios de tal intervención, dice una integrante de CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal.

*“Nos tocó que nos gritaran, que nos insultaran. Aprendimos a acercarnos a la gente a explicarles, teníamos una labor pedagógica para reivindicar la posición de las personas que caminan. Sabíamos que no había que llegar y pelearnos sino llegar y explicar que teníamos que poner letreros para que se entendiera lo que estábamos haciendo allí y para que la gente no se quedara sacada de onda”.* (Entrevista a una ex-activista de la Liga Peatonal<sup>110</sup>)

Las intervenciones dirigidas por el gobierno o por actores con más capacidad técnica y operativa también se enfrentan a rechazos o conflictos. Por ejemplo, “habitantes de las colonias Hipódromo y Condesa manifestaron su rechazo a la propuesta de intervenir la avenida Alfonso Reyes, en la que (SEDEMA) pretende (...) ampliar las áreas peatonales, con la extensión de las

---

<sup>107</sup> Entrevista 12 de un cofundador del Instituto de Políticas de Desarrollo y de Transporte (ITDP), el 20/01/2020.

<sup>108</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

<sup>109</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

<sup>110</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

cabeceras del camellón (...) para aminorar el tráfico en la zona, al considerar que sólo generarán más cuellos de botella y contaminación.”<sup>111</sup>

Una intervención de la Liga Peatonal terminó siendo “medio violento” por la oposición con franeleros<sup>112</sup>. En la delegación Álvaro Obregón, frente a un hospital de maternidad, la Liga puso una lona debajo de un puente peatonal. Empezaron a dar el paso a los trabajadores del hospital, para que no se subieran al puente. Al interrumpir el tráfico, los franeleros protestaron porque estaban “molestando aquí”, y que dificultaban su trabajo. <sup>113</sup>

Según un funcionario público de la SOBSE<sup>114</sup>, coordinador del programa de “Pasos Seguros”, a veces “los enemigos son los ciudadanos”<sup>115</sup>. Por otro lado, una activista de Bicitekas cuenta que existe una “ola creciente de rechazos ciudadanos a lo gobiernos”, no solamente en la Ciudad de México, pero en el mundo<sup>116</sup>. Muchas de las obras que favorecen el paradigma de movilidad sustentable resultan en NIMBY (*not in my back yard*) o en rechazos porque la gente no quiere cambiar sus hábitos, porque el “transporte público está muy mal” y que “no tienen alternativa”<sup>117</sup>.

Como una especie de antítesis a su propio argumento inicial sobre la post-politización de la vida urbana, Swyngedouw (2014) describe el nacimiento de esta “ola de protestas profundamente políticas en las ciudades del mundo” como una “demanda de procesos de producción del espacio más democráticos y menos dirigidos por una oligarquía de tecnócratas neoliberales”. En contra de la despolitización de la vida urbana, habla de un retorno a lo político y el surgimiento de nuevas formas de contestación. Esas nuevas formas de contestación se observan en la Ciudad de México, y el urbanismo táctico cristaliza algunas.

### 3.2.5. Surgimiento de formas híbridas de protesta

*“El trabajo de los ciudadanos expertos no provoca una despolitización. Al contrario, planteamos que estos actores emergentes provocaron nuevas modalidades de hacer políticas urbanas al enfocarse en la confrontación - y a veces la colaboración - con autoridades de planeación del transporte. (...) Más que indicar un momento post-político, argumentamos que la movilidad*

---

<sup>111</sup> <https://www.jornada.com.mx/2016/03/20/capital/027n2cap>

<sup>112</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>113</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

<sup>114</sup> Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.

<sup>115</sup> Entrevista 5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020.

<sup>116</sup> Entrevista 2 de una coordinadora de políticas de Bicitekas, 13/01/2020.

<sup>117</sup> Entrevista 2 de una coordinadora de políticas de Bicitekas, 13/01/2020.

*sustentable es más eficiente a través del trabajo de ciudadanos expertos: la alineación exitosa y altamente política de intereses contingentes desde diferentes escalas, la producción de soluciones entre múltiples actores, discursos y tecnologías” (Sosa López, 2018).*

El surgimiento de ciudadanos-expertos no despolitiza el panorama del urbanismo táctico y de la planeación de la seguridad peatonal en la Ciudad de México. Al contrario, su trabajo es “altamente político”. Muchos de estos<sup>118 119</sup> se consideran facilitadores entre intereses divergentes y actores de diferentes escalas para implementar proyectos colaborativos. Según Oscar Sosa López, “los ciudadanos-expertos negocian con públicos múltiples para que el proyecto o la intervención sea compatible con los intereses y el lenguaje del estado, de los activistas y de las organizaciones de la sociedad civil” (Sosa López, 2018). Este trabajo requiere negociaciones políticas para llegar a un consenso. Al mismo tiempo, si los ciudadanos expertos mejoran la colaboración entre los actores, siguen siendo críticos de las políticas públicas. Por esto, se plantea aquí que mezclan formas de colaboración con formas de contestación. Estas formas híbridas de protestar son características del urbanismo táctico (Silva, 2016)(Webb, 2018). Según activistas del Think tank DeriveLab, el urbanismo táctico “se fundamenta en una acción que tiene una mezcla entre la protesta y la técnica. Es como protestar creativamente y técnicamente para una cosa que se podría hacer mejor”<sup>120</sup>. Es esta mezcla de dos repertorios de acción que hace la especificidad del urbanismo táctico en la Ciudad de México y que permite que sea usado de diferentes maneras, entre la táctica y la estrategia, entre la contestación y la colaboración.

Por ejemplo, el ITDP, un actor que se puede caracterizar como ciudadano-experto, tiene esa postura híbrida: a veces colabora con el gobierno, a veces lo crítica. Aunque trabajó con el gobierno en la planeación de proyectos como EcoParq, el ITDP tomó una postura públicamente en contra del proyecto gubernamental de la Supervía Poniente en 2013. Por esta razón, el Gobierno de la CDMX alejó al ITDP de la planeación de subsecuentes proyectos por haber tomado esa postura pública (Sosa López, 2018). Durante meses, el ITDP perdió su posición híbrida y no pudo influir en políticas públicas.

