



## INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROYECTOS URBANOS: FORMAS DE MOVILIDAD URBANA Y EXCLUSIÓN TERRITORIAL. CASO DEL BARRIO SAN LUISITO, MONTERREY, MÉXICO

Loredo Guzmán, Eduardo <sup>1\*</sup>; Rivera Borrayo, Elizabeth <sup>2</sup>

**Remisión inicial:** 2019-06-01; **Remisión definitiva:** 2019-09-19; **Publicación:** 2019-21-21

**Citación:** Loredo, E. y Rivera, E. (2019). Infraestructura vial y proyectos urbanos: formas de movilidad urbana y exclusión territorial. Caso del Barrio San Luisito, Monterrey, México. En *XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city"*: UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8501. E-ISSN 2604-6512. DOI <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8501>

### Resumen

La historia reciente de las grandes ciudades de América Latina refleja una adición tardía a los procesos globalizadores que exigen una mayor habitabilidad y modernización de los espacios urbanos. El crecimiento de las ciudades en general, no sólo implica un mayor número de población, sino que suceden complejas metamorfosis de las urbes, en términos estructurales, dadas a través de las formas de planeación con la generación de importantes operaciones urbanísticas.

El presente texto forma parte de los avances de una investigación más extensa de trabajo colaborativo interdisciplinario, que conllevan varios objetivos en términos teórico-conceptuales y metodológicos. La investigación busca identificar y explicar una parte de los acelerados procesos de transformación de las ciudades, principalmente respecto las implicaciones socio-espaciales con la planeación-construcción de proyectos urbanos y de infraestructura vial. Así mismo, la reflexión se dirige a la conjetura de, si estas intervenciones al espacio urbano permiten generar esquemas de mayor cohesión social, permeabilidad urbana y propiciar una mejora en las condiciones de movilidad urbana en los diferentes sectores sociales y fragmentos espaciales que componen nuestras ciudades en México.

El caso de estudio localizado en una de las urbes más importantes del país, ubicada al noreste: la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) – con poco más de 5 millones de habitantes y con un aumento de vehículos de motor que pasó de 500 mil en 1990 a 2 millones en 2015 (INEGI, 2018) –. Situación que ha coadyuvado la proyección de diferentes estrategias de planeación y desarrollo metropolitano con la finalidad de solventar las problemáticas urbanas y de movilidad, propuestas que han sido múltiples y de variada magnitud, así como las repercusiones en el ámbito social y ambiental.

Se hará una revisión de la situación en el contexto de la ZMM, el caso de análisis particular es un espacio que ha tendido una serie de problemáticas de conectividad – urbana y social – y que por sus condiciones histórico-tradicionales representa un elemento identitario relevante para la ciudad: el llamado Barrio San Luisito, comunidad que ha estado expuesta a distintas formas de exclusión social y fragmentación urbana, a las que se añan la presión inmobiliaria y de intereses por el uso de suelo, impuestos por los espacios que la rodean. Desde hace décadas se ha ejercido una intimidación – tanto de parte las instancias gubernamentales como del sector privado – por imponer diferentes proyectos urbanos y de infraestructura vial, clasificados como “estratégicos” con el que se pretende generar un ansiado “desarrollo y progreso” de forma integral. Por las experiencias acumuladas en diferentes contextos, entendemos que dichos proyectos corresponden por lo general, a las demandas y formas de especulación del mercado inmobiliario, bajo la “retórica” promesa de contribuir con los procesos de desarrollo, interconexión vial y mejora de movilidad urbana en beneficio de toda población.

Respecto a la metodología de trabajo, la investigación parte de los estudios propios de las teorías y métodos del urbanismo y la arquitectura, así como su correlación con las áreas de la geografía humana, sociología y antropología, para establecer un eje teórico transversal que permita conjuntar bases cuantitativas (datos geo-estadísticos,

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Nuevo León, México, <https://orcid.org/0000-0003-1555-7680>; \* Correo de contacto: [loredox@gmail.com](mailto:loredox@gmail.com)

<sup>2</sup> Universidad de Guadalajara, México. CUAAD / Centro de Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial, <https://orcid.org/0000-0002-4516-1372>.



instrumentos de planeación y diferentes fuentes documentales) y cualitativas (análisis etnográfico, descripción densa, entrevistas, mapeo y registro de campo) que dará soporte al entendimiento de las condiciones socio-espacial del sitio de estudio. De los resultados obtenidos del análisis cualitativo se permitirá describir las condiciones espaciales y las formas de movilidad cotidiana y, esencialmente, explorar las relaciones existentes entre la construcción de dichos proyectos urbanos y de infraestructura vial – sumado a los procesos de resistencia social – a partir de la articulación de las escalas en la producción del espacio.

## Abstract

The recent history of the big cities in Latin America reflects a late addition to the global processes that need a bigger livability and modernization of the urban spaces. The development of the cities is not only about residents but complex metamorphosis of the metropolis through forms of planning.

This text is from a part of a longer research of collaborative and interdisciplinary teamwork that share some theoretical and conceptual framework. The research aims to identify and explain a part of the rapid transformation processes of the cities, mainly due to the socio-spatial implications with the planning construction of the urban projects and road infrastructure. The reflection is about the conjecture if these interventions in the urban space allow to create more social cohesion, urban permeability, and urban mobility improvement in the different social sectors in Mexican cities.

Our case study is situated in one of the most important metropolis in Mexico; it is localized in the northeast of Monterrey metropolitan area. There are more than 5 millions of inhabitants and the increase of motor vehicles went from 500 thousand in 1990 to 2 millions in 2015 (INEGI,2018). This situation has lead to the projection of different planning strategies and metropolitan development to find solutions to the urban and mobility problems.

Even though the situation and context of the Monterrey metropolitan area have been reviewed, the particular case has had some urban and social connectivity problems. « El barrio San Luisito » due to historical and traditional conditions represents an element of identity of the city. This community has been exposed to different forms of social exclusion and urban fragmentation. For this reason, it faces real-estate pressure and land use regulations from the surrounding area. Some decades before, it has been intimidated by government departments and private industry to build and impose urban projects and road infrastructure; they are classified as « strategic » to gain « development and progress ». These projects pursue are the answers to demands and kinds of speculation of the real-estate market, under the « rhetorical » promise of contribution in the development processes, interconnections, and urban mobility improvement.

The methodology of this research is focused on the theory and methods of the urban planning and architecture, as well as the reciprocity of human geography, sociology, and anthropology to establish a transverse framework that allows quantity and qualitative basis to support and understand social-space conditions. The results from the qualitative analyze will describe spatial conditions and everyday mobility, and explore the relations between the construction of these urban projects and road infrastructure, added to social resistance processes. In order to contextualize the derived stages from the prospective analyses that visualizes the planning forms for the urban mobility under the premise of improving the conditions and terms of benefits and quality of life and well-being. As well as, the spreading of paths to study the mobility since the analytical whole of the urban livability. Finally, it reaches some reflections about territorial exclusion and the struggles as a result of concatenation of organized efforts from the inhabitants themselves to defend their communal space.

