

La crisis sanitaria y del espacio público. Distanciamiento social en la ciudad segregada

The health and public space crisis. Social distancing in the segregated city

Montes Ruiz, Ana Paula; Díaz Bustos, Yamil Omar Jorge

 Ana Paula Montes Ruiz ¹

anapaula.montes@gmail.com

Universidad Nacional Autónoma de México, México

 Yamil Omar Jorge Díaz Bustos ²

yamil.omar.diaz.bustos@gmail.com

Universidad Nacional Autónoma de México, México

DECUMANUS. REVISTA INTERDISCIPLINARIA SOBRE ESTUDIOS URBANOS.

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

ISSN: 2448-900X

ISSN-e: 2448-900X

Periodicidad: Semestral

vol. 10, núm. 10, 2022

decumanus@uacj.mx

Recepción: 15 Diciembre 2022

Corregido: 12 Abril 2023

Publicación: 31 Mayo 2023

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/651/6514096008/>

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2023.1.8>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-
NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Resumen: En este artículo se analiza cómo las medidas de distanciamiento social para controlar la crisis sanitaria por COVID-19 refuerzan las deficiencias de diseño del espacio público en la ciudad segregada. A través de una investigación documental basada en fuentes secundarias como el censo de población y los archivos del ayuntamiento, se problematizan las características del espacio público en Nezahualcóyotl, una de las ciudades más densamente pobladas, inseguras y segregadas del oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Se concluye que promover el distanciamiento social en la ciudad segregada, implica separar aún más los usos y las funciones urbanas que desde antes de la pandemia ya estaban dispersas. El distanciamiento social tiene implicaciones diferentes en la ciudad segregada donde el espacio público no cumple con las funciones cuidadoras en términos de integración social y vigilancia natural que son esenciales para asegurar el bienestar de la población sobre todo en tiempos de crisis.

Palabras clave: espacio público, inseguridad, movilidad, pandemia, segregación urbana.

Abstract: This paper analyzes how social distancing measures to control the health crisis caused by COVID-19 reinforce the deficiencies in the design of public space in the segregated city. Through documentary research based on secondary sources such as the population census and the city council archives are analyzed the characteristics of the public space in Nezahualcóyotl, one of the most densely populated, insecure and segregated cities in the eastern Metropolitan Area of the Valley of Mexico (ZMVM). It is concluded that promoting social distancing in the segregated city worsen the separation of urban uses and functions that were already dispersed before the pandemic. Social distancing has different implications in the segregated city where the public space does not fulfill the care functions in terms of social integration and natural surveillance that are essential to ensure the well-being of the population, especially in times of crisis.

Keywords: public space, insecurity, mobility, pandemic, urban segregation.

INTRODUCCIÓN: LA CRISIS DEL ESPACIO PÚBLICO EN PANDEMIA

En México una vez que fue declarada la emergencia sanitaria por el virus SARS-CoV-2, el gobierno decretó una serie de medidas de distanciamiento social como la llamada “Jornada Nacional de Sana Distancia”³ y la “Estrategia General para la Nueva Normalidad”.⁴ A pesar de que el objetivo primario de estas medidas fue disminuir la movilidad en el espacio público, en abril de 2020, al inicio de la Fase 3 cuando se registró la mayor cantidad de contagios por día, en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Pantitlán⁵ se mantuvo constante la afluencia de usuarios del transporte público (Lugo, 2020).

Mientras que la Ciudad de México (CDMX) se encontraba en el nivel alto de contagio de coronavirus, algunas estaciones del metro estaban a tope (López, 2020) y los titulares de prensa así lo reseñaron:

Saturan Metro Pantitlán el día que México sumó 100 mil muertos por COVID-19. La “sana distancia” no llega a la estación del transporte capitalino del oriente de la CDMX; autoridades dosifican a usuarios, pero acciones son insuficientes (Cabrera, 2020). En la CETRAM Pantitlán “salvo por la portación de cubrebocas, el único signo de la pandemia (Fig.1) no se observó cambio significativo (Rosas, 2021).



FIGURA 1.

Imágenes del hacinamiento en la Estación Pantitlán en agosto-septiembre, 2020

Fuente: Perfil de Instagram de Juan Merod (eljuanmerod, s/f) Imagen izquierda captura 07 de agosto de 2020, disponible en <https://www.instagram.com/p/CDmJAO8DvPt/>. Imagen derecha captura 29 de septiembre de 2020, disponible en <https://www.instagram.com/p/CFu09hjn0N/>

La Jornada Nacional de Sana Distancia se sustituyó por la “Estrategia General para la Nueva Normalidad” que buscó la continuidad en la mayoría de las actividades económicas, políticas, sociales, pero bajo el distanciamiento social. Sin embargo, en la ZMVM el hacinamiento en el sistema de transporte colectivo evidenció que cumplir con el distanciamiento social, el confinamiento y la suspensión de actividades laborales fue un privilegio de clase al que no accedió un importante segmento de la población pobre de la ZMVM.

Pese a las restricciones de uso de los espacios públicos, ha sido demostrado que los espacios públicos verdes son beneficiosos para preparar mental y físicamente a las personas en tiempos de confinamiento (Herman y Drozda, 2021). Aunque los parques públicos no eran lugares de riesgo para la transmisión del virus, sino que al contrario “aumentaban el espacio y las distancias sociales entre las personas” (Tena, 2020); se ha señalado que su cierre impidió que los ciudadanos afectados por las medidas restrictivas dispusieran de equipamientos urbanos seguros para la recreación, el deporte y la movilidad.

Por lo anterior, se ha argumentado que fueron los centros urbanos de las grandes ciudades los más impactados durante la crisis sanitaria (Shentova *et al.*, 2022). Y fueron las personas que habitan en esas aglomeraciones urbanas las que experimentaron un fuerte impacto de esas restricciones en su vida cotidiana y

NOTAS DE AUTOR

- 1 Doctora en Urbanismo por la UNAM (2020), Máster en Urbanismo por la Universitat Politècnica de Catalunya, España (2010) y Arquitecta por la Universidad de Costa Rica (2003). Actualmente es investigadora posdoctoral y docente en la Facultad de Estudios Superiores Aragón de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- 2 Profesor de carrera titular A y PRIDE B en la Facultad de Estudios Superiores Aragón de la Universidad Nacional Autónoma de México. Doctor en Estudios Organizacionales por la Universidad Autónoma Metropolitana de Iztapalapa, Maestro en Administración por la Universidad Veracruzana y Licenciado en Economía por la Universidad Veracruzana.

bienestar (Ugolini *et al.*, 2020; Weinbrenner *et al.*, 2021). Herman y Drozda (2021) señalan que la pandemia de COVID-19 generó una serie de cambios en el funcionamiento de los espacios públicos abiertos debido al cierre de los parques de las ciudades.

Este artículo tiene por objetivo general discutir cómo las medidas de distanciamiento social para controlar la crisis sanitaria por COVID-19 interactuaron con la “crisis del espacio público” (Borja, 2011). De acuerdo con el autor, esta crisis urbana es resultado de unas características de diseño urbano deficientes que anulan el papel del espacio público en términos de integración social, vigilancia natural y cuidado de la población.

La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. Sin espacio público potente, integrador socialmente, articulador física y simbólicamente, la ciudad se disuelve, la democracia que se pervierte, el proceso histórico que hace avanzar las libertades individuales y colectivas se interrumpe o retrocede, la reducción de las desigualdades y la supremacía de la solidaridad y la tolerancia como valores ciudadanos se ven superados por la segregación y por la codicia, por el egoísmo y la exclusión (Borja, 2011, p. 39).

Nos planteamos el objetivo específico de indagar cómo interactuó la emergente crisis sanitaria global por COVID-19 con la estructural crisis del espacio público en Nezahualcóyotl. En este municipio conurbado se hicieron evidentes las desventajas que comporta el modelo de crecimiento urbano extensivo y especializado donde no se han consolidado una oferta de empleo formal suficiente, servicios públicos de calidad y opciones de comercio, como sí sucede en la ciudad central.

Partimos de la premisa de que las diferencias en cuanto al origen, conceptualización y gestión del espacio público provocaron desiguales efectos del distanciamiento social. Por un lado, en los centros políticos y económicos disminuyó la presencia de personas y autos en las calles. Teniendo como consecuencia “insólitas imágenes de ciudades vacías” (Figueras, 2020) que se describieron en los medios de comunicación como un hecho inédito en la medida en la que “lo normal” es la intensa vida urbana en las calles a lo largo de todo el día. Por otro, en la periferia pobre, el distanciamiento social no vació las calles, sino que evidenció su permanente subutilización debido a factores estructurales como la pobreza, delincuencia y forma urbana.

La estrategia metodológica para indagar en el origen, conceptualización y gestión del espacio público de Nezahualcóyotl implicó una investigación bibliográfica y una investigación empírica con dos fuentes. Por un lado, la observación directa de las características de la traza urbana, los patrones de movilidad y uso del espacio público en Nezahualcóyotl. Por el otro, la investigación documental basada en la consulta de archivos digitales de fuentes secundarias oficiales del ayuntamiento y las bases de datos censales nacionales sobre la movilidad y la inseguridad (Tabla 1).

TABLA 1.
Fuentes oficiales consultadas para la investigación empírica documental⁶

Año	Fuente	Documento
2004	Ayuntamiento de Nezahualcóyotl	Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nezahualcóyotl
2013	Ayuntamiento de Nezahualcóyotl	Plan de Desarrollo Municipal de Nezahualcóyotl 2013-2015
2015	Ayuntamiento de Nezahualcóyotl	Atlas de Riesgos Ayuntamiento de Nezahualcóyotl 2015-2018
2016	Ayuntamiento de Nezahualcóyotl	Plan de Desarrollo Municipal de Nezahualcóyotl 2016-2018
2017	INEGI	Encuesta de Origen y Destino en los hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD)
2019	Ayuntamiento de Nezahualcóyotl	Plan de Desarrollo Municipal de Nezahualcóyotl 2019-2021
2020	CONEVAL	Pobreza a nivel municipio 2010-2020
2020	Ayuntamiento de Nezahualcóyotl	Gaceta Municipal de Gobierno. Año 2. Edición Especial 12
2021	INEGI	Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)
2022	INEGI	Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)

Fuente: Elaboración propia.