El caso de la Supervía Poniente es emblemático de la convergencia de varios actores alrededor de una lucha política que mezcla técnica y protesta. Los ciudadanos organizaron un Movimiento llamado Frente Amplio en contra la Supervía. Requirieron el apoyo técnico y la expertise de académicos, de expertos como el ITDP, la UNAM o la organización Bicitekas. La

---

<sup>118</sup> Entrevista 8 de un ex-alto funcionario de la Autoridad del Espacio Público (AEP), el 18/05/2020.

<sup>119</sup> Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

<sup>120</sup> Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

alianza de una gran variedad de actores legitimó las reivindicaciones del Frente Amplio: detener la construcción de la autopista urbana por cuestiones ambientales, sociales y de corrupción. Este movimiento ciudadano compuesto que usa distintos repertorios de acción, demostró la convergencia de tácticas urbanas disruptivas y de expertises técnicas dentro de una estrategia general para tener más incidencia. Si la contestación falló en detener la construcción de la Supervía, señaló las “nuevas alianzas y repertorios de contestación que existen en la Ciudad de México” (Sosa López, 2017).

De hecho, este tipo de alianzas se ilustra en la reciente movilización ciudadana para aprobar una Ley General de Seguridad Vial nacional. Una larga alianza comprendiendo ciudadanos, sociedad civil, activistas y otros actores académicos hasta gubernamentales de la Ciudad de México, están trabajando juntos para promover la promulgación de esta ley. Su repertorio de acción se conforma de manifestaciones, plantones, intervenciones de urbanismo táctico, pero también de reuniones con funcionarios públicos para que se priorice el tema de seguridad vial en la agenda legislativa nacional. Por ejemplo, el objetivo de la intervención de CAMINA, Reacciona por la vida, Los Supercívicos y la Fundación AXA en colaboración con la Agencia de Gestión Urbana y la SEDEMA en la Av. Félix Cuevas en 2018 fue de “comunicar la importancia de la Ley de Seguridad Vial a nivel nacional a través del diseño de infraestructura peatonal donde hiciera falta.” En este sentido, se observan formas de colaboración como de contestación para que se cambie la gobernanza de la seguridad peatonal.

### **Ilustración 17: intervención de urbanismo táctico con CAMINA**



Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=JdFeBoEOYRk> consultado el 17/05/2020

Muchas intervenciones de urbanismo táctico aprovechan la visibilidad que tienen para protestar contra una causa política más grande. En 2011, la WikiCebra pintada por el colectivo Camina Haz Ciudad presentaba también un grafiti en el suelo que decía “No Supervía”. En muchas intervenciones asociadas al programa Parqueando, los activistas no solamente recuperan un cajón de estacionamiento pero también demandan reformas o denuncian políticas gubernamentales. En 2011, Bicitekas reclama que la prioridad presupuestal deba regresar a las personas, en mejores sistemas de transporte, espacios públicos de calidad, áreas verdes e infraestructura para caminar y andar en bicicleta. En 2014, reclaman una reforma del estacionamiento. A fin de cuentas, estas intervenciones siguen siendo tácticas aunque pueden ser adoptadas dentro de estrategias gubernamentales más grandes. Por ejemplo, aunque era una acción bastante subversiva y disruptiva en 2011, ahora que el programa Parqueando ha sido cooptado por el Gobierno y ciudadanos-expertos se convirtió en un programa anual, que se hace en el “día mundial sin auto”. Si al parecer, no tienen mucho que ver con una táctica espontánea en el sentido de De Certeau, estas acciones siguen siendo políticas al organizar debates en cuanto una política pública, denunciar proyectos, pedir una legislación de Seguridad Vial.

Además de mezclar aspectos estratégicos y tácticos, de ubicarse entre la protesta y la colaboración, abren nuevos espacios políticos. En muchas de las intervenciones que se estudia aquí, los actores platican con vecinos, usuarios del proyecto, de sus beneficios, abren debates en cuanto a estos. En contra la supuesta despolitización de la herramienta, el urbanismo táctico crea espacios políticos alternativos donde el debate no se centra en palabras sino en la acción temporal (Webb, 2018). La acción de tomar el espacio genera conflictos y discusiones. Según Wohl (2018), las tácticas “no solamente entienden las relaciones pero las activan”. Por ello se toma el urbanismo táctico como una experimentación, pues al cambiar un hábito incrustado, y activar relaciones, se entiende como funciona el espacio público y cuáles serán los efectos de un proyecto permanente. En el marco de la teoría del ensamblaje<sup>121</sup>, que considera la socio-materialidad del espacio urbano, Tardiveau & Mallo analizan intervenciones de urbanismo táctico como ensamblajes de “nuevas interacciones”, discursos, significados y valores en el espacio público. Permiten abrir vínculos entre la esfera socio-política y la esfera física (Tardiveau & Mallo, 2014). Entonces, al implementar diseños como orejas, rayas peatonales, parques temporales, entre otras (véase capítulo 2), siempre se visibiliza un hábito incrustado, propone una alternativa y abre tácticamente un espacio político temporal.

---

<sup>121</sup> La teoría de ensamblaje permite comprender el espacio como el producto de inter-relaciones simbólicas y materiales entre objetos humanos y non-humanos de las cuales surge un todo complejo: un “ensamblaje” (McFarlane, 2011) (Massey, 2005). Permite conceptualizar la complejidad y evolución contingente del espacio, en contraste con las perspectivas modernistas tradicionales del espacio como objeto estático y monofuncional.

