

Desarrollo de estrategias para la implementación de sistemas peatonales.

Laura Janka Zires¹

1. Antecedentes y justificación²

La Ciudad de Beijing y la Ciudad de México han experimentado grandes transformaciones urbanas en los últimos decenios quedando particularmente afectadas la extensión, las funciones y la concepción de los espacios públicos. La propuesta que aquí se presenta está basada en un análisis sobre los cambios y las medidas instrumentadas en Beijing para la planeación de nuevos modelos peatonales de espacios públicos como parte de procesos de renovación urbana. Estos procesos se han dado, en gran medida, a partir del ambiente de transformación urbana que surge con motivo de las celebraciones de los Juegos Olímpicos. La experiencia ha brindado elementos valiosos para la creación de una estrategia de planeación peatonal que integre una Plataforma de Coordinación para la formulación de un *Manual Estratégico de Sistemas Peventales* que se apoye con un Plan Piloto-Proyecto Plaza y Símbolo del Bicentenario (Plaza Tlaxcoaque) como parte de las iniciativas de renovación urbana en el marco de las festividades para el Bicentenario en la Ciudad de México .

A partir de una inicial aplicación de las guías estratégicas en el plan piloto, la formulación del manual permitirá ofrecer los elementos detonadores e innovadores para una mejor concepción y planeación de los espacios peatonales dentro de los diferentes programas de espacios públicos promoviendo un desarrollo económico, social y sustentable dentro de un marco de competitividad e innovación.

1.1 Sistema Peatonal de Espacios Públicos

1.1.1 Los peatones primero, “aquí y en China”

Ofrecer oportunidades equitativas para los ciudadanos debe de ser una prioridad en la planeación de los espacios públicos. La Ciudad de México es una ciudad sumamente estratificada. La estructura jerarquizada de la sociedad, así como la polarización socioeconómica tienen un impacto directo y negativo en la concepción del peatón. En una sociedad donde la mayoría de la población son peatones es de suma importancia revertir el concepto del peatón hacia una visión positiva y

1 Becaria generación 2007. Laura Janka Zires, Harvard Graduate School of Design, laurajanka@gmail.com

2 Para consultar todos los anexos y referencias bibliográficas revisar la siguiente dirección electrónica: <http://www.economia.unam.mx/cechimex/becas.html>

pro-activa. Para esto se deben de crear las políticas necesarias que apoyen la construcción de una ciudad más incluyente con tendencias de transformación hacia una sociedad más equitativa.

Tanto Beijing como Hong Kong o la Ciudad de México son ciudades que han crecido olvidando por muchos años que la calle y los ambientes urbanos deben de ser pensados como un sistema integral de espacios públicos y planeados prioritariamente para el peatón y todo usuario de este espacio.

En las ciudades chinas antes mencionadas, a diferencia de la Ciudad de México, existe un debate muy importante sobre la manera en que han crecido las ciudades y la necesidad de repensarse los espacios públicos. El discurso, que ha surgido a partir de la creciente transformación urbana, ha permeado en todos los ámbitos dejando ver nuevos y positivos esfuerzos al respecto. Además, dentro de la dinámica de constante y masiva transformación, Beijing y Hong Kong se han permitido replantear el modo de planeación de estos espacios con gran énfasis en las redes peatonales (calles, callejones o *hutongs*,³ calles peatonales, etc.).

Frente a estas circunstancias, las dos ciudades chinas han reconocido la importancia de consolidar un sistema de espacios públicos peatonales en los proyectos de renovación urbana y han llegado a la conclusión de que la planeación peatonal y su aplicación tienen beneficios sustanciales para elevar la calidad de vida y ampliar el dominio público. Si bien la visión de convertirse en ciudades de gran "apertura" y elevar la calidad de vida y aunque su imagen urbana es compartida, la manera de actuar de Hong Kong y de Beijing es diferente.