En primer lugar, se discute el origen segregado de Nezahualcóyotl en la periferia oriente de la ZMVM. En un segundo momento se abordan la crisis estructural del espacio público en la ciudad segregada considerando tres factores que inciden en su subutilización: a) la delincuencia y la estigmatización, b) la frontera física que genera la infraestructura vial metropolitana y c) la baja caminabilidad producto de la traza urbana.

Finalmente se cierra con una discusión en torno a las implicaciones de las medidas de distanciamiento social en la ciudad segregada.

1. EL ORIGEN SEGREGADO DE LA PERIFERIA DE LA ZMVM

La concentración de la pobreza en tanto que indicador de segregación es resultado de la expansión urbana basada en un tipo de crecimiento periférico que se ha caracterizado por ser de baja consolidación, socialmente más homogéneo y más segregatorio. Como señalan Rubalcava y Schteingart (1985) la población pobre de la ZMVM ha accedido a una oferta de vivienda localizada lejos de las fuentes de trabajo que se concentran en el centro de la CDMX a una distancia de 2 a 3 horas en transporte público costoso, inseguro y hacinado que no consigue articular esa región con el conjunto de la ciudad.

Las cifras de pobreza disgregadas por municipio ofrecen un panorama respecto de la concentración geográfica de la pobreza en México. De acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) (2020) a lo largo de los últimos 10 años, tres municipios conurbados del oriente de la ZMVM, Ecatepec, Iztapalapa y Nezahualcóyotl se han ubicado de forma constante entre los cinco con mayor cantidad de población pobre. En el 2020 ocupando las posiciones segunda, tercera y cuarta respectivamente.⁷

La concentración de la pobreza en el oriente indica que el crecimiento metropolitano no comporta el crecimiento económico. Por el contrario, es la condición de posibilidad para la segregación urbana entendida como el establecimiento de un grupo social uniforme en términos raciales, étnicos o de clase dentro de un área claramente delimitada y distanciada con respecto al centro urbano hegemónico y otros grupos sociales diferentes (Massey y Denton, 1988). Gay *et al.* (2009) señalan que las megaciudades del “Sur Global” se están convirtiendo en el escenario de la privación y la exclusión. Dos factores que, de acuerdo con Sibley (1995), son determinantes en la creación de las fronteras sociales y espaciales inherentes a la segregación.

La primacía de la ciudad central de mayor peso demográfico, económico, social y político, es uno de los rasgos distintivos de los asentamientos humanos en América Latina y el Caribe que conlleva importantes desequilibrios como apuntan Jordan y Simone (1998). De acuerdo con Moreno (2007) en México, el proceso de conurbación resultado de la reestructuración de la dinámica macroeconómica en las últimas cuatro décadas produce una desigual distribución de recursos. Esto debido a la concentración de las fuentes de empleo en la Ciudad de México y la refuncionalización urbano-regional de la región oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México⁸ como una ciudad dormitorio receptora de población migrante y proveedora de la mano de obra para el centro hegemónico.

El modelo de desarrollo económico de sustitución de importaciones implementado desde la década de 1940 impulsó la migración campo-ciudad y la demanda de suelo y vivienda. El gobierno mexicano respondió con la construcción de infraestructura vial como el proyecto del Anillo Periférico y los Ejes Viales que posibilitaron la expansión urbana así como la industrialización del Estado de México (Edomex)⁹ durante los años cincuenta (Sandoval, 2018), la construcción de vivienda por parte del Estado y la institucionalización del sector de la construcción.

El concepto de “segregación habitacional” de Vogel (1992) es útil para explicar que el oriente de la ZMVM es resultado de varios mecanismos actuando en simultánea. En primer lugar por la incidencia de los mercados de suelo e industria inmobiliaria (Abramo, 2001) que estimulan la competencia por la vivienda en el centro de la CDMX y una desigual distribución geográfica del valor del suelo. En segundo lugar, por la incidencia del Estado en la sanción de políticas y regulaciones que posibilitan proyectos de vivienda masivos para las clases desfavorecidas fuera de la ciudad central y una desigual distribución de la inversión pública y privada (Rolnik, 2013; Schteingart, 1989). Tercero, por el peso que tiene la localización del mercado de trabajo (Gerometta

et al., 2005) para generar lugares donde se concentra la actividad económica y lugares donde se concentra la mano de obra.

La segregación de Nezhualcóyotl se evidencia por su contradictoria localización: colindante con la CDMX y al mismo tiempo junto a infraestructuras y servicios que justamente se habían localizado fuera de la capital por ser incompatibles con la función habitacional como el tejido industrial, el aeropuerto¹⁰ y los tiraderos de basura.¹¹ De acuerdo con Espinosa-Castillo (2008) más de diez años después de que iniciara el fenómeno de las invasiones de terrenos, el suelo barato obtenido por desecación del Lago de Texcoco¹² fue vendido a militares y empresarios que fraccionaron y vendieron terrenos que no cumplían con los requerimientos estipulados en la Ley de Fraccionamientos de Terrenos del Estado de México (LFTEM) de 1958.

Los fraccionadores vendieron terrenos a los primeros habitantes que se asentaron a pesar de contar solo con obras mínimas tales como la delimitación de las colonias, el trazado y aplanado de las calles. En este sentido, el origen segregado de Nezhualcóyotl no es informal, sino producido a través de estrategias y mecanismos capitalistas formales y legales (Ocotitla, 2000). La historia evidencia la participación conjunta de pobladores de estratos populares, fraccionadores y organismos oficiales en la gestión política de la demanda de suelo urbano y vivienda, la valoración de terrenos públicos y su legal integración al mercado inmobiliario.

2. LA CRISIS DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD SEGREGADA

Si bien la crisis sanitaria puso en crisis el espacio público de la ciudad central, en la periferia se puede hablar de una crisis estructural que no fue provocada por el distanciamiento social, sino por las pautas urbanizadoras, extensivas, difusas, excluyentes y privatizadoras como señala Borja (2011). Para el autor, en estas extensas zonas de urbanización discontinua el espacio público prácticamente desaparece o deviene en espacios estigmatizados, vigilados y abandonados donde se suprimen las características formales y funcionales que favorecen la caminabilidad, la permanencia y reunión de las personas.

Por el contrario, en las periferias conurbadas, el predominio de la movilidad en medios mecánicos por encima de la opción peatonal evidencia la baja calidad del entorno urbano en general y del espacio público en particular. A causa de las distancias no caminables que separan el lugar de residencia de las personas del resto de funciones urbanas, prevalecen patrones de movilidad cotidiana urbana y un sistema de transporte colectivo que asumen igual característica dispersa.

De acuerdo con Figueroa (2001, p. 386), en las ciudades latinoamericanas las necesidades de movilidad de la población de bajos ingresos es cubierta por un sistema de transporte colectivo que es disperso y atomizado donde predominan formas cada vez más motorizadas, rudimentarias y degradadas. Para el autor, la liberalización del transporte en América Latina¹³ se tradujo en la reducción de la capacidad de las unidades de transporte, la congestión vehicular y la contaminación de las ciudades (Figueroa, 2005, p. 47).

Negrete y Paquette (2011, p. 30) reconocen la relación entre los actores involucrados en el proceso de urbanización de las periferias y los actores de la movilidad, pues es el transporte concesionado el que ha posibilitado desarrollar una urbanización muy extensiva y difusa. De acuerdo con Montezuma (2003), el predominio de una oferta de transporte concesionado de mediana y baja capacidad en manos de pequeñas empresas privadas es una característica de la mayoría de las metrópolis de América Latina que se ha ido desarrollando desde los años ochenta a consecuencia de la falta de regulación estatal del transporte colectivo.

La crisis sanitaria también mostró la precariedad de la movilidad cotidiana urbana¹⁴ y los riesgos que esta conlleva para una proporción creciente de la población que se ve obligada a desplazamientos cada vez más largos para acceder a los recursos urbanos y en particular al empleo (Negrete y Paquette, 2011, p. 17). Por un lado, supone un alto consumo de tiempo y dinero, pues tiene lugar entre múltiples trayectos y modalidades

de transporte de pasajeros. Por el otro, supone la exposición de los usuarios a riesgos debido al hacinamiento, el mal estado de las unidades y la delincuencia.

La falta de alternativas de transporte público masivo de pasajeros en la periferia conurbada, se explica también por el surgimiento y consolidación de una forma de organización del transporte en Edomex que se caracteriza por el ejercicio del poder informal, personalista y arbitrario por parte del gremio de transportistas como lo ha señalado Solís (2016). Para el autor, el “cacicazgo urbano”¹⁵ opera como un tipo de “régimen autoritario subnacional” que establece las llamadas “zonas marrones”: territorios donde no es efectiva la legalidad del Estado y se atenta contra la calidad de la democracia.

A las particularidades del transporte colectivo en las zonas conurbadas se deben sumar las particularidades de la gestión del espacio público como resultado de la primacía que tienen los proyectos de vialidades en detrimento del financiamiento de infraestructura peatonal. Mientras que en las zonas centrales de las ciudades se ha organizado una estructura política para la gestión pública y privada del espacio público (dependencias de gobierno, instrumentos regulatorios, planes, proyectos y programas de intervención), prevalece una visión reduccionista del espacio público en los municipios conurbados.

Por ejemplo, el gobierno municipal de Nezahualcóyotl denota el manejo limitado y reduccionista del concepto al que se hace referencia de manera indirecta en los documentos oficiales, y se confunde con el sistema viario, los camellones o los espacios deportivos. Se constató que no hay ninguna referencia explícita al término “espacio público” ni en los Atlas de Riesgo del Municipio de Nezahualcóyotl correspondiente a los años 2009-2012 y 2016-2018 ni en el Plan de Desarrollo Municipal 2019-2021. Solo se menciona en dos ocasiones dentro del Plan de Desarrollo Municipal 2013-2015.¹⁶

De acuerdo con Delgadillo esta la desigual producción de los espacios públicos en México obedece a tendencias históricas y políticas actuales.¹⁷ Para el autor, los centros y barrios históricos de la CDMX presentan muy ricos y diversos espacios públicos, mientras que las periferias urbanas, planificadas o no, presentan espacios públicos escasos, residuales y de baja calidad. Esta histórica desigualdad en materia de espacios públicos es reforzada por “las políticas urbanas recientes que privilegian selectas áreas centrales en detrimento de las áreas urbanas densamente habitadas” (Delgadillo, 2018, p. 180).