*“Estrategias y tácticas no son automáticamente características de los dos actores mayores en el proceso de transformación: los tomadores de decisiones versus los ocupantes temporales. La interacción compleja entre estos actores y su impacto en la formación y el rediseño de espacios se notan en la iteración característica de la planeación colaborativa. Estrategias y tácticas así practicadas evolucionan y pueden ser desarrolladas por los mismos actores en las arenas consiguientemente producidas”.*(Andres, 2013)

Esta aparente contradicción o ambigüedad de las acciones que se emprenden es característico del panorama actual del urbanismo táctico en la Ciudad de México. Ni es táctico, ni es estratégico. Es ambas cosas a la vez. La distinción hecha por De Certeau entre los dos conceptos reduce la complejidad de la realidad de la capital mexicana.

En una entrevista, una ex-activista de la Liga Peatonal dice que lo importante es que “haya una visión estratégica además de lo subversivo”<sup>122</sup>. En la Ciudad de México, planteo que los actores han aprendido a usar subsecuentemente tácticas urbanas como estrategias urbanas, la una o la otra no siendo exclusiva a un tipo de actor. En contra la supuesta evolución lineal de la táctica a la estrategia, pienso que los usos actuales señalan una complejidad y diversidad de usos que mezclan metodologías tácticas como estratégicas indiferentemente. Una intervención de diseño en las calles es un medio para a la vez construir colaboración y subvertir un orden o visibilizar reivindicaciones. Los repertorios de acción que se usaron para la Ley de la Seguridad Vial, el programa Parqueando o una pintada de cebrá en Loreto con Revolución por el colectivo Camina Haz Ciudad en 2011 pueden ser identificados como de contestación consensual o de colaboración subversiva.

A partir de la acción, el urbanismo táctico abre un espacio político alternativo, temporal y experimental de negociación y colaboración para producir una ciudad diferente. Por ello, la herramienta sigue siendo interesante y útil para el cambio hacia una ciudad más segura, sustentable y democrática. A pesar de sus impactos limitados en el diseño de las calles, y de un cambio de esencia en la última década, se entiende aquí que abrió nuevas formas de hacer la Ciudad, que valen la pena seguir usando.

---

<sup>122</sup> Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

# CONCLUSIÓN:

**Ilustración 18: ejemplo de intervención de urbanismo táctico, en la calle 20 de Noviembre, realizada por la Autoridad del espacio público (AEP)**



*Fuente: De todos para todos, taller de urbanismo táctico, Urb. Erik Ehécatl Cisneros Chávez.*

Desde 2011, en la Ciudad de México, surgen más y más intervenciones de “urbanismo táctico”. A través de adecuaciones temporales en el diseño de las calles, buscan transformar el espacio urbano, generar conciencia, e incidir en políticas públicas para construir ciudades más seguras y amigables para la gente.

En 2014, en la intersección entre Insurgentes Sur y Juventino Rosas, dos activistas de la Liga Peatonal pintaron rayas peatonales en el cruce, con 3 latas de aerosol y sin permiso de las autoridades. Algunos meses después, el Gobierno de México, en colaboración con Janette Sadik-Khan<sup>123</sup>, el despacho Bloomberg Associates y la organización ciudadana Ciudad Verde, implementaron en la calle 20 de Noviembre frente al Zócalo unas de las intervenciones de urbanismo táctico más emblemáticas de la Ciudad de México. Con pintura termoplástica con un gránulo especial, macetas, mesas y sombrillas se delimitaron extensiones de banquetas, una ciclovia y se redujo el ancho y número de carriles para el transporte motorizado. En esta intervención participó uno de los dos activistas que hizo la intervención en Juventino Rosas, mencionada previamente. Como ilustraciones, estas dos intervenciones demuestran varios aspectos característicos del panorama del urbanismo táctico que dibujé a lo largo de esta tesis.

En la Ciudad de México, las intervenciones de urbanismo táctico son variopintas y mezclan diferentes repertorios de acción, distintos materiales y diseños, así como diversos actores. Desde

---

<sup>123</sup> Coordinadora de transporte en Nueva York.



2011, hubo un crecimiento claro del urbanismo táctico, sobre todo en la zona central de la capital mexicana. Todas las intervenciones tienen en común la mejora de las condiciones de habitabilidad y seguridad peatonal del espacio público.

A pesar de estas características similares, las intervenciones no implementan las mismas adecuaciones en el diseño de calle. En Juventino Rosas, nada más se pintó un cruce peatonal, con latas de aerosol. En la calle 20 de Noviembre, con materiales semi-permanentes, se mezclaron varias medidas: pintaron marcas de cruce peatonal, orejas, extensiones de banquetas, parques temporales en remanentes viales. La complejidad del diseño depende de los recursos que tienen los actores involucrados, su capacidad técnica y operativa.

A mayor nivel de recursos (operativos, técnicos, financieros) invertidos, las intervenciones temporales tienen mayor probabilidad de tener impactos permanentes en la calle. El cruce peatonal de Juventino Rosas nunca resultó en infraestructura permanente implementada por las autoridades. En cambio, en la calle 20 de Noviembre, aquellas consolidaron el diseño propuesto por la intervención de urbanismo táctico 2 años después de ésta.

Por lo tanto, para tener incidencia permanente, los actores del urbanismo táctico en la Ciudad de México gradualmente buscaron fomentar su capacidad técnica, operativa y financiera. Para lograrlo, formaron alianzas con expertos e instituciones de mayor escala, pues se demostró igualmente que la colaboración entre muchos actores, al tener más peso mediático y político, permitía incidir mejor en políticas públicas. Finalmente, entre 2011 y 2020, la búsqueda de incidencia provocó la creciente profesionalización de los actores del urbanismo táctico.

Esta profesionalización se hizo a medida que sus actores se volvieron cada vez más especializados, expertos y organizados en redes. Si la Liga Peatonal salió a pintar una cebra de manera aislada, espontánea y sin apoyos oficiales; la intervención en la calle 20 de Noviembre se hizo con estudios previos, análisis ex-post de resultados y por parte de las autoridades. Las intervenciones de urbanismo táctico se volvieron cada vez más planeadas como soluciones técnicas a problemas de distinta índole, y no como respuesta subversiva y espontánea a la ocurrencia de un hecho político o a la apertura de una oportunidad temporal.