Beijing, por ejemplo, ha planeado de una manera equivocada o al menos no adecuada un gran sistema de redes peatonales para sus zonas de desarrollo y crecimiento urbano que evidencian problemas anteriormente mencionados: una ausencia de identidad y de escala individual de estos espacios. Debido a ello, ha dirigido sus ojos a las zonas antiguas, a los *hutongs*, a las calles tradicionales. Aunque se han hecho grandes esfuerzos para mantener y recuperar estas zonas, prevalecen contradicciones entre los planes de conservación y los de desarrollo; entre los cambios y la visión de recuperar esta vida tradicional de calle.

Frente a los Juegos Olímpicos, la recuperación y la planeación de estos espacios dentro de nuevos sistemas peatonales es esencial para ofrecer al turista y a la población en general espacios públicos que los pongan en contacto con la gran tradición e historia china. Las obras de reconstrucción de la calle y zona de Qianmen en Beijing, por ejemplo, son parte de los esfuerzos del gobierno local para renovar zonas históricas en vísperas de los Juegos Olímpicos. Reconociendo la importancia de las calles tradicionales como parte de la estructura urbana, así

3 Los *hutongs* son callejones de 9 m. de ancho o menos que corren de Este a Oeste o de Norte a Sur, con la idea de acomodar las casas-patio a lo largo de las mismas, de acuerdo con las reglas de Feng Shui. Estos callejones conforman la estructura urbana de la Ciudad Histórica de Beijing. Para muchas personas, Beijing está asociado con los hutongs. Estos son una parte importante de la cultura y el modo de vida de Beijing, especialmente de las generaciones mayores.

b. Ciudad del conocimiento, parques industriales y planeación urbana

como la importancia histórica y geográficamente estratégica de la calle principal (a los pies de la Plaza de Tiananmen y el eje Norte-Sur), el plan de desarrollo contempla en una primera fase convertir la calle de Qianmen en una calle moderna y comercial recuperando al mismo tiempo el carácter tradicional peatonal de la zona. Esto es parte de un desarrollo integral para elevar las condiciones de vida y activar un proceso de transformación urbana a largo plazo.⁴

La planeación peatonal requiere de grandes esfuerzos y de una gran voluntad política. La planeación de la calle y la zona de Qianmen no se pudieron dar hasta los Juegos Olímpicos, obra para la cual se han invertido más de 40 millones de dólares. Esta zona será, después de los espacios deportivos, el espacio más visitado de carácter tradicional y turístico que ofrece un reflejo de la vida y el comercio tradicional de calle. Además, en esta zona los esfuerzos por un nuevo modelo de espacios públicos tiene que ver con una visión que supera las metas de los Olímpicos y que permite establecer un proceso de transformación a mediano y largo plazo a partir de la consolidación de un plan peatonal integral. (Véase Anexo Técnico)

Hong Kong, en cambio, es una ciudad que ha podido ir más allá de revertir las acciones, al generar las políticas necesarias para cambiar las condiciones espaciales y conceptuales de los espacios peatonales en zonas de nueva planeación e históricas. Estos cambios han tenido influencia en otras ciudades chinas.

Para elevar la calidad de vida de sus ciudadanos se iniciaron estudios de planeación de los espacios peatonales. Dichos estudios toman en cuenta los factores tangibles e intangibles que configuran el espacio público, incluyendo los mecanismos institucionales que afectan el diseño, la implementación y el mantenimiento del ambiente peatonal en los procesos de renovación urbana. Los resultados arrojan recomendaciones y principios integrales de planeación reconociendo dos conceptos básicos para su planeación: espacios peatonales como espacios públicos y el caminar como medio de transporte sustentable. De estos estudios surgen directrices y estándares generales que han tenido aplicación y éxito en proyectos específicos de activación, preservación y reconstrucción del sistema de espacios peatonales como parte de las medidas estratégicas para la renovación de zonas urbanas deterioradas.⁵ (Véase Anexo Técnico)

4 Qianmen prosperó como pasaje comercial en la Dinastía Yuan (1206-1368) y se volvió aún más próspera a principios de la Dinastía Qing Dynasty (1644-1911) con el desarrollo de actividades culturales. La reconstrucción masiva de la calle de Qianmen, que empezó en el 2002, es parte de los esfuerzos de Beijing de restaurar las viejas áreas de la ciudad frente a los Juegos Olímpicos 2008. Según Tie Lan, un oficial del Distrito Chongwen, "La calle se convertirá en la meca para turistas con edificios de oficinas".