2.1. Subutilización del espacio público, delincuencia y estigmatización

La pandemia en México mostró con especial nitidez la desigual distribución territorial de la pobreza y el estigma social. Por un lado, evidenció las dificultades que experimenta un amplio segmento de la población urbana pobre para acceder a servicios de salud, garantías laborales, ingresos estables y programas gubernamentales de apoyo (Sepúlveda, 2021). Por otro lado, las representaciones mediáticas de los llamados “barrios bravos” (Cruz, 2020), donde se dijo que prevaleció la incredulidad y desacato de las medidas de control, evidenciaron la naturalización de las formas materiales y simbólicas de exclusión.

El estigma social en el contexto de la salud es la asociación negativa entre una persona o grupo de personas que comparten ciertas características y una enfermedad específica (UNICEF Sudan, s/f).¹⁸ A lo largo de la crisis sanitaria por COVID-19 se difundió la creencia de que los casos de infección eran más frecuentes entre ciertos grupos sociales y económicos marginados (Islam *et al.*, 2021). Los pacientes de COVID-19 fueron estigmatizados y sometidos a efectos mucho más perniciosos que la condición de la enfermedad en sí misma. El rechazo social creó una frontera social con repercusiones en su salud física, psicológica y bienestar (Bhanot *et al.*, 2021).

La estigmatización territorial de los barrios pobres y marginales como Nezahualcóyotl se encuentra profundamente arraigada a una histórica caracterización de los suburbios de la periferia como “los lugares más peligrosos o permisivos de las zonas metropolitanas de América Latina” (González Calle, 2007).

Un estigma que ha modelado formas específicas de uso de los espacios públicos y modalidades de gestión de la inseguridad urbana. A pesar de que el oriente de la ZMVM es objeto de este tipo de representaciones dominantes, Hábitat III (2015, p. 2) señala que los espacios públicos inseguros no están determinados solo por el tamaño de las aglomeraciones, sino sobre todo por las deficiencias en cuanto a su planificación, diseño y gestión.

La desigual distribución territorial de la inseguridad urbana ha sido objeto de estudio de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)¹⁹ y la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, (ENSU). Los datos indican que el problema de la inseguridad en el espacio público se concentra en el oriente metropolitano y está estrechamente vinculado con la incidencia de unos tipos de delito como el asalto a los microbuses o el acoso sexual en las calles.

De acuerdo con la ENVIPE, en el 2020 la CDMX y el Edomex ocuparon el primer y segundo lugar en incidencia delictiva con 53 000 y 39 000 delitos por cada 100 000 habitantes, respectivamente. El delito más frecuente fue el robo o asalto en la calle o en el transporte público y donde los municipios del oriente de la CDMX tuvieron mayor incidencia delictiva con 20 692 robos o asaltos en la calle o en el transporte público por cada 100 000 habitantes (INEGI, 2021b).

En el 2022 los municipios del oriente de la ZMVM tienen los más altos porcentajes de personas que han sido testigo de robos o asaltos en los alrededores de su vivienda. En la CDMX, Tláhuac (66.8%) e Iztapalapa (73.6%) y en el Edomex, Ecatepec (75.6%), Nezahualcóyotl (78%) y Chimalhuacán (86.2%). En estos mismos municipios es donde también se registran los más altos porcentajes de personas que han sido testigo de consumo de alcohol en las calles: Tláhuac (83.3%), Iztapalapa (86.6%), Ecatepec (83.2%), Nezahualcóyotl (84.5%) y Chimalhuacán (88.2%) (INEGI, 2022).

Durante la crisis sanitaria, la reducción de la movilidad cotidiana urbana se reflejó en la reducción de la incidencia del robo o asalto en la calle o transporte público, pero no en el caso del crimen organizado que continuó en alza como señalan Balmori de la Miyar *et al.* (2021). De acuerdo con Lemus (2022), la tendencia de movilidad más baja en lugares de ocio en la CDMX se dio en los meses de abril, mayo y junio durante la Jornada Nacional de Sana Distancia, que coincide con los meses con las menores incidencia de robo a transeúnte. El autor explica que la reducción responde a que hubo menos sujetos a quienes despojar de sus pertenencias en la calle y debido a las dificultades de las víctimas para denunciar.

Considerando que los patrones de movilidad cotidiana urbana de las mujeres están definidos por la superposición del trabajo productivo y reproductivo y por un menor acceso al vehículo privado (Sánchez, 2004), se puede dimensionar el peso que tiene el espacio público de proximidad para configurar sus trayectos poligonales encadenados por múltiples motivos y que incluyen tanto recorridos individuales como en compañía de personas dependientes. La ENSU (INEGI, 2022) indica que el 2022 el 59.9% de las mujeres salieron diariamente de sus hogares, una cifra por debajo del promedio de población total de 65.6% y del 72.4% correspondiente a los hombres. Y cuando salen, las mujeres no solo son víctimas de más delitos, sino que además se sienten más inseguras.²⁰

Hoehn-Velasco *et al.* (2021) concluyen que los delitos contra las mujeres en México disminuyeron durante las restricciones de movilidad y regresaron a los niveles previos a la pandemia para el otoño. En la medida en la que la reducción fue más considerable en las áreas más pobladas de México, se puede deducir que las medidas de confinamiento, las reducciones en el número de pasajeros del transporte público y las prohibiciones de venta de alcohol a nivel municipal incidieron en la reducción de las probabilidades de coincidencia de una víctima y un delincuente.

Considerando que la movilidad en la ZMVM se lleva a cabo mayoritariamente en transporte colectivo (microbuses), se puede decir que es una actividad cotidiana riesgosa, pues las unidades motorizadas son uno de los lugares donde ocurren más delitos. El otro lugar es el espacio público, lo que refiere a las características del entorno de proximidad (dimensiones de las calles, cantidad de cruces, estado de mantenimiento).

2.2. Subutilización del espacio público e infraestructura vial metropolitana

Para Montezuma (2003, pp. 178–179) “el crecimiento acelerado de las periferias y su limitada oferta de infraestructura no hace sino empeorar las condiciones de la movilidad”. En particular para los desplazamientos pendulares, casa-trabajo, que son siempre más extensos, altamente concentrados en el tiempo y el espacio por las horas de ingreso y salida a los lugares de trabajo. La mayor afluencia de la CETRAM Pantitlán es la evidencia de la concentración de actividades en el centro de la CDMX y la segregación de la periferia.

En las periferias urbanas dedicadas principalmente a la función habitacional o a actividades poco valoradas como indica Nivón (2016) no hay centralidad económica con una oferta de empleo o entretenimiento que cubra las necesidades de la población. De acuerdo con Pradilla (2005), la magnitud de la pobreza en los municipios conurbados del Edomex genera un flujo de población hacia la CDMX para desarrollar actividades informales o delictivas de subsistencia o acceder a servicios públicos de educación y salud a los que no accede en sus municipios de residencia.

Estos patrones de movilidad cotidiana urbana comportan expropiación del tiempo (Miguélez, 2018) e interactúan con la baja calidad del entorno urbano y la baja capacidad económica de la mayoría de la población. En conjunto estos dos aspectos modelan unas formas específicas de uso del espacio público de proximidad para lo estrictamente necesario, pues no está diseñado para dar soporte a las actividades cotidianas de cuidado, socialización y reproducción de la vida.

La experiencia de segregación urbana en la periferia pobre implica la separación entre el lugar de residencia y trabajo. Misma que se agrava por la falta de conectividad con la capital, lo que se traduce en baja caminabilidad, dependencia del transporte motorizado, la fragmentación de los trayectos y mayor duración de los viajes.

De acuerdo con la Encuesta de Origen-Destino (EOD)²¹ los patrones de movilidad a escala metropolitana muestran desplazamientos diarios y cíclicos entre el centro de la capital y los municipios conurbados. Del total de los 14.68 millones de viajes que se originan en alguno de los municipios conurbados de la ZMVM, 2.25 millones de ellos llegan a alguna de las delegaciones de la CDMX (INEGI, 2017).

Las estadísticas demuestran que el espacio público no estructura la movilidad cotidiana en la periferia conurbada, pues pocos trayectos se realizan caminando. Del total de los 34.56 millones de viajes que se realizan un día entre semana en la ZMVM, 11.15 millones son exclusivamente caminando.²² Los viajes no motorizados (en bicicleta o caminando) suman solo un 34%. Mientras que en la CDMX el 29.8% de los viajes inician en un medio de la red de transporte masivo (metro o metrobús), solo el 22.2% para los municipios conurbados en donde el 55% de los viajes para ir al trabajo inician en medios motorizados como microbús colectivo o taxi, esto es en 4 de cada 5 viajes en transporte público.

La proximidad de las estaciones del metro y metrobús respecto del lugar de residencia de los habitantes evidencia mayor caminabilidad y conectividad en la CDMX y mayor segregación en los municipios conurbados como Nezahualcóyotl, donde los riesgos asociados a la movilidad emergen porque la discontinuidad de las calles que se truncan en los límites municipales y estatales (Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2004, p. 138) y por las fronteras espaciales que generan equipamientos como el aeropuerto y los CETRAM de Pantitlán y Santa Martha.

Las fronteras entre la CDMX y el Edomex son definidas por la infraestructura vial que conforma una barrera física para los peatones. Estos solo disponen de puentes elevados para cruzar anchas vialidades como el Anillo Periférico (una vía de circunvalación alrededor del Valle de México) o la Calzada Ignacio Zaragoza (la autopista México-Puebla o Carretera Federal 150D) por donde además corre la línea A del metro. La jerarquía otorgada a la movilidad en medios mecánicos se constata por el diseño de una sección de la autopista que soporta múltiples carriles para cada sentido de circulación que es separado por un camellón central, en detrimento de la proporción de espacio público destinado al peatón.