Por esto, al centrar el urbanismo táctico sobre la técnica, el urbanismo táctico se vuelve más estratégico, y pierde su aspecto táctico, en el sentido de De Certeau. El autor define la táctica como una acción transgresiva, fuera del poder establecido, temporal, espontánea (De Certeau, 1984). Al contrario, la estrategia se basa en un conjunto de objetivos predeterminados, como parte de un plan de alcance mayor para controlar el espacio. Además, se observa una permisibilidad

creciente de las intervenciones, y un involucramiento directo de las autoridades o gobiernos; es decir, se observa un uso menos subversivo, político y, entonces, estratégico del urbanismo táctico.

Aquella despolitización de la vida urbana es teorizada por Swyngedouw como el reemplazamiento de lo conflictivo, político y democrático por las políticas (Swyngedouw, 2014). El autor define la política como la gestión burocrática, por una oligarquía de expertos, de problemas sociales, económicos y ambientales como si fueran problemas técnicos. Esa tendencia despolitizadora se observa en el urbanismo táctico (Spataro, 2016), por su permisibilidad creciente, pero también por ser apropiado por actores profesionales, llamados “ciudadanos-expertos”.

El surgimiento de redes de movilidad transnacional entre actores expertos fomentó esa despolitización del urbanismo táctico. Estos llamados “ciudadanos-expertos” (Sosa López, 2018) usaron aquellas redes como plataforma para posicionarse como actores claves del urbanismo táctico. Los ciudadanos expertos tienen una posición híbrida entre el activista, el técnico y el asesor de políticas públicas. Son profesionales quienes tienen un pie adentro y uno afuera de las autoridades de planeación. En la Ciudad de México, el ITDP, WRI México pero también organizaciones especialistas en diseño urbano y seguridad vial como Bicitekas, CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., DeriveLab son consideradas como ciudadanos-expertos y actores centrales del urbanismo táctico. Gracias a su posición híbrida, se benefician de una doble legitimidad que les permite imponer su visión experta basada en estudios y análisis técnicos. La predominancia de este discurso técnico de incidencia de largo plazo fomenta la despolitización creciente del urbanismo táctico.

Además, por ser parte de redes de movilidad transnacional, importan experiencias internacionales como buenas prácticas (Peck & Theodore, 2010). Por ejemplo, las dos intervenciones que presento en esta conclusión fueron inspiradas de experiencias internacionales - en Colombia y Estados Unidos - como muchas otras en la Ciudad de México. Además, estos actores navegan entre los proyectos, como el activista de la Liga Peatonal quien participó en ambas intervenciones.

Al basarse en la expertise de actores apolíticos quienes privilegian la colaboración, la importación de buenas prácticas y la planeación estratégica, el uso actual del urbanismo táctico tiende a despolitizarse y alejarse de su uso táctico inicial. Sin embargo, hay que relativizar esta tendencia, porque no representa la complejidad y diversidad del panorama del urbanismo táctico en la Ciudad de México. Primeramente, la dualidad entre táctica y estrategia descrita por De Certeau es reductora de la realidad de la Ciudad de México, donde se practican formas híbridas de urbanismo táctico. Muchas intervenciones presentan elementos de la táctica como de la estrategia.

Buscan subvertir como colaborar a través de la protesta y de la técnica. Por lo tanto, no se puede decir que el urbanismo táctico se volvió unilateralmente estratégico y despolitizado por una predominancia total de la técnica. Además, los recientes eventos políticos en varias ciudades del mundo y de América Latina (Chile, Nicaragua, Colombia) demuestran un cierto retorno de lo político en la vida urbana.

En segundo lugar, el espacio público de la Ciudad de México es inherentemente político y determinado por relaciones asimétricas de poder. Al apropiarse del espacio público, cada intervención entra en conflicto con las normas, el hábito incrustado, las prácticas pre-existentes en el espacio público. Por lo tanto, surgen muchas quejas y conflictos durante las intervenciones. Las quejas que se recopilaron en esta tesis demuestran que perdura todavía una cultura orientada al transporte motorizado. La cultura vial sigue siendo dominada por un uso no-cuestionado del automóvil, e incluso las autoridades siguen construyendo obras dirigidas por el paradigma del transporte. Por ejemplo, la carretera Xochimilco-Tulyehualco, fue rehabilitada en 2019, y el puente vehicular de Cuemanco cuyas obras iniciaron en septiembre del 2019, ambas obras no privilegian al peatón.

Esta perduración del paradigma de transporte demuestra en general que el cambio de paradigma no se hace de la noche a la mañana. La transición es compleja: subsisten hábitos, prácticas y toda una cultura asociada al paradigma del transporte. Esta persistencia es la evidencia que no se puede hablar de despolitización, porque siguen habiendo conflictos políticos y relaciones de poder para imponer cierto paradigma.

Por otro lado, la predominancia de un discurso técnico despolitizador evidencia la existencia de relaciones asimétricas de poder. Si los ciudadanos-expertos se imponen como actores centrales, es por tener más credibilidad que los ciudadanos sin expertise técnica, y más legitimidad que los gobiernos quienes padecen de un déficit democrático y de confianza. El urbanismo táctico permite a estos actores posicionarse como los intermediarios entre estos dos extremos: sirve de plataforma para alcanzar puestos y cargos de poder en el proceso de planeación. En definitiva, como se mencionó en introducción, el urbanismo táctico es una herramienta híbrida, que navega en la frontera porosa entre lo técnico y lo político, la estrategia y la táctica, lo legítimo y lo subversivo.