5 "El do debe de ser atractivo y un espacio de disfrute donde la gente puede caminar, encontrarse, entretenerse de manera segura y cómoda. De la estrategia para promover Hong Kong como ciudad peatonal y de los principios guía deben de surgir Planes Peatonales. Estas serían nuevas herramientas para mejorar el ambiente peatonal, los cuales pueden servir como plataforma de coordinación entre diferentes instancias gubernamentales que afronten el problema peatonal y garanticen su implementación, así como la creación de medidas o políticas que aseguren la calidad del espacio público, el espacio peatonal y mejoren el sector privado" en *Hacia un Nuevo Marco de Planeación Peatonal*, Departamento de Planeación de Hong Kong, febrero 2006.

Los planes y estrategias peatonales para zonas deterioradas con potencial de renovación urbana muestran problemáticas y oportunidades de activación y transformación muy semejantes en las ciudades chinas (Beijing y Hong Kong) y la Ciudad de México. Sin embargo, las conclusiones de las experiencias de Beijing y Hong Kong permiten la formulación de un marco de referencia para la Ciudad de México que entiende las redes peatonales como espacios públicos y promueve el papel del peatón como principal agente en la activación de planes de renovación urbana. El marco que se presenta a continuación aporta los elementos y las metodologías para la creación de estrategias de sistemas peatonales. (Véase Anexo Técnico)

1.2. Marco de referencia. (Véase Anexo Técnico)

1.2.1 Red peatonal como espacio público

Un sistema peatonal reconoce los espacios públicos⁶ (calles, banquetas, plazas, plazuelas, puentes peatonales, metro, así como otros espacios públicos como estaciones de autobús, etc.) como un sistema continuo e integral de ambientes urbanos, lugares donde una variedad de actividades pueden desarrollarse y donde el movimiento peatonal y otras actividades peatonales de entretenimiento son los que le dan vitalidad a la comunidad y a sus calles. Como menciona Allan Jacobs: “Si podemos desarrollar y diseñar las calles de tal modo que sean espacios maravillosos para estar —espacios de integración comunitaria, atractivos para todas las personas— tendremos entonces alrededor de un tercio de la ciudad diseñada exitosamente, lo cual, a su vez, tendrá de manera directa un inmenso impacto en el resto”.

Las redes peatonales, en tanto parte del sistema de espacios públicos, son elementos que dotan a la ciudad de dinamismo y vitalidad a una escala individual y permiten no sólo que una ciudad sea accesible para el peatón, sino que promueven actividades saludables y construyen comunidades sustentables. Si las calles son planeadas como parte del desarrollo urbano y como espacios públicos, éstas pueden obtener funciones tan vitales como promover la caminata, ser vestíbulos dentro de un ambiente público y privado y como parte sustancial de procesos de renovación urbana. Si esta red de espacios es considerada como parte de un paisaje dinámico y es planeada para y con el usuario, el peatón pasa a ser un

6 “Más que una sumatoria de un vasto conjunto de infraestructuras, equipamientos y elementos naturales y artificiales, destinados a prestar un servicio y satisfacer necesidades de una comunidad, la ciudad es considerada ahora cada vez como un sistema. De acuerdo con este entendimiento, los espacios públicos no deben de ser vistos como unidades aisladas y autónomas, sino como estructuras continuas que importa entender dentro de una lógica sistemática, coherente y global, relacionando todos los factores y agentes que integran y definen el ambiente de las ciudades” en Pedro Brandao, Miguel Carrelo, Sofía Aguas, *Guía de consideraciones y de diseño de espacios públicos*, Centro Portugués de Diseño, 2002.

b. Ciudad del conocimiento, parques industriales y planeación urbana

agente activo del ambiente urbano. El proveer de ambientes peatonales apropiados, promueve la interacción social, permite fortalecer relaciones y contribuir en la consolidación de un sentimiento de pertenencia e identidad.