**Palabras Clave:** Infraestructura vial; proyectos urbanos; movilidad urbana; exclusión territorial

**Key words:** Road infrastructure; urban projects; urban mobility; territorial exclusion

## 1. Introducción

La historia reciente de las grandes ciudades de América Latina refleja una adición tardía a los procesos globalizadores que exigen una mayor habitabilidad y modernización de los espacios urbanos. El crecimiento considerable de las zonas metropolitanas en la frontera norte de México no sólo implica un mayor número de población, sino que implica la transformación de las urbes en términos estructurales y las formas en que estas se adaptan a las nuevas condiciones de ese cambio. En el contexto de las grandes ciudades mexicanas en las últimas dos décadas se ha presentado un crecimiento demográfico importante, en la que pasamos de



97.5 en el 2000 a 125 millones de personas en el 2019 (INEGI, 2018). Por lo que, entender las condiciones en que la población debe desplazarse y descubrir el funcionamiento dinámico ha sido una parte fundamental en los estudios urbanos.

En este respecto, las formas en que la población debe moverse en sus condiciones de vida cotidiana, la *numeralia* ha sido registrada en la base de datos creada como parte de una obra que recoge una serie de investigaciones sobre los problemas nacionales<sup>3</sup>; en el cual se indica que “el tiempo de traslado cotidiano promedio en el país es de cerca de 44 minutos por recorrido.” (Suárez y Delgado, 2015: 114) Entre los datos más relevantes se encuentra la relación que cuando la movilidad cotidiana implica “salir de su municipio, pero aún dentro del mismo estado, el tiempo de recorrido aumenta hasta 73 minutos.” (Suárez y Delgado, 2015: 117) Esta cifra describe cómo se complica la interconexión en una zona metropolitana en México.

La región noreste del país ha sido y es hoy el punto neurálgico del desarrollo industrial en el siglo XX. La ciudad de Monterrey concentró algunas empresas icónicas de talla internacional y un polo de atracción para la población inmigrante.<sup>4</sup> Algunos datos en el rubro de movilidad indican que en 1990 se contabilizaban alrededor de 500 000 vehículo de motor y para el año 2015 la cifra era cercana a los 2 millones de vehículos en circulación. (INEGI, 2018) Además de considerar que en el 2019 la ciudad de Monterrey ocupa el lugar 49 del ranking de ciudades con mayor congestión y dificultades de tránsito. (INRIX, 2019)

Por lo anterior, en recientes fechas los esfuerzos gubernamentales para mejorar las condiciones de la ciudad en relación a la movilidad urbana han derivado en grandes proyectos con la intención de tratar de dar solución a los problemas de movilidad y los diferentes medios de transporte urbano e infraestructuras viarias para solventarlos. La presente investigación aborda la disyuntiva del plan de interconexión que busca realizar un túnel para conectar el centro histórico de la ciudad de Monterrey con el municipio de San Pedro Garza García (SPGG)<sup>5</sup>.

En este caso nos enfocamos comprender el alcance de un proyecto particular de infraestructura vial en el espacio señalado como el *Barrio San Luisito* en la ciudad de Monterrey, y que representa un caso significativo para comprender el alcance de las formas de intervención no sólo desde la perspectiva física, sino en las repercusiones en el ámbito social.

Parte sustancial de este análisis consiste en entender como en lo particular dicha comunidad resuelve sus formas de *movilidad cotidiana* no motorizados (peatonal y bicicleta). Comprender como los *proyectos urbanos*, en este caso de *infraestructura vial*, permiten o no generar elementos de cohesión entre los diferentes fragmentos de la ciudad o contribuyen a esa segmentación urbana y social.

---

<sup>3</sup> “Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta nacional de movilidad y transporte” (Suárez y Delgado, 2015).

<sup>4</sup> En la actualidad la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) registra poco más de 5 millones de habitantes. (INEGI, 2018)

<sup>5</sup> Algunas de las características que sobresalen de SPGG es que se ha sido considerado como el municipio más rico de América Latina (CONEVAL, 2015; S&P Global, 2017).



## 2. Proyectos urbanos e infraestructuras viales: estrategias y escenarios adversos a la ciudad

El término *proyecto urbano*<sup>6</sup> ha constituido un elemento de análisis y objeto de estudio desde hace algunas décadas, si bien se utiliza para definir como operaciones a la escala de la ciudad, ha sido una larga la empresa de establecer su significado y abordaje teórico, desde el recorrido por la historia y en los diferentes latitudes nacionales e internacionales, donde se han establecido diferentes lógicas sobre su evolución y aplicación conceptual, tratando de contextualizar sus procesos y proyección de la ciudad actual. Desde las visiones eurocentristas: François Tomas (1998); Oriol Boigas (2007), Jordi Borja (2005), Manuel Solá-Morales (1987), Manuel Martín (1997) como del ámbito latinoamericano: Mario Lungo (2001, 2002 y 2005), Nuno Portas (1998) y por supuesto, el nacional: Rafael López Rangel (2005).

La noción de *proyecto urbano* se utiliza de forma coloquial para nombrar desde importantes conjuntos urbano-arquitectónicos como a edificios emblemáticos que sobresalen por sus características físicas – y por lo general condicionadas por la magnitud de los recursos económicos que se invierten en ellos, o también por la autoría del renombre mediático de firmas de despachos o estudios de arquitectura – pero principalmente los podemos reconocer por su impacto en un espacio urbano determinado. Como alude Rafael López Rangel: “[...] es conocido que en ámbito de la cultura urbano-arquitectónica se ha presentado diversas maneras de entender y definir el “proyecto urbano” [...] todo proyecto que desborde los terrenos convencionales y tiendan a desestructurar las tramas preexistentes y a irrumpir en una “escala mayor”, transformando la ciudad, se le llega a denominar “urbano” (López, 2005).

Hoy la idea de proyecto urbano se ha tomado bajo una diferente concepción en la que se ha adoptado como parte de un instrumento o método de intervención en la ciudad, en la que participan distintos grupos de actores. Borja por su parte alude que existen dos elementos importantes para hacer ciudad son los espacios públicos y la ciudadanía (Borja, Jordi. 2003: 30), asumiendo la significación y peso de la ciudadanía en involucrarse con los distintos procesos urbanos. Son diversos las concepciones desde el ámbito europeo,<sup>7</sup> algunas han estado marcadas con referencias claras de inversiones empresarial-inmobiliaria y plan de inversiones – principalmente privadas – que en su caso están mayormente reguladas por el sector público. “El proyecto urbano es a la vez una estrategia operacional que sabe a dónde quiere ir a mediano plazo y promueve una acción sobre el terreno en el inmediato, y también es la expresión de una determinada cultura urbana, de una idea de ciudad, es decir, de una manifestación de valores... Técnicamente destaca su carácter de punto de encuentro entre plan y proyecto que permite un desarrollo escalonado y coherente de una política de transformación urbana, sea en la ciudad consolidada, sea en la ciudad dispersa” (Borja, 2003, pág. 76).