### **Ilustración 19: Intervención de urbanismo táctico, 2018, Coyoacán.**



*Fuente: CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.*

<https://www.flickr.com/photos/158375923@N06/29295179867/in/album-72157670505363507/>

Para terminar este trabajo de tesis, con base a esta complejidad del panorama del urbanismo táctico, quiero plantear algunas reflexiones sobre la ciudad en general, y sobre las maneras de planear y transformar el espacio público, así como formas de hacer activismo peatonal hoy.

Durante estos diez últimos años, el urbanismo táctico se impuso gradualmente como una herramienta imprescindible para transformar el espacio público. Hace diez años no era conocida, mientras que ahora ciudades alrededor del mundo la utilizan para experimentar cambios temporales antes de construir permanentemente. Sobre todo, el contexto de crisis sanitaria del 2020 requirió implementar medidas de distanciamiento social y fomentar movilidades alternativas, así que el urbanismo táctico se volvió una herramienta imprescindible para la adaptación rápida y resiliente de las ciudades. En la Ciudad de México, los programas gubernamentales de seguridad vial se desarrollan cada vez más a partir de las lecciones aprendidas gracias a intervenciones de urbanismo táctico. Entró en el repertorio de acción de la planeación urbana y reconfiguró el proceso de toma de decisiones de dos maneras: no solamente como un proceso incremental basado en la prueba y el experimento, sino también como un proceso más colaborativo y participativo. Además de implicar a las autoridades de planeación, también participan un conjunto diverso de actores ciudadanos, corporativos y expertos. En la Ciudad de México, es claro que la política de movilidad y de seguridad vial se hace a partir de redes locales y transnacionales de actores expertos.

Sin embargo, no se puede concluir, como muchos autores lo plantean, que el urbanismo táctico hizo que la planeación urbana se volviera más democrática. Unas de las primeras intuiciones

de esta tesis era que incluso los residentes de barrios informales practican una forma de urbanismo táctico. En zonas donde la autoorganización conformó la trama urbana de la Ciudad de México, pre-existen formas espontáneas, no-autorizadas y aisladas de apropiación del espacio urbano. A pesar de ser comparables a “tácticas” (De Certeau, 1984), este urbanismo de lo cotidiano no se califica como urbanismo táctico. ¿Por qué? Las únicas intervenciones que se reclaman del urbanismo táctico, o que son denominadas como tal, son aquellas que no contestan el orden establecido, sino que lo reproducen de alguna manera (LaFrambois, 2017). Los actores principales que dirigen las intervenciones pertenecen a una oligarquía de expertos-ciudadanos con capital cultural, educación y conexiones internacionales. El urbanismo táctico responde a sus prioridades y necesidades: por ello la geometría del urbanismo táctico es centralizada en zonas privilegiadas de la Ciudad. Finalmente, si bien se proclama democrático y subversivo, el urbanismo táctico parece ser una herramienta elitista.

Otra de las reflexiones mayores que plantea esta tesis es la reconfiguración del activismo en la Ciudad de México. A través del estudio de las intervenciones de urbanismo táctico, se entienden dos cosas: un contexto de reconfiguración gradual del escenario político-administrativo, y la necesaria adaptación del activismo a aquella. Efectivamente, con el cambio de administraciones y de mayoría política, entraron en el gobierno ex-activistas (provenientes del activismo peatonal, ciclista, y de la movilidad en general). Aquella integración de ex-activistas permitió que se pusiera en la agenda política el tema de la seguridad peatonal, y que se implementarían mecanismos democráticos de transparencia y participación ciudadana. En consecuencia, se incrementaron los costos políticos, sociales, económicos y ambientales de las políticas públicas. Paralelamente, explica porque el urbanismo táctico surgió tan fuertemente, al ser una manera económica y resiliente de probar cambios antes de invertir, lo cual conlleva menos riesgos de fracaso o rechazo ciudadano.

Sin embargo, si bien se observan cada vez más políticas públicas orientadas por un paradigma de movilidad sustentable, que privilegia a los peatones, no quiere decir que desapareció el paradigma de transporte motorizado. Toda transición política es gradual, contingente y sobre todo volátil. De hecho, las autoridades siguen construyendo obras que están en contradicción total con el paradigma de movilidad sustentable escrito en su propio reglamento de tránsito y en leyes de movilidad que implementaron en paralelo. Si bien parece contradictorio, no lo es, ambas estrategias son las dos caras de una misma moneda: controlar el espacio político de la ciudad (Medina Ramírez, 2015). El uso gubernamental del urbanismo táctico participa en la despolitización del repertorio de protesta del activismo peatonal. Por ello, muchos activistas peatonales piensan que ya no sirve hacer urbanismo táctico, pues su poder de alteración disminuyó. Incluso se preguntan cuál papel desempeñan en este escenario político dominado por ex-activistas

en el gobierno y organizaciones híbridas de ciudadanos-expertos. Por lo tanto, el activismo peatonal se encuentra en un momento crítico, donde tiende a profesionalizarse, pero al mismo tiempo inventa nuevas formas de contestación política.

Por último, se tiene que entender que el urbanismo táctico es un objeto de debate vivo y volátil. Al ser una herramienta nueva, vale la pena profundizar y entender mejor el concepto. Efectivamente, existen varias definiciones contradictorias; y está sujeto a evoluciones, recuperaciones, prácticas contradictorias. Si bien esta tesis plantea la evolución del urbanismo táctico entre 2011 y 2020, demuestra también su potencial para abrir espacios de experimentación urbana y así construir una ciudad más segura, y resiliente a su constante evolución.

# ANEXOS:

## ANEXO °1: [GOOGLE FORMATO](#)

Cuestionario administrado a 12 actores claves del urbanismo táctico, entre enero y junio del 2020.