El municipio de Nezahualcóyotl también se encuentra fragmentado en su interior, pues la parte norte es atravesada por dos anchas autopistas. La Avenida 602 que se convierte en la autopista México-Texcoco (Carretera Federal 136D) y por la Avenida Central Hank González que conecta CDMX con Ecatepec. Por el camellón de la Avenida Central Hank González corre la línea B del metro que hace un recorrido desde la Estación Buenavista ubicada en el Municipio Cuauhtémoc de la CDMX hasta la Estación Ciudad Azteca, ubicada en el Municipio de Ecatepec de Morelos, en Edomex.

En la ciudad segregada emergen riesgos asociados con el tipo específico de conexión peatonal entre la ciudad central (CDMX) y los municipios conurbados del Edomex. Esto debido a que tiene lugar a través de espacios públicos discontinuos e inseguros de transitar debido a que el sistema vial metropolitano conforma una frontera física que separa. Define bordes duros porque los carriles de las autopistas están confinados entre bardas y camellones enmontados o invadidos por el comercio ambulante y por asentamientos irregulares.

El espacio público de baja calidad que es destinado al peatón se reduce a los puentes peatonales elevados que discriminan a la población con movilidad reducida (Fig.2). A pesar de que las investigaciones previas reconocen que la accesibilidad inclusiva depende de la coexistencia entre modos de transporte (Kisters y Montes, 2010); en la periferia la planificación urbana y el trazado de las distintas opciones de movilidad se han concebido y construido separadas entre sí dando lugar a un espacio público segregado.



FIGURA 2.

Imágenes de la Avenida Bordo de Xochiaca, Nezahualcóyotl, Edomex.

Fuente: archivo personal. © Diana Tecuapleta.

Como explicamos a continuación, en la ciudad segregada emergen riesgos asociados con las formas de vida que son significativamente diferenciadas como señalan Airgood-Obrycki y Rieger (2019). Son diferentes porque responden a un tipo específico de ocupación de viviendas unifamiliares, tipo de propiedad de vivienda y tipo de desplazamientos como señalan Moos *et al.* (2015). Para Hamel y Keil (2015) estos factores distintivos de la periferia conurbada producen normas sociales y culturales que responden a las características del entorno construido, el proceso de urbanización y el tipo o la densidad de la construcción.

2.3. Subutilización del espacio público, caminabilidad y trazado urbano

La crisis estructural del espacio público en la ciudad segregada se puede discutir desde la noción de caminabilidad como un indicador que mide cuán apropiadas son las características del entorno construido para fomentar los desplazamientos cortos a pie, el disfrute de actividades cotidianas como realizar las compras, practicar deportes o simplemente la permanencia de las personas en los espacios públicos de proximidad (Abley, 2010; Leslie *et al.*, 2006; Lwin y Murayama, 2011).

De acuerdo con Su *et al.* (2017, p. 317) la caminabilidad se mide a través de cuatro criterios: a) la accesibilidad (cómo los usos mixtos acortan las distancias), b) la conectividad (cómo el trazado urbano define la diversidad y la franqueza de las rutas), c) la idoneidad (cómo los factores físicos de confort como sombra,

calidad del aire o los cruces seguros incentivan el caminar) y d) la percepción (cómo los riesgos del tráfico y la delincuencia desaniman el caminar).

De acuerdo con Jordan y Simione (1998, p. 46) las ciudades latinoamericanas y caribeñas se caracterizan por un crecimiento urbano horizontal de baja densidad que con frecuencia supera en proporción el incremento demográfico y comporta un uso ineficiente del espacio. Este uso ineficiente del espacio se traduce en dispersión de funciones y mayores distancias que no son atractivas de ser recorridas caminando debido a que el diseño del espacio público no incorpora los cuatro criterios de la caminabilidad.

Precisamente el crecimiento metropolitano a partir de la década de los años 40 evidencia dos tendencias: la densificación de la CDMX con proyectos de vivienda en vertical y la expansión de la mancha urbana en las periferias. Mientras en la periferia oriente Nezahualcóyotl experimentaba un lento y precario proceso de autoconstrucción, en la periferia poniente, en el municipio de Naucalpan de Juárez se proyectaba en 1954 el Proyecto Ciudad Satélite, un fraccionamiento horizontal para clase media.

Nezahualcóyotl ejemplifica el tipo de crecimiento urbano periférico que es extensivo, discontinuo, de baja densidad constructiva con predominio de uso del suelo para la vivienda unifamiliar y con edificaciones con una altura promedio menor a los dos niveles. Junto con Capel (2002, p. 157) se entiende que la configuración geométrica en forma de cuadrícula de Nezahualcóyotl caracterizada por la intersección de las calles en ángulos rectos expresa una concepción de crecimiento ordenado bajo los principios modernos de zonificación racional que consideraba designar barrios con funciones únicas.

Sin embargo, la regularidad del trazado de Nezahualcóyotl no respondería a un principio moderno de justicia espacial, sino al interés comercial de los fraccionamientos de maximizar las ganancias por las ventas de terrenos, como ha señalado Espinosa-Castillo (2008). Pradilla (2016, p. 71) indica que el trazado urbano de Nezahualcóyotl definió una retícula uniforme de terrenos privados con un frente mínimo desprovistos de antejardines, estacionamientos, espacios públicos y equipamientos para usos colectivos.

Como resultado se tiene un tipo de fraccionamiento que conceptualizó la calle como un principio de orden dominante que subdivide el suelo en colonias donde se disponen supercuadras que tienen la superficie equivalente a cuatro manzanas tipo. De acuerdo con Rena (2017), la manzana tipo tiene una forma rectangular cuyo lado angosto de 35m a 50m es entre 3.5 y 5.5 veces su lado largo (150m a 230m). La forma de las manzanas tipo define una conectividad por debajo del nivel óptimo misma que se consigue con una intersección cada 100m (ONU Hábitat, 2014).

Aunque la regularidad del trazado puede considerarse como una ventaja de diseño, el predominio del suelo de uso privado para la función habitacional es, según Duhau y Giglia (2008, p. 347) una característica desventajosa de una ciudad autoconstruida como Nezahualcóyotl, pues el espacio residual resultante del fraccionamiento es destinado exclusivamente a la circulación de vehículos y por lo tanto, no puede ser definido como espacio público porque no ha sido conceptualizado, producido ni diseñado como tal.

La prevalencia del interés comercial por encima del principio de justicia espacial comporta una desventaja en la medida en la que la traza urbana otorga una primacía a los medios mecánicos de transporte y una insuficiente dotación de suelo para espacio público como áreas verdes, jardines y parques, con excepción del Parque del Pueblo construido en 1974 y financiado por los propios colonos a través de los pagos que hicieron por los terrenos comprados al Fideicomiso de Nezahualcóyotl (FINEZA).

La desproporción entre la cantidad de espacio destinado a la circulación vehicular se evidencia porque solo las vialidades terciarias cumplen con la anchura media de 15m que ONU Habitat establece como parámetro para asegurar la conectividad. Las vialidades secundarias y primarias rebasan por más del doble esta sección ideal, pues miden entre 20m y 45m en promedio. Por ejemplo, la Avenida Bordo de Xochiaca, ubicada en el límite oriente del municipio, tiene la mayor sección con 131m de ancho en total, incluye un camellón central de 77m que es más ancho que el lado corto de una manzana tipo.

El trazado urbano extensivo y horizontal de Nezahualcóyotl propicia la dispersión de actividades y esto imposibilita que se traslapen y apoyen entre sí, crean densidad de relaciones sociales en el espacio público y

una convergencia y permanencia constante de los transeúntes en el espacio público en un horario extendido. La dispersión de las personas en las calles imposibilita las múltiples opciones de interacción a través de los sentidos, esto es, poder ver, escuchar y conversar a uno y otro lado de la sección de calle. Como señala Gehl (2011): “la ciudad del automóvil”,²³ es difícil de ser utilizada por los peatones y especialmente insegura para las mujeres y personas más vulnerables.

A pesar de que la EOD (INEGI, 2017) indica que los municipios más densamente poblados del oriente de la ZMVM tienen la mayor cantidad de viajes internos, es decir, dentro del propio municipio: Iztapalapa (1938), Ecatepec (1 824), Gustavo A. Madero (1 212) y Nezahualcóyotl (1 054) investigaciones indican que el predominio de los servicios informales (mototaxi y bicitaxi) da cuenta de las malas condiciones de diseño de los espacios públicos municipales. Amaya et al. señalan que los usuarios deciden ponerse en riesgo y “asumir el sobrecosto que genera movilizarse mecánicamente antes que andar por las calles caminando” (2018, p. 42).²⁴

En la medida en la que la forma rectangular de las manzanas provoca que los cruces y las esquinas disminuyan en cantidad y se distancien entre sí, los espacios públicos peatonales han dejado de ser importantes para articular las relaciones barriales y la vigilancia natural. De la mano de la ausencia de peatones, se crean entornos de proximidad solitarios que favorecen la inseguridad urbana, los cuales son evitados en la medida de lo posible por los propios vecinos, quienes como medidas de contención enrejan sus viviendas y sus calles y subutilizan los espacios públicos fuera de sus casas, excepto para el comercio informal.

3. DISCUSIÓN: DISTANCIAMIENTO SOCIAL EN LA CIUDAD SEGREGADA

La teoría urbana ha reconocido las múltiples funciones del espacio público urbano para articular los diversos usos y actividades en las ciudades, generar condiciones de seguridad para los ciudadanos (Miranda y Gutiérrez, 2018) y garantizar espacios de socialización, recreación y expresión que redunden en una construcción de ciudadanía y mejor calidad de vida” (Peralta-Lozano *et al.*, 2021). Esta complejidad semántica ha despertado un interés por las políticas de espacio público alrededor del mundo, aunque no en la misma intensidad.