---

<sup>6</sup> Si bien el concepto mismo proyecto urbano, se sobrentiende sin la adjetivación “gran”, “grandes” o los prefijos “macro”, “magno” o “mega”, se refiere por sí mismo a relacionarlo a una escala de extensas proporciones en lo urbano. No usar dichos adjetivos o prefijos no le resta significado dentro de las formas de intervención en la ciudad.

<sup>7</sup> Principalmente nos referimos el caso del caso de Barcelona, donde las formas de intervención hacia lo que fue la celebración de los Juegos Olímpicos de 1982, y posteriores proyectos del Forum y 22@, con el que hizo un gr alarde mediático y promovido como casos de éxito, hoy presente problemáticas que afectan a las condiciones de la vida cotidiana de la población que aún se concentraba en los barrios antiguos y tradicionales de la ciudad.



En el caso de México, una de las posturas que establece con mayor idea de lograr una mayor integración y enfoque social, se encuentra en la definición de Rafael López Rangel<sup>8</sup>, en donde incluye al proyecto urbano la búsqueda de mecanismos de concentración de fuerzas y organizaciones de vecinos para que se tome en cuenta a la comunidad en la intervención directa de su espacio inmediato.

“El proyecto urbano debe considerarse como un proceso, y no como algo establecido, o que debe establecerse como “permanente”. Representa las necesidades, requerimientos y opiniones de la población involucrada, a los “agentes” sociales, y en una sociedad democrática constituye el resultado de consensos políticos y no sólo de “cálculos técnicos y normatizados” (López, 2005).

Mario Lungo (2005, pág. 52) establece que las acciones como la recuperación de las áreas históricas-tradicionales, con el fomento de un sistema de transporte público masivo, rehabilitación de vivienda y edificaciones antiguas, como la atención hacia las nuevas áreas de crecimiento, etc., resultan prioritarias en las estrategias de intervención a través de *proyectos urbanos*.

Por lo tanto, debemos resumir y entender que el *proyecto urbano* “... se expresan como una propuesta y proceso integral de transformación, innovación y modificación de un sector de la ciudad, el cual ocurre a través de propuestas de construcción de conjuntos urbano-arquitectónicos<sup>9</sup>, que permiten generar acciones de desarrollo (ya sea de renovación-rehabilitación-revitalización-reconversión, etc.) y, que a su vez, estos puedan establecer elementos de cohesión entre los diferentes fragmentos urbanos en las metrópolis”. (Rivera, 2015, pág. 79)

Si bien la magnitud y la escala del *proyecto urbano* continúan como parte del análisis conceptual, entendemos que estos se analizan desde la dimensión cuantitativa, pero también está supeditada a la percepción que cada comunidad puede adoptar sobre estos, puede ser muy relativa, principalmente respecto a lo que visualizan en cuanto a los impactos que pueden generar en su espacio social.

### 3. La movilidad cotidiana y la ciudad

En este trabajo se incorpora al estudio de la *movilidad cotidiana* desde el reconocimiento de experiencias y la relación con el espacio urbano, cuyo debate en la ciudad desprende varios frentes de análisis, refiere a una solicitud coyuntural de dinámicas urbanas en relación con los actores sociales; así mismo, propone una relación multidisciplinaria de enfoques teóricos-metodológicos para la argumentación de la realidad social contemporánea. El concepto de movilidad llega a surgir debido a la “... necesidad de los ciudadanos de moverse por un espacio concreto, en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada. La suma de los desplazamientos individuales es lo que se denomina movilidad cotidiana” (Miralles-Guasch, 2002, pág. 27).

---

<sup>8</sup> Sus aportaciones se relacionan en el campo de la teoría de la arquitectura y el urbanismo, y algunas de sus publicaciones, previos a lo que fue su trabajo de tesis doctoral “*Proyecto urbano y sustentabilidad*” (2006).

<sup>9</sup> En la que se incluye entre lo urbano: equipamientos, infraestructuras viales, de transporte, y demás servicios básicos sanitarios, abasto,



La dinámica de la *movilidad cotidiana* refleja diversas problemáticas urbanas que precisan abordarse no sólo en términos de cantidad sino de calidad. Tales dificultades dentro del entorno urbano implican cuestiones como el tiempo, contemplado desde la espera del transporte, el traslado, el trasbordo y las eventualidades que llegasen a ocurrir; así como la distancia, los trayectos entre los centros laborales o educativos y las zonas residenciales.

Las aproximaciones al objeto de estudio reconocen las narrativas de los fenómenos urbanos como el vínculo para el registro de la movilidad cotidiana. Donde la movilidad cotidiana considera principalmente “los desplazamientos diarios y repetitivos entre el domicilio y el lugar de trabajo” – en clara alusión al término *commuting*, el cual es el viaje para ir al trabajo – (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009, pág. 195). “Cuando los desplazamientos de las personas están directamente relacionados con la utilización de los diversos medios de transporte se introduce una nueva fuente de desigualdad en la ciudad. Aquellas personas con mayor capacidad para utilizar los transportes mecánicos se desplazan con más facilidad y, por tanto, tiene más acceso a las actividades urbanas” (Miralles-Guasch, 2002, pág. 29).

Los nuevos paradigmas de las movilidades integran visiones de análisis que abordan las prácticas sociales desde la interrelación entre los cambios en los transportes y las dinámicas sociales desde la producción de los espacios. Estos nuevos enfoques de las movilidades traslapan diversas problemáticas que circundan elementos como la seguridad, la accesibilidad y las estrategias individuales y colectivas para cumplir con las trayectorias en el espacio urbano. (Sheller y Urry, 2006; Sheller y Urry, 2016; Sheller y Urry, 2018) Bajo esta nueva lógica de abordar la movilidad, los espacios cotidianos para desplazarse dentro de la urbe son el escenario dinámico donde el individuo ejerce su derecho a la ciudad.

#### **4. Metodología de estudio**

La investigación permitió hacer un acercamiento al análisis de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) que implica la descripción de sus dinámicas, además de interpretar los elementos que ofrece el imaginario sobre el desplazamiento diario y su relación con las prácticas de apropiación del espacio urbano determinado, utilizando elementos cuantitativos, pero principalmente elementos de carácter cualitativo.