**Nombre / Apellido**

\_\_\_\_\_

**¿En pocas palabras, cual fue el objetivo mayor de la intervención temporal?**

\_\_\_\_\_

**¿Que escala tuvo la intervención?**

- Cruce
- Intersección
- Calle
- Autre : \_\_\_\_\_

**¿Cual es el tipo de medida correctiva que se implementó a través de la intervención temporal?**

- Ajuste de número de carriles, o de sección de arroyo
- Implementación de reductores de velocidad
- Recuperación/creación de espacio peatonal (Orejas, banquetas, camellón, isla de resguardo peatonal...)
- Marcas horizontales de cruce peatonal
- Otras marcas horizontales de regulación de tránsito (rayas, flechas, alto, velocidad)
- Señalamiento vertical
- Visibilización, retiro o reubicación de obstáculos
- Repavimentación, Renivelación o adecuación de rampas peatonales

**¿Que materiales utilizaron para reproducir el diseño geográfico?**

- Pintura acrílica
- Pintura tráfico
- Tarimas de madera
- Bolardos
- Plantas
- Conos
- Mesas/banquetas
- Autre : \_\_\_\_\_

**¿Cuántos metros cuadrados se recuperaron para el peatón? (facultativa)**

\_\_\_\_\_

**¿Dónde ocurrió ? (Si es una intersección (Calle 1 / Calle 2) ; Si es dentro de un tramo de calle: poner la calle, y el número (si es posible). Si no se acuerda: la colonia o el municipio está bien.)**

\_\_\_\_\_

**Alcaldía**

\_\_\_\_\_

**¿Cuándo fue? (MM/AAAA)**

\_\_\_\_\_

**¿Cuanto tiempo duró instalada la intervención?**

- 1 día
- 1-7 días
- 1-4 Semanas
- 1-12 Meses
- 1-5 Años
- más de 5 años
- Sigue instalada

**¿En cuanto tiempo (horas) se realizó la intervención?**

\_\_\_\_\_

**¿Cual fue el costo aproximado de la intervención (de su implementación)?**

- 0-10000 \$MX
- 10k-50k
- 50k-100k
- 100k-1Millón
- más de 1Millón

**¿Se realizó con permiso o sin permiso de autoridades?**

- Con permiso
- Sin permiso

**¿Qué autoridades participaron en la planeación de la intervención?**

- Ninguna
- La Alcaldía
- Jefe de Manzana
- Gobierno de la CDMX
- Autre : \_\_\_\_\_

**¿Qué autoridades participaron en las obras de la intervención?**

- Ninguna
- La Alcaldía
- Jefe de Manzana
- Gobierno de la CDMX
- Autre : \_\_\_\_\_

**¿Hubo apoyo/inversión del sector privado?**

\_\_\_\_\_

**¿Cuales organizaciones de la sociedad civil estuvieron involucradas?**

\_\_\_\_\_



**¿Hubo participación ciudadana?** (i.e: Familias, estudiantes, asociaciones vecinales No se toman en cuenta las organizaciones de la sociedad civil mencionadas previamente.)

- Sí, durante la planeación
- Sí, durante las obras
- No hubo

**¿De qué tipo fue esta participación?**

- Encuesta
- Consulta pública
- Co-planeación
- Gestión de materiales
- Voluntariado en la intervención
- Autre : \_\_\_\_\_

**¿Hubo algún tipo de seguimiento luego de las obras?**

- Presión a las autoridades
- Mantenimiento
- Evaluación cuantitativa de resultados
- Encuesta de satisfacción
- No hubo seguimiento
- Observación
- Autre : \_\_\_\_\_

**¿La intervención resultó en infraestructura permanente?** (Luego de la intervención temporal, se construyó infraestructura dentro del marco de una política pública?)

- Sí
- No

**¿La infraestructura permanente luego construida siguió el mismo patrón/pautas de la intervención temporal?**

- NB: En caso de "SÍ" a la última pregunta
- Totalmente
- Parcialmente
- No

**¿Cual era el obstáculo mayor a su implementación permanente y total?**

- \_\_\_\_\_

## **ANEXO °2: ENTREVISTAS**

Entrevista 1 de un especialista del transporte en el banco interamericano del transporte (BID), el 29/04/2020.

Entrevista 2 de una coordinadora de políticas de Bicitekas, 1 13/01/2020

Entrevista 3 de una co-fundadora de la Liga Peatonal, el 19/05/2020.

Entrevista 4 de una ex-activista de la Liga Peatonal, el 25/04/2020.

Entrevista 5 de un alto funcionario de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), el 20/04/2020..

Entrevista 6 de un activista de la movilidad, coordinador del programa Ciudad Peatón en el Laboratorio para la Ciudad, el 29/03/2020.

Entrevista 7 de un ex-activista del colectivo Haz Ciudad, el 30/03/2020.

Entrevista 8 de un ex-alto funcionario de la Autoridad del Espacio Público (AEP), el 18/05/2020.

Entrevista 9 de un alto-funcionario de la SEMOVI, el 20/06/2020.

Entrevista 10 de una integrante del think tank DeriveLab, el 04/06/2020.

Entrevista 11 de una integrante de CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C., el 20/05/2020.

Entrevista 12 de un cofundador del Instituto de Políticas de Desarrollo y de Transporte (ITDP), el 20/01/2020.