1.2.2 Caminar como medio de transporte local y sustentable

Las buenas condiciones peatonales tienen beneficios tangibles e intangibles en la calidad de vida de las ciudades. El nivel de peatonalización o de acceso a la caminata es considerado un indicador de habitabilidad en las ciudades en crecimiento o transformación dentro de un sistema continuo de espacios públicos. Las zonas urbanas transitables y accesibles para el peatón tienden a crear una sociedad más equitativa que provee de una selección de medios de transporte para todos los ciudadanos.

Caminar es una actividad básica que existe y que se debe promover. Incorporar la caminata dentro de las actividades diarias como ir al trabajo, pasear con la mascota, llevar a los hijos a la escuela, ir de compras o visitar a algún vecino es una tarea que no requiere de gran esfuerzo y se puede convertir en un estilo de vida siempre y cuando existan las facilidades para ello. Los efectos positivos de caminar como un medio de transporte sano y sustentable o como actividad recreativa abarcan amplios aspectos de la vida urbana. Éstos pueden ser expresados en salud ambiental, así como en la salud del individuo (quien a partir de la caminata se mantiene activo físicamente). Un sistema de transporte que es pro-activo a la caminata puede ampliar los beneficios en términos de reducción de la congestión vehicular y mejorar la imagen urbana.

1.2.3 La calle como interfase

Las calles se vuelven activas cuando existe una interacción entre el adentro y el afuera o cuando éstas son plataforma de una serie de actividades culturales, comerciales o de entretenimiento por sí solas. Además, las calles son la mayor interfase comercial de restaurantes y de otras actividades sociales y económicas importantes. Son accesibles las 24 horas del día por lo que juegan un papel fundamental para contribuir en la calidad de la vida urbana. El atractivo de muchas ciudades está basado en la vitalidad y la habilidad de promover interacción social en el espacio público.

El espacio peatonal como vestíbulo cumple otras funciones como espacio de encuentro y de distribución; como articulador y espacio de transición, adquiriendo un valor agregado formal y referencial propio. En este sentido la inclusión en la planeación de los factores que conforman las redes peatonales y promueven la actividad y la interacción social es fundamental.

1.3 Redes peatonales y renovación urbana

La consolidación de un sistema peatonal debe estar asociada con las oportunidades que brindan los procesos de renovación urbana y de promoción de un desarrollo económico y social sustentable. La transformación de las calles en un sistema peatonal de espacios públicos puede funcionar como agente de activación para una regeneración urbana. Estas acciones iniciales están relacionadas a mejoramientos del paisaje urbano por medio de pavimentos, señalización, iluminación, etc. y medidas de peatonalización.

Aún así, los cambios sustanciales sólo serán posibles con un plan de regeneración urbana integral que permita una mayor interacción entre el ambiente público y el privado, la restauración de construcciones de valor arquitectónico e histórico; complementado con medidas de cambio de uso de suelo que promuevan los usos mixtos, una mayor permeabilidad a nivel de calle, mejoramiento del tránsito peatonal, integración de espacios públicos abiertos, fomento de medidas ambientales, etcétera.

En estos procesos, el reconocimiento de las distintas actividades urbanas y de las diferentes necesidades de los peatones y los usuarios potenciales de los espacios peatonales es una premisa para la formulación de estos proyectos que corresponden generalmente a factores locales (culturales, históricos, económicos, ambientales). Particularmente, en casos de áreas deterioradas, la inversión, el mantenimiento apropiado, una creciente administración ciudadana de sus espacios urbanos y la restauración del ambiente público y privado son necesarias para aumentar los estándares y la calidad de vida.

1.4 Los espacios públicos y la Ciudad de México

En la Ciudad de México, en general, el espacio público ha quedado física y socialmente subordinado a construcciones e infraestructuras con las que se ha ido tejiendo la ciudad. Debido a ello, éste ha ido sufriendo no sólo un deterioro o cancelación del mismo, sino una enajenación, un estancamiento y una devaluación en su concepción.