La técnica empleada en términos cualitativos para entender una parte de las formas de *movilidad cotidiana* de la ciudad de Monterrey, fue a partir de los relatos desde el espacio vivido y la realización de entrevistas para determinar las representaciones de la realidad a través de la perspectiva de los habitantes de la ciudad serán abordadas por medio de un análisis etnográfico para reflexionar las dinámicas de la vida cotidiana, lo que posibilitará su exploración y análisis desde la experiencia de la movilidad de los habitantes de dicha ciudad. El enfoque de estudio de la problemática urbana desde la fenomenología de la movilidad cotidiana recupera las propuestas sobre la conceptualización del “mundo de la vida” como eje operativo en la actividad de la producción en la vida social. La perspectiva espacial microsociedad de la vida cotidiana enfatiza la relevancia de la comprensión desde las experiencias de los habitantes de la ciudad desde el estudio de “las vivencias espacio-temporales de los propios sujetos” (Lindón, 1997, pág. 180)

Para lograr formular un análisis oportuno fue necesario recurrir a una serie de técnicas para recopilar la información y codificarla. Herramientas como la observación (directa, participante),



descripciones<sup>10</sup>, grupos focales, serán las adecuadas para rescatar las narrativas de la experiencia de la movilidad desde el “mundo de la vida cotidiana”. “El mundo de la vida cotidiana significará el mundo intersubjetivo (...) toda interpretación de este mundo se basa en el acervo de experiencias.” (Schutz, 2003, pág. 198)

El trabajo de campo consta observaciones en sitios que se han detectado como puntos nodo de la movilidad cotidiana en el *Barrio San Luisito* y sus cercanías. Además, se han efectuado entrevistas semiestructuradas con informantes claves que incluye algunos usuarios habituales del transporte público y otros que participan en formas alternativas de movilidad. También se implementó la técnica de sombreado<sup>11</sup>, la cual consiste en seguir a un usuario durante todo su trayecto desde su vivienda a su lugar de trabajo.

Al mismo tiempo se llevó a cabo una serie de análisis de algunos elementos cuantitativos planes y mapas sociales, con la finalidad de establecer un eje teórico transversal que permita conjuntar bases cuantitativas con las cualitativas. Dicha información fue muy variada a partir de los datos geo-estadísticos (datos poblacionales y censos oficiales del INEGI), instrumentos de planeación urbano-territorial, reportes promocionales sobre las diferentes estrategias de proyectos urbanos y propuestas de desarrollo urbano de los municipios involucrados, así como otras fuentes documentales de notas periodísticas y demás elementos de difusión promocional de dichos proyectos.

## 5. El proyecto urbano de la interconexión Mty-SPGG

El proyecto denominado "Movilidad sustentable Centro de Monterrey-Valle Oriente San Pedro Garza García", presentado por el Gobierno del Estado de Nuevo León a través del Fideicomiso de Proyectos Estratégicos (FIDEPROES) en los Municipios de Monterrey (Mty) y San Pedro Garza García (SPGG) es más conocido como “la interconexión”. Dicha intención de realizar un paso vial que conecte estos municipios implica la demolición y cambios del trazado original de una parte nodal del *Barrio San Luisito*-colonia Independencia.<sup>12</sup>

En una primera etapa se ha constituido un reordenamiento urbano a través de formar “distritos urbanos” de algunas zonas de la metrópoli, dentro de lo que su plan de zonificación secundaria<sup>13</sup>. Una de las estrategias por parte del Estado para desarrollar la zona de estos “distritos” ha sido el de buscar implementar la realización de un segundo túnel que atraviese parte del Cerro de la Loma Larga<sup>14</sup>. En los diversos cambios de poderes, tanto de los

<sup>10</sup> Escribiría Geertz (2005, 24) “la etnografía es descripción densa”.

<sup>11</sup> La “técnica del sombreado” propone una recopilación de la experiencia de la movilidad desde una innovación metodológica similar a la etnografía en movimiento. (Jirón, 2012; Jirón y Imilan, 2016) Se realiza una etnografía siguiendo codo a codo la trayectoria del transeúnte. La cercanía con la dinámica de la movilidad permite detectar las estrategias y los «guiños» que vuelven extraordinaria la jornada cotidiana.

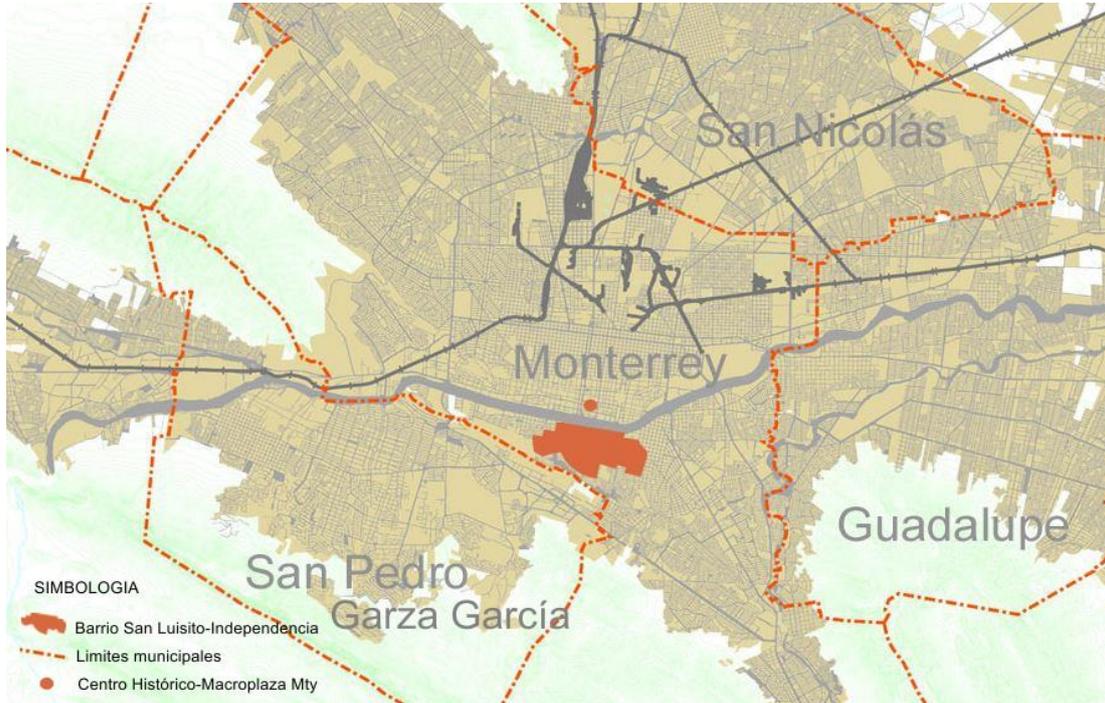
<sup>12</sup> Es necesario aclarar que si bien hemos nombrado a nuestro caso de análisis como Barrio San Luisito como se le conoce comúnmente, pero oficialmente lleva el nombre de Colonia Independencia (o La Indepe), pero para fines que se refiere a la situación de identidad y pertenencia del barrio, se ha preferido nombrarla con su nombre coloquial de “Barrio San Luisito”.