# BIBLIOGRAFÍA:

- Andres, L. (2013). Differential Spaces, Power Hierarchy and Collaborative Planning: A Critique of the Role of Temporary Uses in Shaping and Making Places. *Urban Studies*, 50(4), 759-775. JSTOR.
- Bayat, A. (1997). Un-Civil Society: The Politics of the «Informal People». *Third World Quarterly*, 18(1), 53–72. <https://doi.org/10.1080/01436599715055>
- Bayat, A. (2013). Life as politics: How ordinary people change the Middle East. *Stanford University Press*.
- Bouchain, P. (2006). Construire Autrement: Comment Faire? Actes Sud, Arles.
- Bishop, P. (2015). From the Subversive to the Serious: Temporary Urbanism as a Positive Force. *Architectural Design*, 85(3), 136-141. <https://doi.org/10.1002/ad.1913>
- Blumgart, J. (2016). Tactical Urbanism Goes Mainstream. *Planning*, 82(6), 8.
- CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C. (2016). Camina-kit: manual para intervención.
- Caldeira, T. P. (2017). Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(1), 3-20. <https://doi.org/10.1177/0263775816658479>
- Certomà, C., & Notteboom, B. (2017). Informal planning in a transactive governmentality. Re-reading planning practices through Ghent's community gardens. *Planning Theory*, 16(1), 51-73. <https://doi.org/10.1177/1473095215598177>
- Chalas, Y. (2004). L'urbanisme dans la société d'incertitude. 231.
- Chase, J., M. Crawford and J. Kalisky (eds.) (2008) Everyday urbanism. Monacelli Press, New York.
- Colomb, C. (2012). Pushing the Urban Frontier: Temporary Uses of Space, City Marketing, and the Creative City Discourse in 2000S Berlin. *Journal of Urban Affairs*, 34(2), 131-152. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9906.2012.00607.x>
- Crotte, A., & Peón, G. (2017). Guía de intervenciones de bajo costo para mejorar la seguridad vial. ITDP / BID/ STCONAPRA.
- De Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. University of California Press.
- Deslandes, A. (2013). Exemplary Amateurism: Thoughts on DIY Urbanism. *Cultural Studies Review*, 19(1). <https://doaj.org>
- Douay, N., & Prevot, M. (2014). Park(ing) day: Label international d'un activisme édulcoré? *Environnement Urbain / Urban Environment*, Volume 8, Article Volume 8. [ISSN : 1916-4645](https://doi.org/10.1177/19164645)

- Ethier, G. (2017). L'urbanisme tactique comme pratique spatiale de la connectivité ? *Inter : art actuel*, 125, 4-9.
- Fernandes Barata, A., & Fontes, A. (2017). Tactical Urbanism and Sustainability: Tactical Experience in the Promotion of Active Transportation. *Civil Engineering Journal*, 11, 734-739.
- Finn, D. (2014). DIY urbanism: Implications for cities. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4), 381-398.  
<https://doi.org/10.1080/17549175.2014.891149>
- Friedmann, J. (1989). The Latin American barrio movement as a social movement: Contribution to a debate\*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 13(3), 501-510.  
<https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1989.tb00132.x>
- Gatehouse, T. (Ed.). (2019). *Voices of Latin America*. Practical Action Publishing Ltd.  
<https://doi.org/10.3362/9781909014213>
- Gobierno de la Ciudad de México (2019) Reglamento de tránsito de la Ciudad de México 2019.
- Hou, J. (2010). *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*. Taylor & Francis Group.
- Iveson, K. (2013). Cities within the City: Do-It-Yourself Urbanism and the Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 941-956.  
<https://doi.org/10.1111/1468-2427.12053>
- Keohane, D., & Abboud, L. (2020). Cycling lanes, wider pavements: How EU cities rethink public transport. *Financial Times (London, UK)*
- Liga Peatonal. (2014). *Carta Mexicana de los Derechos del Peatón*. <https://ligapeatonal.org/wp-content/uploads/2014/08/Carta-Mexicana-de-los-Derechos-del-Peato%cc%81n.pdf>
- LaFrombois, M. H. (2017). Blind spots and pop-up spots: A feminist exploration into the discourses of do-it-yourself (DIY) urbanism. *Urban Studies*, 54(2), 421-436.  
<https://doi.org/10.1177/0042098015604078>
- Lecroart, P. (s. f.). *L'urbanisme tactique: Projets légers, grandes mutations ?* L'Institut Paris Region. Recuperado 27 de abril de 2020, de [https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/lurbanisme-tactique-projets-legers-grandes-mutations.html?utm\\_source=email&utm\\_campaign=6clics\\_lactu\\_de\\_LInstitut\\_Paris\\_R egion\\_120\\_23\\_avril\\_2020&utm\\_medium=email](https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/lurbanisme-tactique-projets-legers-grandes-mutations.html?utm_source=email&utm_campaign=6clics_lactu_de_LInstitut_Paris_R egion_120_23_avril_2020&utm_medium=email)
- Lefebvre, H. (2014) *The Production of Space*, 18th edn, Blackwell, Oxford. Marsh, S. (2013)
- Le Galès, P. (2014). Gouvernance. En *Dictionnaire des politiques publiques*: Vol. 4e éd. (pp. 299-308). Presses de Sciences Po.
- Lindblom, C. E. (2003). The Science of Muddling Through. En E. Campbell & S. Fainstein, *Readings in Planning Theory* (pp. 176-190). Blackwell Publishers.

- López, H. D. R. (2008). Georeferenciación de puentes peatonales en ciudad de México y su relación con peatones atropellados. Instituto geográfico, UNAM, 16.
- Lydon, Mike. 2011. Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term Change, Volume 1. [http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical\\_urbanism\\_vol.1/1](http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1/1).
- Lydon, Mike. 2012. Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term Change, Volume 2. [http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical\\_urbanism\\_vol\\_2\\_final](http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final).
- Lydon, M., Garcia, A., & Duany, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*. Island Press.
- Marshall, W. E., Duvall, A. L., & Main, D. S. (2016). Large-scale tactical urbanism: The Denver bike share system. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), 135-147. <https://doi.org/10.1080/17549175.2015.1029510>
- McFarlane, C. (2011). Encountering, describing and transforming urbanism. *City*, 15(6), 731-739. <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.632901>
- Medina, A. (2007). La memoria negada de la Ciudad de México: Sus pueblos originarios (México : Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas : Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Centro de Estudios sobre la Ciudad, 2007).
- Montero, S. (2017a). Study tours and inter-city policy learning: Mobilizing Bogotá's transportation policies in Guadalajara. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49(2), 332-350. <https://doi.org/10.1177/0308518X16669353>
- Montero, S. (2017b). Worlding Bogotas Ciclovía: From Urban Experiment to International «Best Practice». *Latin American Perspectives*, 44, 111-131.
- Mould, O. (2014). Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City. *Geography Compass*, 8(8), 529-539. <https://doi.org/10.1111/gec3.12146>
- Novy, J., & Colomb, C. (2013). Struggling for the Right to the (Creative) City in Berlin and Hamburg: New Urban Social Movements, New 'Spaces of Hope'? *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(5), 1816-1838. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2012.01115.x>
- Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (s. f.). *The Power of Temporary Use*. 42.
- Peck, J., & Theodore, N. (2010). Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. *Geoforum*, 41(2), 169-174. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2010.01.002>
- Pérez López, R. (2014). Movilidad cotidiana y accesibilidad: Ser peatón en la ciudad de México (el Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Ed.).
- Pérez López, R. (2015). De la flânerie al tránsito peatonal: La negación del derecho a la ciudad. *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.26991>
- Pérez López, R. (2017). La producción material y social de las banquetas en la ZMVM. <https://banquetas.wordpress.com/>