En Nezahualcóyotl prevalece una connotación problemática de los usos y prácticas populares del espacio público. Misma que se sostiene en un discurso estigmatizante a partir de su descripción como “invasiones u ocupaciones de la vía pública por usos inadecuados (Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2004) o como riesgos de origen “socio-organizativo” (Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2016, p. 94). Llama la atención que el Atlas de Riesgos de Nezahualcóyotl describe al comercio informal y los establecimientos ambulantes como problemáticas en los sistemas de comunicación que alteran la distribución de mercancías de primera necesidad, pero no se considera la movilidad urbana cotidiana como riesgosa.

Aunque más del 60% de la población mundial empleada se gana la vida en la economía informal (ILO, 2018), el comercio en la vía pública fue objeto de persecución y estigmatización durante la crisis sanitaria. En Nezahualcóyotl donde el comercio en vía pública es la principal actividad económica, durante la Jornada Nacional de Sana Distancia se suspendió instalación del mercado semanal denominado “tianguis”,²⁵ que ha sido descrito como una “apropiación del espacio público que articula una forma colectiva de ciudad” (Seve *et al.*, 2022, p. 3) (Figura 3).



FIGURA 3.

Llenado y vaciado de las calles de Nezahualcóyotl por la actividad de los tianguis.

Fuente: registro en septiembre 2021 y marzo 2022 por © Nadia Tecuapleta.

En Nezahualcóyotl la alta densidad de población no se traduce en un intenso uso de las calles, lo que se manifiesta en una presencia esporádica de personas en las avenidas principales que se restringe a los horarios de entrada y salida laboral, la actividad de las escuelas o el funcionamiento de tianguis. Esta subutilización del espacio público es resultado de la traza urbana deshumanizada y la inseguridad.²⁶ Por ejemplo, la identificación de la Avenida Bordo de Xochiaca como uno de los “puntos calientes”, donde se cometen reiteradamente actos criminales, apuntan hacia la manera en la que la “poca iluminación y limitada vigilancia crean condiciones de inseguridad urbana (Ramírez, 2022).

Durante la pandemia, el control policial de dos prácticas populares como la realización de las fiestas familiares y los tianguis, generó un conflicto urbano. Evidenció que no hubo un criterio homogéneo con respecto al control de las aglomeraciones, sino una persecución y discriminación en la medida en la que las grandes superficies comerciales, cadenas de supermercados, centrales de abasto y terminales de transporte público continuaron abarrotadas. También evidenció una limitada concepción del espacio público, no como aquel que apoya las actividades cotidianas de reproducción de la vida, sino como el espacio de los eventos multitudinarios causantes de basura, contaminación, ruido, desorden, vandalismo.

En contraposición con el predominante enfoque policial de vigilancia y control que restringe el derecho a la ciudad para las y los habitantes pobres de las periferias segregadas y criminalizadas; Hábitat III (2015, p. 4) propone el enfoque de la vigilancia natural que se sustenta en la teoría del espacio defendible, las estrategias de prevención del delito a través del diseño ambiental (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED), la prevención situacional del delito y la criminología ambiental. Estas teorías han sido respaldadas por investigaciones empíricas que sugieren que el diseño físico y la gestión del espacio público facilitan o disminuyen las oportunidades para el crimen y la violencia.

Se trata de una visión sistémica que pone en valor la escala barrial y las relaciones de proximidad para construir identidad, pertenencia y socialización, pues considera que la seguridad urbana está asociada al nivel de contacto y lazos de confianza que establecen los habitantes con los espacios públicos.

Sin embargo, esta cualidad cuidadora de la ciudad no está dada y depende de la localización geográfica y del grado de centralidad o segregación urbana; de la forma y tamaño de la traza urbana, de la mezcla de usos del suelo y mezcla social que condicionan la intensidad con la que se utiliza y practica el espacio público en el entorno de la vivienda.

El caso de Nezahualcóyotl muestra cómo las medidas de distanciamiento social aplicadas en la ciudad segregada agravaron el entorno de conflictividad en el oriente, donde coincidió la crisis sanitaria emergente con una crisis estructural del espacio público. En la escala metropolitana se generan riesgos y vulnerabilidades alrededor de la zonificación de las funciones y de la experiencia de movilidad fragmentada e insegura entre el

centro y la periferia. En cambio, a escala barrial, son resultado de la falta de mezcla social y de funciones y de las deficiencias del trazado urbano deshumanizado y orientado hacia la movilidad en medios mecánicos.

La idea de una ciudad cuidadora tendría que justificar en un futuro una gestión inclusiva y no represiva de un estado de crisis. De acuerdo con Herman y Drozda (2021) el brote de COVID-19 aceleró las transformaciones en los espacios públicos y modelos de movilidad que adoptaron alternativas no motorizadas y sostenibles en muchas ciudades. Incluyó acciones de urbanismo táctico como ampliaciones de aceras, ciclovías provisionales, cierres de calles. Por ejemplo, las autoridades municipales de Bogotá agregaron 76 km de ciclovías temporales adicionales, Ciudad de México 67 km de carriles de ciclovía mientras que Viena, Boston, Oakland, Filadelfia y Minneapolis cerraron carreteras temporalmente para dar más espacio a los peatones y ciclistas.

La aplicación indiscriminada de medidas de contención homogéneas invisibilizó las estructuras que sistemáticamente producen las desventajas en el oriente metropolitano dentro de las que incluimos las deficiencias del espacio público orientado al uso exclusivo del automóvil. El distanciamiento social anuló la función cuidadora que tienen las llamadas “calles pegajosas”, donde la gente se queda y se demora en irse (Toderian, 2014) como indicador de que un espacio público funciona y es saludable (Gehl y Svarre, 2013; Sadik-Khan y Solomonow, 2017) y sobre todo limitó la vigilancia natural que garantiza el derecho a la ciudad a los grupos más vulnerables.

REFERENCIAS

- Abley, S. (2010). Predicting Walkability. *Living Streets Aotearoa (LSA) Walking Conference*. Walking Conference, Wellington New Zealand. <https://www.livingstreets.org.nz/sites/default/files/Steve%20Abley%20-%20Predicting%20Walkability%20-%20Abstract%20and%20Paper.pdf>
- Abramo, P. (2001). *Mercado e ordem urbana: Do caos à teoria da localização residencial*. Bertrand Brasil.
- AICM. (2013, agosto 14). *Breve historia del Aeropuerto Internacional Benito Juárez*. Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>
- Airgood-Obrycki, W., y Rieger, S. (2019). *Defining Suburbs: How Definitions Shape the Suburban Landscape*. Joint Center for Housing Studies of Harvard University. https://www.jchs.harvard.edu/sites/default/files/Harvard_JCHS_Airgood-Obrycki_Rieger_Defining_Suburbs.pdf
- Amaya, A. S., Guerrero, C., y Vasquez, L. B. (2018). *Análisis Socio Jurídico de la integración social y laboral en Colombia, el caso de los “Bicitaxistas” en la localidad de Kennedy de ciudad de Bogotá D.C.* [Tesis de Licenciatura en Derecho, Universidad Libre de Colombia]. <http://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/18512>
- Archivo General de la Nación. (2022, marzo 17). *El Gran Canal de Desagüe del Valle de México: Un proyecto que duró casi tres siglos y medio en concretarse*. gob.mx. <http://www.gob.mx/agn/es/articulos/el-gran-canal-de-desague-de-l-valle-de-mexico-un-proyecto-que-duro-casi-tres-siglos-y-medio-en-concretarse?idiom=es>
- Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. (2004). *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nezahualcóyotl*. Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. http://seduv.edomexico.gob.mx/planes_municipales/nezahualcoyotl/DOCUMENTO%20NEZA%2002-09-04.pdf
- Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. (2013). *Plan de Desarrollo Municipal de Nezahualcóyotl 2013-2015*. https://www.ipomex.org.mx/recursos/ipo/files_ipo/2013/118/8/f60c69d515d8793cfa03a313af822e6d.pdf
- Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. (2016). *Atlas de Riesgos Ayuntamiento de Nezahualcóyotl 2016-2018*. Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. https://www.ipomex.org.mx/recursos/ipo/files_ipo3/2019/43031/8/08aa9395b6efd780391c98a3a1dec2a2.pdf
- Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. (2020). *Gaceta Municipal de Gobierno. Año 2, Edición Especial 12*. Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. <https://www.neza.gob.mx/publicaciones/gacetitas/2020/An%CC%83o%202,%20Esp.%2012.pdf>