El abandono, el deterioro ambiental, el aislamiento y la falta de participación social en el manejo y mantenimiento del espacio público son consecuencia de: insuficiencia de recursos para atender todos los espacios, falta de planeación y proyección arquitectónica para la integración entre los diferentes elementos articuladores del espacio, poca visión en la planeación y proyección a mediano y largo plazo, poco éxito en la participación social en los programas existentes, falta de innovación en la creación y recuperación de los mismos. En suma: las administraciones anteriores se han caracterizado por la ausencia de estrategias potenciadoras del espacio público y no han intentado ampliar el espectro de los mismos para consolidar un sistema integral de espacio público que no sólo ofrezca espacios de

b. Ciudad del conocimiento, parques industriales y planeación urbana

recreación y cohesión social sino que ofrezca movilidad, accesibilidad y calidad espacial a las zonas urbanas.

Frente a esta situación y reconociendo los problemas arriba apuntados, el actual Gobierno del Distrito Federal tiene como una de las prioridades de su administración la recuperación y creación de nuevos espacios públicos dentro de los procesos de renovación urbana como enfatizó el jefe del gobierno capitalino en el marco de la inauguración del parque Virginia Fábregas:

¿Qué tiempo pasas al interior de tu vivienda y qué tiempo pasas afuera de tu vivienda, en dónde vivimos más? Afuera, el espacio público es de todos, es nuestra casa común, lo que estamos haciendo es recuperar todos los espacios públicos que podamos. Tenemos que vivir nuestra ciudad, salir otra vez a la calle, con espacios públicos dignos, donde podamos convivir con nuestras familias.⁷

Se han creado los programas para recuperar y crear mil espacios públicos al año, los recursos están asignados y existe una voluntad política, así como demandas ciudadanas para transformar el espacio público. Este contexto brinda una excelente oportunidad para contribuir a la construcción de una visión integral de un sistema de espacios públicos y mejorar la calidad de vida de la ciudad.

1.5 El peatón y la Ciudad de México

En la Ciudad de México, el sistema de espacios peatonales no existe. Las banquetas (si es que pueden ser consideradas como espacios peatonales o espacios públicos en los lugares donde sí existen) nunca han jugado un papel integral dentro de la planeación de espacios públicos, ni del desarrollo urbano. A pesar de ser el elemento básico dentro de la conformación de su sistema es el más deteriorado y devaluado. Fuera de espacios abiertos privatizados, de centros comerciales, o de algunas zonas históricas que aún conservan el carácter original, caminar se ha convertido en un terrible esfuerzo para los peatones: no hay continuidad, la calidad ambiental, física y social es muy baja y no existe posibilidad de interacción sana (a menos que sea impuesta por una congestión de comerciantes y vehículos en las calles).

Según la *Encuesta 2007 Origen-Destino*, que llevó a cabo la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, se efectúan 8,5 millones de viajes dentro de la Ciudad de México, lo que sugiere que 8,5 millones de personas se movilizan de sus hogares a alguna estación de metro, parada de autobús o microbús y de éstas al trabajo u otros destinos. Los trayectos de estos peatones no se han tomado en cuenta dentro de ningún proyecto estratégico (caminar no está considerado un medio de transporte sustentable por ninguna entidad del gobierno local). Las calles de la Ciudad de México no están consideradas como espacios públicos

7 *Excélsior*, 4 de Marzo 2008.

y se han planeado en función de los vehículos, dejando atrás las necesidades de la mayoría de sus ciudadanos: los peatones.

Por otro lado, existe una importante apropiación del espacio público peatonal por los ciudadanos. Hasta la fecha las calles han tenido funciones elementales en la actividad urbana de muchas zonas de la ciudad, siendo utilizadas para desarrollar otras actividades más allá de transitar. La calle ha sido un espacio público de comercio, de entretenimiento, de encuentro, de movilidad. Existen zonas donde se ha podido mantener una vida de calle y se puede reconocer un ambiente urbano peatonal. Aún así, las condiciones para el mismo no son las ideales. No existen los servicios ni las adecuaciones necesarias de conectividad y accesibilidad, la mayoría de la infraestructura se encuentra en mal estado y desatendida y las instituciones y dependencias de gobierno encargadas de crear y mantener estos espacios no han estudiado las necesidades de los peatones, ni el potencial de estos espacios como espacios públicos; bajo esta perspectiva, la actividad peatonal está muchas veces relacionada con factores negativos.