- Pérez López, R., Escamilla, J. A. M., Cos, C. A. C., Fabela, L. Y. V., Meaney, Gama, A. M., Arreola, M. L., & Castañeda, M. de los D. S. (2019). Propuesta de un índice de seguridad de cruces peatonales para la Ciudad de México. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 43, 1-9. <https://doi.org/10.26633/RPSP.2019.6>
- Pérez Núñez, R., Ruelas-Valdés, D., & Hajar, M. (2017). Legislación sobre seguridad vial en México: Un análisis subnacional. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 41, e82. <https://doi.org/10.26633/RPSP.2017.82>
- Rios, M. (2010). Claiming Latino Space. En J. Hou, *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities* (pp. 99-110). Taylor & Francis Group.
- Roy, A. (2011). Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism: Rethinking subaltern urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(2), 223-238. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01051.x>
- Secretaría de Salud/STCONAPRA. (2017). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017.
- SEDATU. (2018). *Manual de Calles. Diseño vial para ciudades mexicanas*. México: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- Sharpin, A. B. (2014). Caminar la Ciudad: Políticas de Seguridad Peatonal en la Ciudad de México. ITDP, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.
- Silva, P. (2016). Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 43(6), 1040-1051.
- Simone, A. (s. f.). People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg. *Public Culture*, 23.
- STCONAPRA,. (2014). Cuarto Informe Sobre la Situación de Seguridad Vial, p. 55 (México, D.F.: Secretaría de Salud, 2014). México D.F.: Secretaría de Salud.
- Sosa López, O. (2017). Urban Mobility and Politics in Mexico City: The Case of the Frente Amplio contra la Supervía. *Latin American Perspectives*, 44(2), 184-204. <https://doi.org/10.1177/0094582X16682781>
- Sosa López, O., & Montero, S. (2018). Expert-citizens: Producing and contesting sustainable mobility policy in Mexican cities. *Journal of Transport Geography*, 67, 137-144. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.018>
- Spataro, D. (2016). Against a de-politicized DIY urbanism: Food Not Bombs and the struggle over public space. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), 185-201. <https://doi.org/10.1080/17549175.2015.1056208>
- Steffens, K. (2013). Urbanismo Táctico (vol.3): Casos Latinoamericanos (Ciudad Emergente & The Street Plan Collaborative, Eds.). [https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/ut\\_vol3\\_2013\\_0528\\_17](https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/ut_vol3_2013_0528_17)

- Swyngedouw, E. (2011). Depoliticized Environments: The End of Nature, Climate Change and the Post-Political Condition. *Royal Institute of Philosophy Supplement*, 69, 253-274. <https://doi.org/10.1017/S1358246111000300>
- Swyngedouw, E. (2014). Where is the political? Insurgent mobilisations and the incipient “return of the political”. *Space and Polity*, 18(2), 122-136. <https://doi.org/10.1080/13562576.2013.879774>
- Talen, E. (2015). Do-it-Yourself Urbanism: A History. *Journal of Planning History*, 14(2), 135-148. <https://doi.org/10.1177/1538513214549325>
- Tardiveau, A., & Mallo, D. (2014). Unpacking and Challenging Habitus: An Approach to Temporary Urbanism as a Socially Engaged Practice. *Journal of Urban Design*, 19(4), 456-472. <https://doi.org/10.1080/13574809.2014.923743>
- Vadillo, C., & Peón, G. (2018). Informe Visión Cero. ITDP, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.
- Vadillo, C. (2020). Segundo informe sobre la situación de la seguridad vial en la CDMX,. ITDP, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.
- Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V. (2012). Mobilité sans racines: plus loin, plus vite... plus mobiles? Paris, *Descartes & Cie*.
- Webb, David (2018) Tactical Urbanism: Delineating a Critical Praxis, *Planning Theory & Practice*, 19:1, 58-73.
- Wohl, S. (2018). Tactical urbanism as a means of testing relational processes in space: A complex systems perspective. *Planning Theory*, 17(4), 472-493. <https://doi.org/10.1177/1473095217722809>
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety. <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>

## TEXTOS MEDIATICOS:

Marsh S. “Antanas Mockus: Colombians fear ridicule more than being fined”, The Guardian, 28 October, <https://www.theguardian.com/public-leaders-network/2013/oct/28/antanas-mockus-bogota-mayor>

Medina Ramírez, S. (2015). *DF: El control del espacio público y la domesticación de la guerrilla urbana – Horizontal*. <https://horizontal.mx/df-el-control-del-espacio-publico-y-la-domesticacion-de-la-guerrilla-urbana/>

Petrescu, J. V. (2020). *La hora del urbanismo táctico*. La Tercera. <https://www.latercera.com/opinion/noticia/la-hora-del-urbanismo-tactico/EQWH7VDKX5HS7CM5A3EGFIWR6I/>