- Balmori de la Miyar, J. R., Hoehn-Velasco, L., y Silverio-Murillo, A. (2021). Druglords don't stay at home: COVID-19 pandemic and crime patterns in Mexico City. *Journal of Criminal Justice*, 72, 101745. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2020.101745>
- Bhanot, D., Singh, T., Verma, S. K., y Sharad, S. (2021). Stigma and Discrimination During COVID-19 Pandemic. *Frontiers in Public Health*, 8, 577018. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2020.577018>
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, 116, 39–49. https://cdn.vientosur.info/VScompletos/VS116_Borja_EspacioPublico.pdf
- Cabrera, E. (2020, noviembre 19). Saturan Metro Pantitlán el día que México sumó 100 mil muertos por COVID-19. *La Razón de México*. <https://www.razon.com.mx/ciudad/sana-distancia-saturada-estacion-pantitlan-linea-413297>
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. Tomo I*. Ediciones del Serbal.
- CONEVAL. (2020). *Pobreza a nivel municipio 2010-2020. Anexo estadístico*. <https://www.coneval.org.mx/Paginas/principal.aspx>. <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza-municipio-2010-2020.aspx>
- Cruz, H. (2020, diciembre 27). En Tepito se ponen bravos y desconocen semáforo rojo. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/en-tepito-se-ponen-bravos-y-desconocen-semaforo-rojo>
- Delgadillo, V. (2018). Diez años de políticas de espacio público: La construcción de nuevas desigualdades en la ciudad de México // Ten years of public space policies: the construction of new inequalities in Mexico City. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 9, Article 9. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2895>
- Duhau, E., y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. UAM, Unidad Azcapotzalco; Siglo XXI.
- eljuanmerod. (s/f). <https://www.instagram.com/eljuanmerod/> [Perfil de Instagram]. <https://www.instagram.com/eljuanmerod/>. Recuperado el 9 de mayo de 2023, de <https://www.instagram.com/eljuanmerod/>
- Espinosa-Castillo, M. (2008). Procesos y actores en la conformación del suelo urbano en el ex lago de Texcoco. *Economía Sociedad y Territorio*. <https://doi.org/10.22136/est002008204>
- Figueras, M. (2020, abril 2). Insólitas imágenes de ciudades sin coches por el coronavirus. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/motor/20200402/48251677664/insolitas-imagenes-ciudades-coches-coronavirus.html>
- Figueroa, O. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. En F. Carrión (Ed.), *La ciudad construida: Urbanismo en América Latina* (pp. 377–390). FLACSO-Ecuador#: Junta de Andalucía.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, XXXI(94), 41–53. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19609403>
- Gay, R., Moser, P. C., Perlman, J., Bayat, A., Beall, J., Aguirre, M., Crankshaw, O., y Parnell, S. (2009). *Megacities: The Politics of Urban Exclusion and Violence in the Global South* (K. Koonings y D. Kruijt, Eds.).
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space* (Edición: Sixth). Island Press.
- Gehl, J., y Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press.
- Gerometta, J., Haussermann, H., y Longo, G. (2005). Social Innovation and Civil Society in Urban Governance: Strategies for an Inclusive City. *Urban Studies*, 42(11), 2007–2021. <https://doi.org/10.1080/00420980500279851>
- González Calle, J. L. (2007). De los suburbios y los arrabales a las nuevas periferias urbanas en América Latina. *L'Ordinaire des Amériques*, 207, Article 207. <https://doi.org/10.4000/orda.3338>
- Hábitat III. (2015, mayo 31). *Special Session on Safer Cities*. Hábitat III. <https://habitat3.org/the-conference/programme/all/safer-cities/>
- Hamel, P., y Keil, R. (2015). *Suburban Governance: A Global View*. University of Toronto Press. <https://www.jstor.org/stable/10.3138/j.ctt130jwct>
- Herman, K., y Drozda, Ł. (2021). Green Infrastructure in the Time of Social Distancing: Urban Policy and the Tactical Pandemic Urbanism. *Sustainability*, 13(4), Article 4. <https://doi.org/10.3390/su13041632>

- Hoehn-Velasco, L., Silverio-Murillo, A., y de la Miyar, J. R. B. (2021). The great crime recovery: Crimes against women during, and after, the COVID-19 lockdown in Mexico. *Economics and Human Biology*, 41, 100991. <https://doi.org/10.1016/j.ehb.2021.100991>
- ILO. (2018). *Women and men in the informal economy: A statistical picture*. International Labour Organization. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_626831.pdf
- INEGI. (2017). *Encuesta de Origen y Destino en los hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD 2017)*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- INEGI. (2021a). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) Cuarto Trimestre 2020. Principales Resultados*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2020_diciembre_presentacion_ejecutiva.pdf
- INEGI. (2021b). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2021. Principales Resultados*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2021/doc/envipe2021_presentacion_nacional.pdf
- INEGI. (2021c). *Zonas Metropolitanas. Censos Económicos 2019*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463900139.pdf
- INEGI. (2022). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) Segundo Trimestre 2022. Principales Resultados*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2022_junio_presentacion_ejecutiva.pdf
- Islam, A., Pakrashi, D., Vlassopoulos, M., y Wang, L. C. (2021). Stigma and misconceptions in the time of the COVID-19 pandemic: A field experiment in India. *Social Science & Medicine*, 278, 113966. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2021.113966>
- Jirón, P., Lange, C., y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68). <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>
- Jordan, R., y Simone, D. (1998). *Ciudades intermedias de América Latina y el Caribe: Propuestas para la gestión urbana*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/31024-ciudades-intermedias-america-latina-caribe-propuestas-la-gestion-urbana>
- Kisters, C., y Montes, M. (2010). *Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados*. Ministerio de la Vivienda de España. https://www.apabcn.cat/Documentacio/areatecnica/PDFS_RENART/R29678.pdf
- Lemus, M. (2022). *Tendencias de movilidad e incidencia delictiva en México: Cambios durante las restricciones por la pandemia por COVID-19*. Centro de Excelencia (CdE). <https://cdeunodc.wordpress.com/2022/08/26/tendencias-de-movilidad-e-incidencia-delictiva-en-mexico-cambios-durante-las-restricciones-por-la-pandemia-por-covid-19/>
- Leslie, E., Butterworth, I., Edwards, M., y Campus, G. W. (2006). Measuring the walkability of local communities using Geographic Information Systems data. *Walk21-VII, "The Next Steps"*. 7th International Conference on Walking and Liveable Communities, Melbourne, Australia. <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.537.2432&rep=rep1&type=pdf>
- López, K. (2020, agosto 1). CDMX, en alto riesgo de contagio de coronavirus... y el Metro a tope. *La Razón de México*. <https://www.razon.com.mx/ciudad/cdmx-coronavirus-metro-tope-pantitlan-lleno-399795>
- Lugo, E. (2020, abril 22). Usar el transporte público en la CDMX durante la pandemia. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/politica/Usar-el-transporte-publico-en-la-CDMX-durante-la-pandemia-20200422-0114.html>
- Lwin, K. K., y Murayama, Y. (2011). Modelling of urban green space walkability: Eco-friendly walk score calculator. *Computers, Environment and Urban Systems*, 5(35), 408–420. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2011.05.002>
- Massey, D., y Denton, N. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 67, 281–31.

- Méndez, E. (2013, marzo 5). Bordo Poniente: El hedor domina el oriente del DF. *Excelsior*. <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/03/05/887324>
- Metro CDMX. (2021). *Cifras de operación del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México* [Sitio Web]. Metro CDMX. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operación>
- Miguelé, B. A. (2018). Regímenes de movilidad y expropiación del tiempo: La espera como cronopolítica. *Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura*, 194(788 (abril-junio 2018)), 14. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6558978>
- Miranda, C., y Gutiérrez, J.J. (2018). Espacios públicos seguros: Políticas urbanas con enfoque de seguridad ciudadana. El caso del Municipio de Toluca, México. En *Teoría, impactos externos y políticas públicas para el desarrollo regional* (pp. 733–759). Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores. <https://ru.iiec.unam.mx/3765/>
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y Transporte. La movilidad urbana. En M. Balbo, D. Simioni, y R. Jordán (Eds.), *La ciudad inclusiva* (pp. 175–192). CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27814>
- Moos, M., Kramer, A., Williamson, M., Mendez, P., McGuire, L., Wyly, E., y Walter-Joseph, R. (2015). More Continuity than Change? Re-evaluating the Contemporary Socio-economic and Housing Characteristics of Suburbs. *Canadian Journal of Urban Research*, 24(2), 64–90. <https://www.jstor.org/stable/26195292>
- Moreno, O. (2007). *Desarrollo económico y urbanización en el oriente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1980-2010* [Tesis de Doctorado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México]. https://repositorio.unam.mx/contenidos/desarrollo-economico-y-urbanizacion-en-el-oriente-de-la-zona-metropolitana-de-la-ciudad-de-mexico-1980-2010-69997?c=rwn1q6&d=false&q=*&ci=2&cv=1&t=search_1&as=1
- Negrete, M. E., y Paquette, C. (2011). La interacción entre transporte público y Urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: Un modelo expansivo que llega a sus límites. *Territorios*, 25, Article 25. <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios>
- Nivón, E. (2016). La Ciudad de México vista desde la periferia o la ingobernabilidad de la megalópolis. *Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP*, 18, Article 18. <https://doi.org/10.4000/pontourbe.3063>
- Nolasco, V. (2022). *Subsistencia del sistema de transporte informal no motorizado en la colonia Impulsora Popular Avícola, municipio de Nezahualcóyotl, Estado de México* [Tesis de Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco]. <http://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/8987>
- Ocotitla, P. (2000). *Movimientos de colonos en Ciudad Nezahualcóyotl: Acción colectiva y política popular 1945-1975* [Tesis de Maestría en Humanidades Especialidad en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa]. <https://vdocument.in/movimientos-sociales-netza.html>
- ONU Habitat. (2014). *Planeamiento Urbano para Autoridades Locales | UN-Habitat* (Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá, Trad.). Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat). <https://unhabitat.org/planeamiento-urbano-para-autoridades-locales>
- Peralta-Lozano, L., Cárdenas, M. F., Giraldo-Ospina, T., y Botero-Rivera, T. (2021). Impacto de las políticas públicas y normativas locales sobre el espacio público. Casos de estudio: Manizales, Medellín y Quito. *Revista Guillermo de Ockham*, 19(2), 249–262. <https://doi.org/10.21500/22563202.5272>
- Pradilla, E. (2005). Zona metropolitana del Valle de México: Megaciudad sin proyecto. *Ciudades*, 09, Article 09. <https://doi.org/10.24197/ciudades.09.2005.83-104>
- Pradilla, E. (Ed.). (2016). *Zona Metropolitana del Valle de México: Cambios demográficos, económicos y territoriales*. Universidad Autónoma Metropolitana. <http://www.emiliopradillacobos.com/LibrosPDF/2016%20ZMVM%20cambios%20demograficos.pdf>
- Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo. (2020, mayo 13). *Presentan “La nueva normalidad”, la estrategia de reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas*. <https://www.gob.mx/profedet/articulos/presenta-n-la-nueva-normalidad-la-estrategia-de-reapertura-de-las-actividades-sociales-educativas-y-economicas>