Otro aspecto importante es que hay poca exploración sobre las zonas peatonales de la Ciudad de México y pocos ejemplos de proyectos de peatonalización, tales como las calles del Centro Histórico, la calle de Michoacán y las calles de la Zona Rosa. Estos ejemplos no han podido mostrar aún cambios sustanciales pero sirven de experiencia para ver que éstos sólo serán posibles con un plan de regeneración urbana, un plan peatonal integral que considere las necesidades de los diferentes actores durante los procesos de planeación.

1.6 Hacia el Bicentenario (oportunidad)

Con los festejos del Bicentenario se están impulsando proyectos que serán ocasión para la transformación de zonas de la ciudad a partir de la recuperación de sus espacios públicos. Ello se puede constituir en una ocasión privilegiada para dar un impulso positivo hacia acciones, que por la dinámica del festejo, requieren de innovación, creatividad y la participación de sectores públicos y privados, como se ve en el proyecto de la Plaza de Tlaxcoaque.⁸

La iniciativa de la Comisión del Bicentenario crea un clima propicio para plantear un proyecto de sistemas peatonales para La Plaza y Símbolo del Bicentenario:

- El proyecto contempla un proyecto urbano, paisajístico y de movilidad, donde el papel de las redes peatonales juega un papel fundamental en la

8 "El proyecto para *La Plaza y Símbolo del Bicentenario* (Plaza Tlaxcoaque) será el detonante de una serie de planes maestros que el gobierno capitalino ejecutará para reorientar la ciudad hacia la equidad, el desarrollo sustentable y la competitividad: los proyectos del Bicentenario. Estos proyectos reforzarán la infraestructura básica y el equipamiento urbano, tendrán un impacto en el corto plazo con la construcción de elementos conmemorativos para el 2010 y en el mediano plazo con la regeneración urbana de áreas y vialidades primarias que hoy se encuentran subutilizadas y tienen gran potencial de desarrollo". SEDUVI, 2007.

b. Ciudad del conocimiento, parques industriales y planeación urbana

consolidación de un sistema de espacios públicos, para el cual vale la pena desarrollar un plan peatonal en conjunto con el proyecto ejecutivo.

- La participación de arquitectos y urbanistas, así como de las diferentes dependencias involucradas en el proyecto, ofrece una plataforma de discusión y trabajo.
- La Plaza Tlaxcoque se ubica en un punto de gran movilidad peatonal y vehicular. Su cercanía con otros espacios públicos, estaciones de metro, calles comerciales y otros servicios permite fomentar la caminata como un medio de transporte local y sustentable.
- Un plan peatonal permitiría conformar un eje peatonal que conecte la plaza con la Plaza de la Constitución e integre la zona oriente del Centro Histórico dentro de un proceso más amplio de renovación urbana.

2. Objetivos

La experiencia y el éxito de Beijing y Hong Kong en proyectos de renovación urbana ha demostrado que la concepción de un sistema peatonal de espacios públicos no es sólo innovadora sino elemental para la reconstrucción, la consolidación y el desarrollo de la estructura social urbana.

Bajo esta perspectiva y tomando en cuenta los programas actuales de espacios públicos y las iniciativas de los festejos del Bicentenario para recuperar la Plaza Tlaxcoaque y la zona sur del Centro Histórico, el objetivo general de la propuesta es contribuir a generar una estrategia para el desarrollo de un *Manual Estratégico de Sistemas Peatonales en la Ciudad de México* a partir de las dos líneas de acción siguientes:

1. Plataforma activa de coordinación interdisciplinaria e interinstitucional con los objetivos específicos siguientes:
 - Contribuir a una reflexión sobre el papel que juegan las redes peatonales dentro de un sistema de espacios públicos y calidad de vida, y ampliar el espectro del dominio público.
 - Establecer dinámicas de trabajo interinstitucional e interdisciplinario para la planeación de los espacios públicos e impulsar estrategias para una mejor participación comunitaria.
 - Promover una concepción positiva y activa del peatón.
2. Plan Piloto-Plaza y Símbolo del Bicentenario como proyecto integral que se apoye de la coordinación de diferentes programas de espacios públicos y de las iniciativas del Bicentenario de cuya experiencia surjan lineamientos y políticas para la formulación de una estrategia general con los objetivos específicos siguientes:
 - Ampliar los alcances del Proyecto Plaza y Símbolo del Bicentenario para la configuración de una red peatonal integral del Centro Histórico que sirva de ejemplo para nuevos proyectos de renovación urbana.