<sup>13</sup> Los procesos más avanzados se concentran en el sur de la ciudad, con el llamado “Distrito Tec” el cual geográficamente colinda con el territorio del “Distrito Independencia”, proclamado así por las autoridades en alusión a la colonia Independencia. Establecidos en su Planes de Desarrollo Urbano de San Pedro Garza García 2030 y Monterrey 2013-2025.

<sup>14</sup> En la historia reciente de la ciudad después de concluir el Túnel del Cerro de la Loma Larga en 1998, se inició la iniciativa gubernamental por continuar la “interconexión”, la cual consistía en realizar otro túnel, pero por las avenidas Cuauhtémoc y Pino Suárez pasando por las calles de Tlaxcala y Colima de la colonia Independencia. El proyecto no se concretó, además que la población del Barrio San Luisito mediante la presión popular los habría llevar a topar con

ayuntamientos como del gobierno estatal, se han ejecutado algunas variantes para retomar el proyecto. Durante los años del 2003-2006, se volvió a correr el rumor de la intención de un nuevo túnel,<sup>15</sup> a excusa de crear un par vial para mejorar la comunicación entre los municipios, ese proyecto situaba el paso del túnel a escasos 2 kilómetros del primero.

Figura 1. Mapa General del Área Metropolitana de Monterrey (AMM) y Municipios de SPGG y Mty



Fuente: CEDEM (2006). Observatorio Urbano / Centro de Desarrollo Metropolitano y Territorial. Tecnológico de Monterrey / ITESM. Web: <http://www.mty.itesm.mx/egap/centros/cedem/imagenes/mapabaseAMM.jpg>

En el 2000, después de la construcción del túnel vial se llegó a mejorar la comunicación entre los municipios de SPGG y Mty, orientada a favorecer la movilidad motorizada de particulares y se incorporaron mejoras en los accesos principales con la cual la zona sur se podía recorrer con mayor fluidez en vehículos particulares.

El municipio de SPGG se destaca como un polo financiero importante que atrajo nuevas inversiones empresariales, por lo tanto, la rutina laboral de la ciudad vinculó una nueva ruta de expansión de centros de trabajo y residenciales.

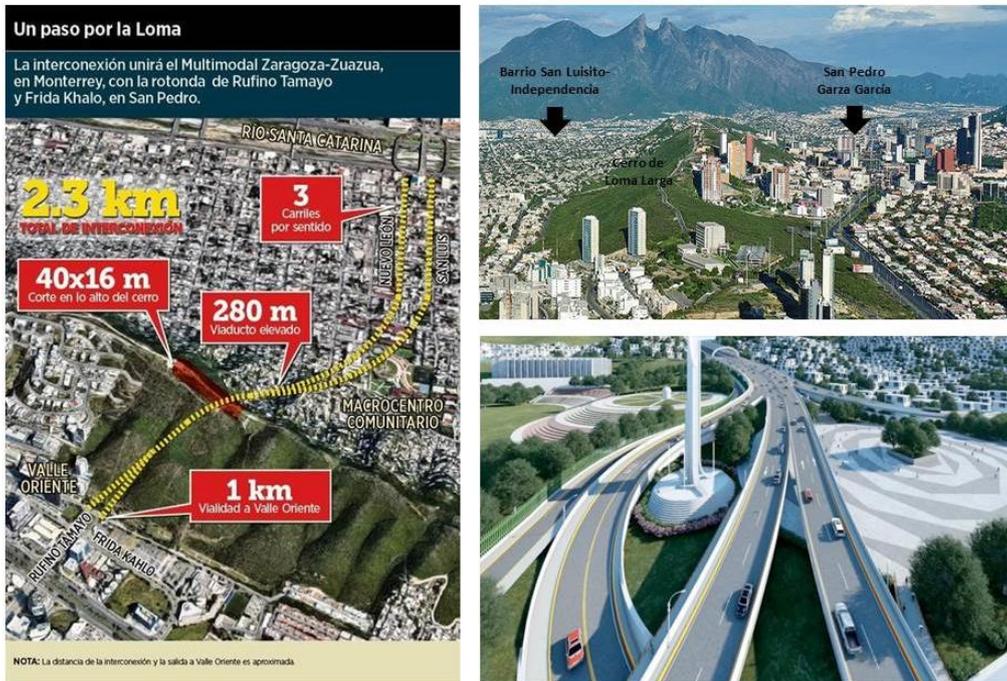
Por lo anterior, entre otros factores, actualmente se continúa la búsqueda de agilizar el vínculo de acceso desde el centro de la ciudad hacia el sur, pero que ha dejado de lado otras formas de movilidad, como el transporte urbano.

---

pared; así mismo, en ese momento no se presentaban condiciones de desarrollo inmobiliario ni mercantil del otro extremo, en el municipio de San Pedro Garza García (SPGG).

<sup>15</sup> Tal y como se han manifestado en diferentes ocasiones en reportes periodísticos de las inconformidades de la población.

Imagen 2. Plan de Interconexión y Render del proyecto de infraestructura vial



Fuente: Periódico El Norte. Grupo Reforma.

La forma y el método para lidiar con una propuesta a un conflicto de tránsito no ha sido del todo acorde a favorecer a los grupos vulnerables de escasos recursos, pues a lo largo de más de veinte años se ha seguido priorizando a la movilidad motorizada, y quizá más en relación al uso de vehículos particulares como principal eje de atención. Las voces de los involucrados en la problemática, así como identificar las inquietudes por parte de la sociedad civil, los vecinos organizados y las autoridades correspondientes han permitido entender parte de su problemática cotidiana en sus condiciones de vida urbana como afectados directos del proyecto urbano, quienes no se les ha considerado del todo como comunidad para atender sus problemas particulares, quedando excluidos de las decisiones por parte de las consultas públicas para en la proyección de dichas estrategias de planeación urbana. Hay poca transparencia y los acercamientos con la población no han privilegiado el diálogo, sino un discurso impositivo y señalamientos categóricos.

## 6. El *barrio* como espacio de la movilidad urbana

Se identifica la relación directa que desprende el habitante del barrio y su configuración histórica a partir de su espacio vivido. “El barrio aparece como el dominio en el cual la relación espacio/tiempo es la más favorable para un usuario que ahí se desplaza a pie a partir de su hábitat. Por consiguiente, es ese trozo de ciudad que atraviesa un límite que distingue el espacio privado del espacio público: es lo que resulta de un andar, de la sucesión de pasos sobre una calle, poco a poco expresada por su vínculo orgánico con la vivienda” (De Certeau, Giard y Mayol, 2006, pág. 9). Existe una importancia considerable en la relación *barrio* y la *movilidad cotidiana*, en las entrevistas con los informantes claves, los habitantes del *Barrio San Luisito* exponen una conexión intrínseca entre la ciudad y el *barrio*. Este sentido de



pertenencia, el vínculo del habitante para con el barrio, con las que rescatan las perspectivas históricas y conjugan las percepciones a través del tiempo de los constructores del espacio.