- Ramírez, I. (2022). Análisis revela los puntos calientes donde se cometen más asesinatos, en Nezahualcóyotl. *El Gráfico*. <https://www.elgrafico.mx/la-roja/analisis-revela-los-puntos-calientes-donde-se-cometen-mas-asesinatos-en-nezahualcoyotl>
- Redacción Obras. (2021, octubre 14). *CETRAM Pantitlán: Clave en el transporte público, pero en problemas*. <https://obras.expansion.mx/>. <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2021/10/14/cetram-pantitlan-transporte-publico-pero-en-problemas>
- Rena, J. A. (2017). Una breve mirada a la colonia El Sol, 1949 (Nezahualcóyotl, Estado de México). *URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*, 7(2), 81–92. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6289724>
- Rendón, L., y Godínez, J. A. (2016). Evolución y cambio industrial en las Zonas Metropolitanas del Valle de México y de Toluca, 1993-2008. *Análisis Económico*, XXXI(77), 115–146. <https://www.redalyc.org/journal/413/41345703006/html/>
- Rodríguez, J., y Navarro, B. (1999). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Universidad Nacional Autónoma de México. <http://www.librosoa.unam.mx/handle/123456789/2452>
- Rolnik, R. (2013). *A cidade e a lei: Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo* (3. edição). Studio Nobel.
- Rosas, E. (2021). Movilidad urbana y pandemia: Pantitlán. *Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México*. <https://www.iis.unam.mx/blog/movilidad-urbana-y-pandemia-pantitlan/>
- Rubalcava, R. M., y Schteingart, M. (1985). Diferenciación socio-espacial intraurbana en el área metropolitana de la ciudad de México. *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, 3(9), Article 9. <https://doi.org/10.24201/es.1985v3n9.1188>
- Sadik-Khan, J., y Solomonow, S. (2017). *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*. Penguin.
- Sánchez, I. (2004). *Urbanismo con perspectiva de género* (Instituto Andaluz de la Mujer). <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>
- Sandoval, E. A. (2018). Industrialización y urbanización en el Estado de México. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, 4, Article 4. <https://convergencia.uaemex.mx/article/view/10148>
- Schteingart, M. (1989). *Los productores del espacio habitable: Estado, empresa y sociedad en la ciudad de México*. El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano. <https://www.cervantesvirtual.com/obra/los-productores-del-espacio-habitable-estado-empresa-y-sociedad-en-la-ciudad-de-mexico-924782/>
- Secretaría de Salud de México. (2020). *Jornada Nacional de Sana Distancia*. Secretaria de Salud de México. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/541687/Jornada_Nacional_de_Sana_Distancia.pdf
- Sepúlveda, J. (2021). *La respuesta de México al Covid-19: Estudio de caso*. Institute for Global Health Sciences. https://globalhealthsciences.ucsf.edu/sites/globalhealthsciences.ucsf.edu/files/la_respuesta_de_mexico_al_covid_esp.pdf
- Seve, B., Lázaro-Villaverde, F., Gastéllum-Alvarado, J.-M., y Redondo, E. (2022). Tianguis. Emergencia de ciudades temporales dentro de la ciudad. Ocupación espontánea del espacio público: El caso de Tlacolula. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48(143), Article 143. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/EURE.48.143.15>
- Shentova, R., de Vries, S., y Verboom, J. (2022). Well-Being in the Time of Corona: Associations of Nearby Greenery with Mental Well-Being during COVID-19 in The Netherlands. *Sustainability*, 14(16), Article 16. <https://doi.org/10.3390/su141610256>
- Sibley, D. (1995). *Geographies of exclusion*. Routledge.
- Silva, K. (2013). *Análisis urbano arquitectónico de los desechos sólidos para implementar una norma del manejo del mismo en el municipio de Nezahualcóyotl Estado de México* [Tesis de Licenciatura en Ingeniería]. Instituto Politécnico Nacional.
- Solís, I. (2016). El caciquismo en México: La otra cara de la democracia mexicana. El caso del caciquismo urbano en el Estado de México. *Estudios Políticos (México)*, 37, 167–192. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0185-16162016000100007&lng=es&nrm=iso&tlng=es

- Su, S., Pi, J., Xie, H., Cai, Z., y Weng, M. (2017). Community deprivation, walkability, and public health: Highlighting the social inequalities in land use planning for health promotion. *Land Use Policy*, 67, 315–326. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.06.005>
- Tena, A. (2020, septiembre 21). ¿Por qué es una mala idea cerrar los parques en zonas de confinamientos selectivos? *Público*. <https://www.publico.es/sociedad/confinamiento-madrid-mala-idea-cerrar-parques-zonas-confinamientos-selectivos.html>
- Toderian, B. (2014). *Let's Make Sticky Streets for People!* <https://www.planetizen.com/node/69454>
- Ugolini, F., Massetti, L., Calaza-Martínez, P., Cariñanos, P., Dobbs, C., Ostoić, S. K., Marin, A. M., Pearlmutter, D., Saaroni, H., Šaulienė, I., Simoneti, M., Verlič, A., Vuletić, D., y Sanesi, G. (2020). Effects of the COVID-19 pandemic on the use and perceptions of urban green space: An international exploratory study. *Urban Forestry & Urban Greening*, 56, 126888. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2020.126888>
- UNICEF Sudan. (s/f). *COVID-19 & stigma: How to prevent and address social stigma in your community*. Recuperado el 25 de marzo de 2023, de <https://www.unicef.org/sudan/covid-19-stigma-how-prevent-and-address-social-stigma-your-community>
- Vogel, J. (1992). Urban segregation in Sweden housing policy, housing markets, and the spacial distribution of households in metropolitan areas. *Social Indicators Research*, 27(2), 139–155. <https://doi.org/10.1007/BF00300558>
- Weinbrenner, H., Breithut, J., Hebermehl, W., Kaufmann, A., Klinger, T., Palm, T., y Wirth, K. (2021). “The Forest Has Become Our New Living Room” – The Critical Importance of Urban Forests During the COVID-19 Pandemic. *Frontiers in Forests and Global Change*, 4. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/ffgc.2021.672909>
- Zamarrón, I. (2022, enero 11). Avalan 2 plantas para reciclar cascajo en el exbasurero del Bordo Poniente. *Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/avalan-por-26-anos-dos-plantas-para-reciclar-cascajo-en-el-exbasurero-de-l-bordo-poniente>

NOTAS

- 3 La Jornada Nacional de Sana Distancia vigente del 22 de marzo 2020 al 31 de mayo del 2020 buscó a evitar el colapso del sistema de salud. Se trató de una política de distanciamiento social basada en definiciones de espacio público, social, personal e íntimo que estableció normas de comportamiento como el incremento en las medidas sanitarias, la suspensión temporal de actividades no esenciales, el voluntario repliegue familiar en casa, la reprogramación de eventos masivos y la protección y cuidado de personas adultas mayores (Secretaría de Salud de México, 2020).
- 4 La Estrategia General para la Nueva Normalidad reguló el regreso de actividades después de la Jornada Nacional de Sana Distancia. Fue establecida a partir del 1 de junio de 2020 y puso en marcha el Semáforo Epidemiológico para establecer semanalmente el riesgo de contagio por región y las actividades que era posible realizar en los ámbitos económico, educativo y social (Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo, 2020).
- 5 La CETRAM Pantitlán, inaugurada en 1981, tiene la mayor afluencia de todas (Metro CDMX, 2021) porque es un nodo que organiza la conexión entre la CDMX, Edomex y Puebla. Pantitlán se ubica en el límite entre Nezahualcóyotl y la alcaldía Venustiano Carranza de la CDMX. Tiene una superficie de 89 000 m² por donde transitan diariamente alrededor de un millón de personas. Actualmente conecta a 10 líneas de transporte: las Líneas 1, 5, 9 y A del Metro, la Línea 4 del Metrobús, Rutas del RTP, la Línea 2 del Trolebús y la Línea 3 del Mexibús, que llega del Edomex, además cuenta con un estacionamiento de bicicletas masivo con capacidad de más de 400 vehículos (Redacción Obras, 2021).
- 6 Los documentos consultados son las versiones más actualizadas de las encuestas que genera el INEGI sobre temáticas específicas. Los documentos del 2020 en adelante son resultado de la aplicación del Censo Nacional de Población del año 2020, el décimo cuarto censo de población en la historia moderna de los censos en México y el más reciente. El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nezahualcóyotl actualmente vigente, es el del año 2004 y es una de las prioridades del gobierno local contar con una versión actualizada. La consulta de dos Atlas de Riesgos (2009-2012 y 2016-2018) y tres ediciones del Plan de Desarrollo Municipal (2013-2015 y 2016-2019, 2019-2021), evidencia un alto porcentaje de reutilización del contenido de los documentos de versiones anteriores en las más actualizadas.