- Aprovechar el equipo de trabajo que integra el proyecto de la Plaza y Símbolo del Bicentenario para consolidar una plataforma activa de coordinación interdisciplinaria e interinstitucional.
- Aprovechar las iniciativas de los festejos del Bicentenario para mejorar los programas existentes de espacios públicos.

3. Metodología

3.1. Plataforma de coordinación

Consolidar una plataforma activa de coordinación interdisciplinaria e interinstitucional que estudie y promueva los espacios peatonales de dominio público como elemento de transformación para la formulación de estrategias de renovación urbana para una implementación de un *Manual Estratégico de Sistemas Peatonales*.

3.2. Aterrizar el *Plan Piloto-Plaza y Símbolo del Bicentenario* en un proyecto integral que se apoye de la coordinación de diferentes programas de espacios públicos y de las iniciativas del Bicentenario

El Plan Piloto puede servir como un ejercicio que integre esfuerzos multidisciplinarios que afronten el problema peatonal y el deterioro urbano para la implementación y la creación de medidas o políticas que aseguren la calidad del espacio público, el espacio peatonal y mejoren el sector privado.

Plan estratégico del Plan Piloto.

2.1. Talleres y estudios previos:

Investigación integral de antecedentes y análisis para identificar cuestiones peatonales (problemas y oportunidades).

2.2. Proyecto ejecutivo:

Elaboración de un proyecto urbano que integre las estrategias de un sistema peatonal dentro del Proyecto Ejecutivo.

2.3. Programas potenciales en coordinación:

- Mejoramiento de Barrios (SEDESO-GDF y SEDUVI).
- PREP 2008 (SEDESOL-FEDERAL y SEDUVI).
- Programa “El Día del Peatón” (SSP-GDF).
- Organizaciones públicas o privadas en coordinación:
- SEDUVI (coordinación y desarrollo de la planeación).
- Autoridad del Centro Histórico.
- Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.
- Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal.

3.3 Formulación de un *Manual Estratégico de Sistemas Peatonales para la Ciudad de México* que tenga aplicación en todos los programas de espacios públicos.

4. Resultados esperados

Beneficios de un *Manual Estratégico de Sistemas Peatonales*:

- Establecer parámetros de planeación para la consolidación de un sistema de espacios públicos.
- Potenciar los beneficios y ampliar los alcances de los programas de espacios públicos existentes.
- Considerar las necesidades de los peatones para la activación y recuperación de las redes peatonales como elemento básico del dominio público.
- Recuperar y promover la movilidad peatonal como medio de transporte local y sustentable.
- Fortalecer y guiar los proyectos de renovación urbana.

5. Experiencia profesional en el tema

- Coordinadora del Programa de Recuperación de Espacios Públicos en el Distrito Federal: programa anual a nivel federal que implica coordinación entre diferentes dependencias gubernamentales, valoración de propuestas, seguimiento de acciones físicas y sociales. En este año se incorporaron a los 103 espacios nuevas propuestas para una mejor articulación de estos proyectos dentro de los programas actuales de desarrollo urbano.
- Elaboración de proyecto para un Manual del Espacio Público para el D.F.
- Proyectos de Renovación Urbana (Centro Histórico y Zona Rosa)
- Investigación de la situación peatonal en China (Beijing y Hong Kong): desde octubre del 2007 he podido profundizar en los temas relacionados con la planeación de espacios públicos y aprender de estrategias exitosas de diferentes ciudades (no sólo chinas).
- Publicación de artículo sobre la situación peatonal de Beijing en la revista china URBAN LANDSCAPE con el tema: *In Search of a Dynamic Street Life in an Ever Changing Urban Atmosphere*.