Los propósitos de mencionar al *Barrio San Luisito* remiten a su historia y la construcción social del imaginario que desglosa los mitos y las narraciones de los transeúntes del lugar. Acerca de su geografía: al estar ubicado en la parte del Cerro de la Loma Larga,<sup>16</sup> las calles se encuentran en su mayoría en desnivel por la topografía natural de pendientes escarpadas – lo que hace que los habitantes de las zonas más cercanas a la cúspide, se encuentren con mayores dificultades de accesibilidad-, que genera por consiguiente una serie de dinámicas en las cuales los habitantes sortean las dificultades del terreno.

“La accidentada topografía de La Loma, condiciona las formas de traslado a pie o en vehículo, casi siempre se está subiendo o bajando, las escaleras están por todos lados: en banquetas, en los accesos a las viviendas y como única forma de hacer camino en la parte alta, donde lo pronunciado del terreno no permite paso de vehículo automotor alguno. En la colonia se baja al trabajo y se sube a la casa, arriba es descanso, apoyo, el abajo es discriminación, explotación. Hay generalmente un esfuerzo físico al subir, mayor o menor, compensado por el sonido producido por el abrir de la puerta de la casa, del nuevo contacto con el centro personal, punto de partida y retorno”. (García-García, 2015, pág. 127)

Son dos dinámicas diferentes donde desde la condición física del terreno se crean antagonismos espaciales, con eso se tildan las diferencias entre los habitantes del barrio: los de arriba y los de abajo. “El espacio habitado trasciende el espacio geométrico.” (Bachelard, 2010, pág. 79) Los de arriba son los otros.

Los de abajo marcan los límites. Es muy variado definir qué condiciona el establecimiento del arriba y el abajo, como punto cardinal están las escalinatas que cortan la secuencia de las calles. En ese arriba no hay tránsito libre, el código principal es ser (re)conocido. Los pasadizos que se crean, son conformados por los cauces naturales de la corriente del agua. Es un laberinto con trampas y con rampas, escalinatas, callejones y veredas en pendientes pronunciadas, algunas sin pavimentar. Arriba quizá esté más marcado la unidad de los habitantes y su regulación con una ley propia.

De abajo sobresale la calle, allí se da el espectáculo, se torna lo cotidiano, que extraordinariamente no es preciso una rutina. “La calle se repite, y cambia como la cotidianidad: se reitera en el cambio incesante de la gente, los aspectos, los objetos y las horas.” (Lefebvre, 1978, pág. 94) La calle es tomada; simbólicamente es un espacio para extender lo privado en el lugar de lo público. La calle convoca. La procesión de los de arriba se hace notar a ciertas horas. Siempre son vísperas del carnaval. Arriba abarca el significado estridente; Los populares “sonideros”<sup>17</sup> ambientan el barrio. “El estar al margen del río Santa Catarina le ha dado un cierto carácter «ribereño» a la colonia”. (García-García, 2003, pág. 239) Se siente un ambiente muy costeño, todos los días son domingo. Quizá abajo queda lo lúgubre, queda lo histórico, y arriba está ese espíritu reivindicativo de su mote de “barrio bravo”.

---

<sup>16</sup> Es una parte del complejo de elevaciones o lomas que forman parte de la Sierra Madre Oriental y que se integran a la ZMM.

<sup>17</sup> Personajes tradicionales del barrio, reproducen música colombiana vallenata desde lo alto de la colonia y organizaban bailes en el barrio.

El *Barrio San Luisito* se extiende en sus márgenes imaginarios hasta el centro de la ciudad, hay un ir y venir en su forma y su narración. La práctica espacial lleva a trasladar el barrio hasta donde el uso simbólico del espacio lo experimente. Casi la totalidad de la literatura acerca del *Barrio San Luisito* se centra en ese abajo; “arriba” es desconocido, es la encrucijada del *barrio*. Se podría argumentar que “abajo” se presenta una diáspora que, aun así, ante todas las calamidades, se niega a desaparecer como *barrio*. La *movilidad cotidiana* de los habitantes del *barrio* incide en la configuración de los espacios según las prácticas y tácticas de su movilidad. Algunos oficios como el de *burrero* o *pirataxis*<sup>18</sup> facilitan las prácticas de la movilidad en las zonas con dificultades de acceso. Los de arriba para subir los materiales de construcción y objetos de grandes dimensiones o pesados se utilizan mulas o burros.

**Imagen 3. Movilidad del barrio escaleras y burreros, resistencia social**



Fuente: Eduardo Loredo, 2019.

Don Marzo mayor de 70 años, Burrero. Inicia su trabajo cerca de las 6 de la mañana. Señala que lleva más de 35 años en el oficio como burrero. Se les denomina burreros porque utilizan burros y mulas para ofrecer un servicio de movilidad principalmente de mercancías. Cubre una ruta en la parte de la cúspide de una zona del barrio. Dice Don Marzo: “Se necesitan mulas, esas son las fuertes. Yo ya sólo hago carreras temprano. Yo vivo hasta *arribota* (*sic*), así que conozco lo difícil que es subir las cosas.” En este recorrido para cubrir su trayecto, nos comentó que anteriormente trasladaba materiales para la construcción de viviendas en la parte más alta del barrio. Ahora principalmente se dedica a subir mercancías como refrescos, cerveza, comestibles para las tiendas que hay en esa zona. Su aporte a la comunidad es

<sup>18</sup> Uso coloquial del adjetivo pirata para referir a su condición de ilegalidad.



evidente, satisface una necesidad. Recorre con sus mulas las escalinatas, pero no sólo como un oficio, sino como parte primordial de las tácticas de la movilidad que tradicionalmente han surgido en el *barrio*.

La *movilidad cotidiana* implica un análisis de reconocimiento de distintos puntos de trayectoria, pueden incluirse otros motivos como el ocio, el acceso a servicios de salud, compras en establecimientos o visitas a familiares y amigos. (Casado, 2008) En ocasiones los propios transbordos se generan dentro del barrio, para cumplir con el recorrido habitual. En los espacios nodos del barrio están ubicados los puntos de reunión de los pirataxis.

Anónimo, 22 años, habitante del barrio. Conductor de un pirataxi. Él tiene cuatro años como taxista en el barrio. Sin papeles, ni permisos. Sólo con el acuerdo colectivo de quiénes agendan sus turnos y puntos de trabajos. Trabaja en el rubro de la construcción, en sus tiempos libres y cuando no tiene un trabajo fijo se dedica a hacer “carreras” (sic). Este servicio es de gran utilidad porque las personas que arriban a la colonia en transporte público en ocasiones quedan retiradas de su lugar de residencia, por lo que un taxi es la mejor opción. Nos cuenta el joven un poco su trabajo.