- 7 Se contabilizaron 129 568 personas pobres de más en Nezahualcóyotl y 107 176 en Iztapalapa con respecto al 2015. Chimalhuacán registró un aumento de 9842 personas y Ecatepec, aunque está en el segundo lugar en cuanto a cantidad de población pobre, registró una disminución en 452 personas. Nezahualcóyotl es el quinto municipio con mayor número de personas en situación de pobreza para el año 2020 sumando 523 289 personas pobres lo que representa el 46.5% del total de la población de 1 126 331 habitantes (CONEVAL, 2020).
- 8 De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la dinámica de crecimiento, tanto de la población como de las actividades económicas, ha llevado a algunas ciudades a rebasar los límites municipales, surgiendo las 74 Zonas Metropolitanas (ZM) localizadas en las entidades federativas del país. La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la más importante del país porque “en ella habitaban 21 804 515 personas en 2020, que corresponde con el 17.3% del total de la población a nivel nacional. Además, en esta zona laboraban 6 120 543 personas (22.6%) y se concentra el 27.8% del valor agregado censal bruto del país en 2018” (INEGI, 2021c, p. 4).
- 9 Rendón y Godínez (2016, p. 130) señalan que la actividad industrial de la ZMVM se especializó en la industria alimentaria de bajo nivel tecnológico y la industria química de productos farmacéuticos que es de medio y alto nivel tecnológico. Ecatepec es uno de los municipios conurbados al nororiente de la CDMX con industria dedicada a la conservación de frutas, verduras y guisos, así como la matanza, empaclado y procesamiento de carne de ganado y aves. Actualmente, el Edomex cuenta con 113 desarrollos industriales. Los municipios que concentran el mayor número de parques industriales son Tlalnepantla de Baz, Cuautitlán Izcalli, Toluca, Tultitlán y Ecatepec de Morelos.
- 10 Tanto el aeropuerto como la carretera México-Puebla funcionaron como los límites de la CDMX hasta que empezaron los asentamientos irregulares en la década de los cuarenta. Desde 1910 se empezaron a utilizar los llanos despoblados de Balbuena para aterrizar aeronaves. En 1928 se inició la construcción de la primera terminal para la aviación civil, en 1939 se inauguró el puerto Aéreo Central de la Ciudad de México. Finalmente, en 1952 se inauguró la ampliación del aeropuerto iniciada en 1949 (AICM, 2013).
- 11 Producto de convenios entre la CDMX y el Edomex, se han concentrado los tiraderos de basura en los municipios conurbados como Ecatepec, Chimalhuacán o Nezahualcóyotl, ciudad que ha funcionado como “patio trasero de la CDMX” (Silva, 2013) albergando el Bordo Poniente, ubicado a un costado del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Inició su operación en 1985 en 1 000 ha para el tratamiento y disposición final de los desechos generados por los sismos de ese año (Zamarrón, 2022), pero debido a que no se gestionaron adecuadamente han coexistido en controversia con los habitantes acostumbrados al “hedor que domina el oriente” (Méndez, 2013) y a los accidentes como las explosiones que se registraron en la colonia Benito Juárez en el año 2010.
- 12 El Lago de Texcoco conformaba junto con el Lago Zumpango y el Lago Xaltocan un sistema de lagos que existió en la época prehispánica y que se localizó al noroeste del Valle de México. Se caracterizaron porque sus aguas no eran potables por su alta salinidad, por lo tanto, no aptas para el consumo. Las obras de ingeniería hidráulica construidas a lo largo de la primera mitad del siglo XX para proteger la capital de las inundaciones y garantizar su seguridad incluyen el Proyecto Integral de las Obras Hidráulicas de la Cuenca de México se planteó para evitar las inundaciones de la CDMX (Archivo General de la Nación, 2022) e incluyó el tajo y del Túnel de Tequiquiac que se concluyó en 1893 y el Gran Canal del Desagüe que fue inaugurado en 1900.
- 13 La liberalización del transporte implicó en México la entrada de numerosos nuevos operadores con vehículos de menor tamaño, al punto que los medios de alta capacidad (metro, trolebuses y autobuses) que en 1983 concentraban un 67% de la demanda, cayeron en 1997 al 24%, siendo la diferencia ocupada por servicios de *combis*, microbuses y taxis colectivos (Rodríguez y Navarro, 1999)
- 14 De acuerdo con Jirón et al., la movilidad cotidiana urbana “constituye una práctica social cada vez más masiva, recurrente y compleja, fuertemente condicionada con los altos niveles de desigualdad existentes en la ciudad” (2010, p. 21) y a través de su análisis se pueden comprender varios aspectos de la calidad de vida urbana.
- 15 Para Solís (2016), el surgimiento del cacicazgo urbano que aglutinó empresas y organizaciones de transportistas surge por varios motivos: a) la expansión urbana bajo una forma predominante de espacio segregado en la periferia metropolitana, b) los vínculos entre la política y negocio transportista derivados de relaciones de parentesco y c) la política neoliberal en materia de movilidad se trajo abajo en la década de 1990 el funcionamiento de la empresa estatal denominada Sistema de Transporte Troncal (STT) que operaba exclusivamente en los municipios conurbados en la década de 1980 y d) el otorgamiento preferencial de las concesiones y legalización de empresas transportistas privadas como un recurso estratégico de la militancia partidista y el acarreo de votantes a mítines electorales.
- 16 “El Municipio cuenta con una cancha con arena de mar instalada en la céntrica Avenida Chimalhuacán (entre las calles La Espiga y Los Laureles), donde el ruido de los automóviles, el intenso calor y la hora no son un impedimento para que chiquitines, adolescentes y adultos se diviertan a lo grande, ya sea jugando voleibol, fútbol, enterrándose en la arena, o simplemente saltando y corriendo. Inaugurada al iniciar el 2009, la Chimarena es un cálido espacio público que evoca una parte de la belleza de una playa y su singular entorno, teniendo como fundamento el derecho que tienen los habitantes de Neza al esparcimiento y sano desarrollo” (Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2013, p. 196). “Las calles y avenidas del Municipio conforman el espacio público donde día a día convergen los habitantes, no sólo los peatones,

- sino también los automovilistas, dentro del escenario vial es importante contar con un señalamiento que contribuya a un mejor desenvolvimiento, el balizamiento y su continuo mantenimiento hará que los recorridos por los espacios públicos sean más seguros” (Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2013, p. 214).
- 17 Delgadillo (2018) reconoce que con la creación de la Autoridad del Espacio Público en el año 2008, inició una nueva política sobre espacio público en la Ciudad de México que impulsó el mejoramiento de parques, la construcción de nuevas plazas y calles peatonales. Se trata de un órgano desconcentrado dependiente de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda encargado de crear, mantener y rehabilitar espacios públicos (jardines, parques, plazas) en beneficio de la población, inversión productiva y creación de empleos.
 - 18 De acuerdo con UNICEF, en el contexto de confusión, ansiedad e incertidumbre que genera una nueva enfermedad es fácil asociar ese miedo con los “otros”. En todo el mundo ha habido informes de personas que han sido objeto de abuso verbal o incluso físico debido a que su origen étnico se asoció injustamente con el COVID-19. Esto puede significar que las personas sean etiquetadas, estereotipadas, discriminadas, tratadas por separado y/o experimenten una pérdida de estatus debido a un vínculo percibido con una enfermedad (UNICEF Sudan, s/f).
 - 19 La edición 2021 de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública se realizó en plena pandemia. Recuperó datos de victimización entre enero y diciembre de 2020 y datos de percepción sobre la seguridad pública y desempeño de las autoridades entre marzo y abril de 2021. Las unidades de observación son las viviendas seleccionadas, los hogares, los residentes del hogar y la persona seleccionada en el hogar. La muestra hace una medición en 34 áreas metropolitanas de México donde la Ciudad de México se divide en cuatro regiones.
 - 20 Al final del 2017, más del 80% de las mujeres señalaron sentirse inseguras en la ciudad que habitan, desde ese año, los porcentajes disminuyeron hasta septiembre del 2021 cuando se registró un 69.1% para las mujeres y un 58.8% para los hombres posiblemente como resultado de las medidas para la reducción de la movilidad durante la crisis sanitaria. A partir de la regularización de todas las actividades, la percepción de inseguridad crece proporcionalmente para las mujeres 72.9% y para los hombres 60.9% (INEGI, 2021a).
 - 21 La Encuesta de Origen-Destino (EOD) recopila datos sobre los patrones de la movilidad en la ZMVM. Las variables incluidas son volumen y dirección de los flujos diarios de la población, modos de transporte, horarios, fines del desplazamiento entre semana y el sábado para las personas de 6 años y más (INEGI, 2017). La muestra se censó entre el 23 de enero y el 03 de marzo de 2017 e incluye 194 municipios en total: 86 distritos de las 16 alcaldías de la CDMX, 108 distritos de los 59 municipios conurbados del Edomex y 1 distrito de 1 municipio del Estado de Hidalgo (INEGI, 2017).
 - 22 Para la categoría “exclusivamente caminando” se incluye todos los viajes que se realizan caminando sin haber usado algún medio de transporte e independientemente de su duración. Cabe aclarar que aquellos tramos caminando que duran menos de 10 minutos y que se efectúan con otros medios de transporte, son considerados como “cambios de modo”, es decir, caminatas con el fin de pasar de un medio de transporte a otro. En la categoría “otro modo de transporte” se incluye trajinera, lancha, patineta, entre otros (INEGI, 2017).
 - 23 Para Gehl la “ciudad del automóvil” y la ciudad peatonal tienen tamaños y dimensiones muy diferentes. Las personas pueden vislumbrar brevemente a los demás desde un automóvil, pero las actividades sociales significativas, como las conversaciones, las actividades lúdicas o la expresión de los afectos y cuidados tienen lugar cuando las personas están de pie, sentadas, acostadas o caminando. El movimiento humano está limitado a una velocidad de aproximadamente 5 km/h y el aparato sensorial está finamente adaptado a esta condición. Los sentidos de la vista, el olfato o el oído funcionan a distancias específicas. Más allá de los 35m, la capacidad de escuchar a los demás es mucho menor. Es posible escuchar a personas que gritan fuerte, pero es difícil entender lo que se dicen.
 - 24 A pesar de que el bicitaxismo se ejerce en condiciones informalidad en el Edomex, pues no es la autoridad quien autoriza el funcionamiento y tarifas, sino las organizaciones de bicitaxistas; de acuerdo con la investigación que hizo Nolasco (2022, p. 74), en Nezahualcóyotl el uso de bicitaxi es fundamental para la movilidad cotidiana de las mujeres que realizan trayectos cortos motivados por el trabajo de los cuidados como ir de compras, realizar trámites o llevar o recoger a una persona dependiente. Este hallazgo denota, entonces, el nulo papel que juega el espacio público de proximidad para apoyar el trabajo de cuidados y la movilidad urbana cotidiana.
 - 25 El Ayuntamiento prohibió la instalación de tianguis y comercio en la vía pública los días 01 y 04 de mayo de 2020, dos semanas completas del 18 al 22 y del 25 al 29, así como todos los sábados y domingos del mes de mayo, excepto para los giros esenciales que podían operar de lunes a viernes (Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2020). De manera simultánea entre los meses de abril y diciembre del 2020 se sancionaron cinco acuerdos para prohibir la venta, distribución y/o consumo de bebidas alcohólicas en todas sus graduaciones dentro o fuera de las unidades económicas.
 - 26 De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2021, la mayoría de los delitos sexuales que han experimentado las mujeres en los últimos 12 meses, han ocurrido en el ámbito comunitario. Los datos de la incidencia delictiva a nivel nacional por tipo de delito, según sexo de la víctima, indican que el porcentaje es mayor en los hombres para la mayoría de los delitos, excepto para los sexuales, pues se contabilizan ocho cometidos a mujeres por cada delito sexual cometido a hombres (INEGI, 2021b). Estos datos alertan respecto del vínculo que existe entre las características del diseño del espacio público y la creación de entornos inseguros para las mujeres.

ENLACE ALTERNATIVO

<https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/article/view/5602> (html)