6. Cronograma para realizar el proyecto

2008. Mayo-Sept. Consolidación de la Plataforma de Coordinación.
Talleres y estudios previos para el Plan Peatonal del Plan Piloto.

2008. Sept.-Dic. Elaboración del proyecto ejecutivo del Plan Piloto.
2009. Mar.-Dic. Inicio de las obras Proyecto Plaza y Símbolo del Bicentenario.
2010. Sept. Inauguración de las obras de la Plaza y Símbolo del Bicentenario y análisis del proyecto como Plan Piloto.
Formulación del Manual Estratégico de Sistemas Peatonales según experiencia del Plan Piloto.
2010. Dic. Implementación del manual.

7. Presupuesto e instituciones vinculadas

Presupuesto. La propuesta no requiere de recursos más allá de los asignados a los diferentes programas de espacios públicos y los presupuestados para el Proyecto Plaza Bicentenario.

Instituciones involucradas.

- SEDUVI (coordinación y desarrollo de la planeación).
- Autoridad del Centro Histórico.
- Comisión para las Celebraciones del Bicentenario.
- Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.
- Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal.

8. Contactos

Contactos en China

Nombre	Institución y puesto	Datos
Mao Qizhi	Institute of Architecture and Urban Studies of Tsinghua University (Director)	qizhi@tsinghua.edu.cn
Li Xiangning	College of Architecture and Urban Planning of Tongji University (Assistant Dean)	sean19731973@hotmail.com
Andy Wong	LIVE Architecture Foundation of Hong Kong University	andywong@cuhk.edu.hk
Paul Zimmerman	Designing Hong Kong Foundation (Founding Member)	paul@mfebsen.com

b. Ciudad del conocimiento, parques industriales y planeación urbana

Wang Lu	Beijing Municipal Science and Technology Commission Sustainable Development Center	aslulu0327@163.com
Weiliand Shi	Beijing Municipal Institute of City Planning and Design, (Director)	shiweiliang@bmicpd.com.cn
Li Wei	Beijing Municipal Institute of City Planning and Design, Planning Research Department (Director Engineer)	lwqq@126.com
Feng Fei Fei	Beijing Municipal Institute of City Planning and Design, Urban Design Department (Vice Director)	feifeif@263.net

Contactos en la Ciudad de México

Nombre	Institución y puesto	Datos
Arturo Aispuro Coronel	Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Secretario)	San Antonio Abad No.32, Col. Tránsito, PISO 1
Carlos Ruíz de Chávez	Dirección Gral.de Proyectos Estratégicos de SEDUVI (Director General)	cruizdch@gmail.com
Juan Manuel Aragón Vázquez	Dirección de Construcción y Mantenimiento de la DGSU de la Secretaría de Obras y Servicios	direjecdgsu@hotmail.com
Enrique Márquez	Comisión para las Celebraciones del Bicentenario (Coordinador)	bi100@df.gob.mx
Jesús Valdes Peña	Dirección Gral.de Participación Ciudadana de la SEDESO (Titular)	Cuauhtémoc No. 142, Col. Cuauhtémoc

9. Limitaciones y fortalezas actuales del proyecto en la Ciudad de México

Limitaciones

La propuesta implica de inicio un trabajo interdisciplinario e interinstitucional de mucha coordinación y voluntad de los diferentes actores. El proyecto tiene como principio la inclusión de la comunidad y la iniciativa privada en los procesos de planeación en todas las etapas. Esto generalmente implica un retraso en la consolidación del proyecto ejecutivo. La planeación peatonal va muchas veces en contra de diferentes intereses (comerciantes ambulantes, automovilistas, grupos que se han apropiado de estos espacios para un uso particular, instancias de gobierno, etcétera).

Fortalezas.

El proyecto de investigación y la propuesta tienen una relación directa con lo que se ha venido haciendo dentro de la Dirección General de Proyectos Estratégicos de la SEDUVI en la que he estado involucrada personalmente. Existe un clima propicio en la administración actual para llevarlo a cabo.

10. Temas de interés para China en la Ciudad de México

Programas actuales de espacios públicos.

Esquemas de participación ciudadana.