*En las tardes es cuando hago base en (la calle) Querétaro y 2 de abril, a veces también estaba en la Leal (centro comercial del barrio). La gente a veces pasa por aquí porque viene a la farmacia o a comprar comida preparada, y ya pues las llevamos para “arriba”. Les tiras un paro [ayuda] porque a veces en el centro no te quieren traer los taxis, o el camión deja de pasar como a las 10 de la noche. Mucha gente sube con su mandado [despensa], o vienen del mercado y así suben su botana [comida]. Algunos te piden tiradas especiales como ir a la clínica, ir a un banco en el centro o subir algún mueble.*

Como muestra de algunas de las tácticas de la movilidad en el barrio, los sujetos refieren a la solución de dificultades cotidianas para la transportación en el barrio. Las autoridades responsables no han ofrecido una alternativa para lidiar con estas problemáticas, por lo que rescatamos de las entrevistas el proyecto de interconexión no los incluye y por lo tanto no les resulta atractiva la proposición. Señalaba otra persona que se dedica al servicio de taxi en el barrio, que ese proyecto va a cortar a la colonia y van a estar como más encerrados, acorralados por las grandes avenidas.

Maestro Orangel Torres, de 33 años de edad, habitante del barrio, profesor de educación básica fue un informante clave que nos explicó la relevancia del proyecto de interconexión y cómo afectaría principalmente la dinámica de los habitantes del barrio.

*Formalmente no han venido (autoridades del Gobierno) a presentar el proyecto de interconexión. Sólo vimos que publicaron un vídeo y se ve lo que pretenden hacer. Las escuelas, primaria y secundaria ubicadas en la calle Lago de Pátzcuaro se convierten en una especie de plancha de concreto, como un estacionamiento. La pregunta es, si este proyecto es para el bien de la comunidad ¿por qué lo hacen a escondidas? Por la calle Jalisco, donde se plantea llevar el proyecto, hay una escuela preparatoria, un centro comunitario, un comedor para pobres. Es un punto muy importante para el barrio. El impacto del proyecto es más que sólo dos calles, algunos edificios y casas. Es quitarle gran parte de su vida social. Pero, eso de llamar “distrito Independencia” apunta para que nos quiten y pongan edificios, desarrollos inmobiliarios. Nos quieren correr, es mucha presión eso que tengas una carretera a un costado*



*de tu casa. Mira, mi hijo es la quinta generación de mi familia que vive en la colonia. ¿A dónde me voy a mover? Nuestro modo de vida es el del Barrio.*

Sobre la dinámica laboral indicó que su familia tiene un taller de tapicería, su suegro que también es del barrio es zapatero. Reconoce el circuito de pequeños talleres en el barrio, señaló que la mayoría de los trabajadores son del mismo barrio, algunos hacen su trayecto a pie, otros más en bicicleta, pero, por la comodidad, no sólo de la cercanía, sino la accesibilidad. El problema sería cuando al realizar el proyecto de interconexión dividan la colonia con una avenida de alta velocidad, y además se adecuen calles de tránsito local como ramales de conexión vial. Los habitantes del barrio quedarán incomunicados.

En otra entrevista dimos con un informante clave que nos detalló su postura frente al proyecto de interconexión desde su profesión de arquitecto. La arquitecta Minerva Hernández, vecindada en la colonia Independencia desde hace más de 60 años, actualmente su familia reside entre las calles San Luis Potosí y Castelar. Nos ofreció una serie de entrevistas donde destaca varios temas. Ella apunta que un proyecto de esa magnitud difícilmente es algo aleatorio, pues – según su experiencia laboral en empresas inmobiliarias de la metrópoli – se busca una regeneración urbana.

*El barrio es un espacio clave para desarrollar el centro y allá con los ricos (en SPGG). Construir una avenida aquí (señala la calle San Luis Potosí) es hacer una barrera, es cortar el paso dentro del barrio. Hay salidas, además del túnel, está la salida por la avenida Garza Sada, o por acá por atrás para ir a la avenida Lázaro Cárdenas. Lo que pasa es que quieren meter más presión para correr a todos. El centro se quedó sólo, deshabitado, y las propuestas de edificar vivienda vertical son una apuesta que sólo favorece a los que tienen mayor capacidad económica. Es un modelo que se ve en las grandes ciudades, como Nueva York, Londres, la Ciudad de México.*

La arquitecta Minerva se refiere al proceso de gentrificación y cómo en la ciudad de Monterrey ha generado un impacto territorial en el Centro de la Ciudad y la zona sur, en el denominado “Distrito Tec”. En este nivel de análisis del barrio y las colonias se fragmentan, se dificultan los accesos y la movilidad se ve reducida por lo que traerá como consecuencia un debilitamiento en las prácticas comunitarias y el tejido social.

El proyecto de interconexión – a juicio de la arquitecta – es una excusa para poder hacer lo mismo que pasó con la Macroplaza. Donde se buscó crear más espacio público en el centro de Monterrey, pero se derribaron manzanas enteras con casa antiguas y negocios emblemáticos. “La nueva frontera urbana constituye también una creación decididamente económica. Las causas y los efectos de la gentrificación son también complejos en términos de escala. Si bien el proceso resulta muy evidente a escala de barrio, representa asimismo una dimensión integral de reestructuración global.” (Smith, 2012, pág. 102) El proyecto de Interconexión y las tentativas previas presentan una iniciativa de expulsión [blowout], mediante mecanismo sofisticados como la fragmentación del barrio, descuido intencional por parte de las autoridades, el aumento en el costo de los servicios básicos y el incremento del impuesto predial. En recientes fechas, con el cambio de uso de suelo a zonas residenciales cercanas al barrio se presenta un gran desarrollo inmobiliario en las colonias añadidas al denominado “Distrito Tec” con lo cual se apunta la expansión hacia el barrio por cuestiones geográficas



como la cercanía al centro con lo cual es notorio el próximo paso al acoso inmobiliario [blockbusting]. (Smith, 2012)

## 7. Reflexiones a manera de conclusión

Como parte del apoyo para entender los diferentes procesos de transformación que se presentan en el espacio urbano, se han realizado una clasificación y categorización de estos, de acuerdo con los tipos de intervención<sup>19</sup>, dada la diversidad de proyectos y estrategias operaciones que se han dado en el mundo y en distintas etapas de la historia de las mismas, En una primera instancia se puede establecer tres formas de clasificación de estos: a) por contexto histórico, b) por objetivos y c) por tipos de intervención.<sup>20</sup> En ésta última se expresan las intervenciones en estructuras ya consolidadas, tanto urbanas como arquitectónicas.

Las metrópolis latinoamericanas de hoy se encuentran estructuradas cada vez más como un artefacto donde se ven incrementados los flujos y las relaciones vinculantes en los modos de vida – en donde se aúna a las formas de producción, los ritmos y bienes de consumo – por lo que ese intercambio de bienes, personas y de capital establecido en las formas de planeación y proyectos para la ciudad, por tanto, las formas de movilidad se convierten actualmente en ejes estructurantes de la ciudad.

En ese sentido, las políticas de transporte, como comenta Carmen Miralles-Guasch, son las que deberían resolver las necesidades de movimiento de los ciudadanos, pueden ser una herramienta adversa, ya sea de inserción o de exclusión de un espacio urbano de los ciudadanos en el uso de su propio del mismo, ya sea en el ámbito laboral, doméstico o lúdico (Miralles-Guasch, 2002, pág. 29), a la que se le aunan una serie de condicionantes que pueden influir en esa desigualdad territorial.

“En casi todas las ciudades en el mundo, y mediante políticas de transporte que han favorecido el transporte privado en detrimento del público, aquellos ciudadanos menos capacitados para acceder al transporte individual son los que se sienten mas marginados a la hora de desplazarse” (Miralles-Guasch, 2002, pág. 29).

En el caso de los entrevistados refieren un hilo conductor acerca del acceso a la movilidad, la fragmentación de su espacio, además que en algunos casos en particular se explican las dinámicas de movilidad que presentan los habitantes del barrio. Si bien uno de los argumentos del proyecto de interconexión es la movilidad sostenible es muy evidente la accesibilidad desigual a la infraestructura urbana que promueve al privilegiar ciertos medios de transporte motorizados y particulares. La conjugación de componentes para analizar la movilidad cotidiana puede circunvalar el imaginario de la ciudad.

**Agradecimientos:** Esta ponencia es fruto del trabajo de tesis de Doctorado en Filosofía orientación en Asuntos Urbanos de la UANL y como parte de la investigación durante la Estancia Posdoctoral 2018-2019 en la misma Institución. Ambos autores recibieron beca del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).

---

<sup>19</sup> Trabajo de tesis doctoral, y posteriormente publicado en Rivera (2015).

<sup>20</sup> Para mayor detalle consultar: Rivera (2015, pág.115 y 116).



**Contribuciones de los autores:** El primer autor ha desarrollado la parte de teórico-metodológica sobre la movilidad cotidiana y el trabajo etnográfico. El segundo autor aporta los elementos teórico-conceptuales sobre proyecto urbano y coordina la estructuración del texto. Ambos participan en la elaboración de las conclusiones.

**Conflicto de Intereses:** Los autores declaran que no hay conflicto de intereses.

## Bibliografía

- Bachelard, G. (2010). *La poética del espacio*. México DF: Fondo de Cultura Económica.
- Casado, J. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(256-280). DOI: <https://doi.org/10.1344/sn2008.12.1418>
- Certeau de, M., Giard, L., Mayol, P. (2006). *La invención de lo cotidiano. 2. Habitar, cocinar*. México: Universidad Iberoamericana-Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- CONEVAL. (2015). *La Pobreza por Ingresos en México*. Recuperado de: [https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/info\\_public/PDF\\_PUBLICACIONESPOBREZA\\_INGRESOS\\_MEXICO\\_WEB.pdf](https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/info_public/PDF_PUBLICACIONESPOBREZA_INGRESOS_MEXICO_WEB.pdf)
- García-García, A. (2003) Territorialidad y violencia en la colonia Independencia de Monterrey. En Narváez, B. (Ed.) *AEDIFICARE 2003* (págs. 235-253) Monterrey: UANL.
- García-García, A. (2015) *Calles, barrios y de sus arquitecturas efímeras*. Monterrey: UANL/Tilde editores.
- Geertz, C. (2005) *La interpretación de las culturas*. México: Editorial Gedisa.
- INEGI (2018) *Tabulados del Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. [Base de datos] Recuperado de: <http://ww.beta.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=mdemo02>
- INRIX, (2019). *INRIX 2018 Global Traffic Scorecard*. Recuperado de: <http://inrix.com/scorecard/>
- Jirón, P. (2012) "Transformándome en la sombra". *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos* 10: 1-14. Recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra/>
- Jirón, P, y Imilan, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52), 51-64. Recuperado de: [http://www.scielo.org.mx/scielo.phpscript=sci\\_arttext&pid=S0170172016000200051&lng=es&tln g=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.phpscript=sci_arttext&pid=S0170172016000200051&lng=es&tln g=es)
- Lefebvre, H. (1978) *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lindón, A. (1997) *El trabajo y la vida cotidiana. Un enfoque desde los espacios de vida. Economía y Sociedad*, 1: 177-197.



López Rangel, Rafael. (2005). *Reflexiones sobre el Proyecto Urbano*. Postgrado. CYAD - UAM Xochimilco (versión 27/03/2005) [Archivo de sitio web personal]. Recuperado de <http://www.rafaellopezrangel.com/Reflexiones%20sobre%20la%20arquitectura%20y%20el%20urbanismo%20latinoamericanos/Design/archivos%20texto/PU-UAM%202.doc>

LUNGO, Mario. (2005). Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana, *URBANO*, 8 (011), 49-58.

Miralles-Guasch, C. (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. Ed. Ariel Geografía. Barcelona.

Miralles-Guasch, C y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la geografía humana. En *Boletín de la AGE* (50) (págs. 192-216) Recuperado de <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>

Municipio de Monterrey. (2013). *Plan de desarrollo urbano del Municipio de Monterrey (2013-2025)*. Recuperado de: [http://portal.monterrey.gob.mx/transparencia/matriz\\_usos.pdf](http://portal.monterrey.gob.mx/transparencia/matriz_usos.pdf)

Municipio de San Pedro Garza García. (2016). *Plan de desarrollo urbano municipal de San Pedro Garza García 2030*. Recuperado de: [https://www.sanpedro.gob.mx/Gobierno/Plan2030\\_2016/Actualizacion%202016%20PDUM%202030.pdf](https://www.sanpedro.gob.mx/Gobierno/Plan2030_2016/Actualizacion%202016%20PDUM%202030.pdf)

Rivera Borrayo, Elizabeth. (2015). *Proyectos urbanos y procesos de transformación de la ciudad metrópoli. Introspectivas de análisis en México y Guadalajara*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara, Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado.

Smith, Neil. (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Editorial Traficante de Sueños.

Suárez Lastra, M. y Delgado Campos, G. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*. México: UNAM.

Schutz, A. (2008) *El problema de la realidad social*. Buenos Aires: Amorrortu.

Sheller, M. y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38 (2): págs. 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>

Sheller, M. y Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm, *Applied Mobilities*, DOI: <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

Sheller, M. y Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10) 2018 Págs. 333-355. Recuperado de: [https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3202/pdf\\_36](https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3202/pdf_36)