

PERSPECTIVAS SOBRE LA INCORPORACIÓN DE CORREDORES PEATONALES EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE TOLUCA: ENCUESTA A LOS USUARIOS SOBRE LOS FACTORES QUE DETERMINAN SUS CARACTERÍSTICAS

*Perspectives on the use of pedestrian corridors in the city of Toluca:
user perspectives on the factors determining their characteristics*

ARQ. CAROLINA LEONOR GARCÍA VALERO
Maestría en Diseño
Facultad de Arquitectura y Diseño
Universidad Autónoma del Estado de México, México
cycgav@outlook.com

DR. EN PL. URB. Y REG. JOSÉ DE JESÚS JIMÉNEZ JIMÉNEZ
Profesor Investigador del Centro de Investigación en Arquitectura y Diseño
Facultad de Arquitectura y Diseño
Universidad Autónoma del Estado de México, México
jjjj_jimenez@yahoo.com.mx

Fecha de recibido: 7 de febrero 2014
Fecha de aceptado: 22 de septiembre 2014

pp: 49-62



FAD | UAEMéx | Año 10, No 17
Enero - Junio 2015

RESUMEN

Este trabajo presenta los resultados de una encuesta diseñada y aplicada para conocer la aceptación de la población usuaria de la zona centro de Toluca, Estado de México, respecto a la conversión de zonas vehiculares a peatonales dentro de la trama urbana de la ciudad.

En este estudio se toma en cuenta el concepto de peatonalización acuñado y empleado a nivel nacional e internacional en fuentes especializadas; se consideran prácticas cotidianas de los habitantes de la región, así como factores predominantes en la zona que influyen en el planteamiento del proyecto, tales como los medios de transporte, las actividades de la zona, el tiempo de estancia en el lugar, entre otros.

A partir de los resultados de la aplicación de este instrumento, se sugiere la transformación de algunas calles de uso vehicular motorizado a espacios exclusivos para los vía andantes en la ciudad de Toluca.

Palabras clave: encuestas urbanas, peatonalización, trama urbana.

ABSTRACT

This paper presents the results of a survey designed to determine the acceptance of pedestrian corridors by the population in the center of Toluca, State of Mexico. It was taken in to account the concept of pedestrianization used at the national and international level, considering the daily practices of the citizens of the region as well as the predominant factors that influence the propensity towards its usage such as: media transportation, local activities, and time spent on site, among others. From the results of obtained from the application of this instrument, it is suggested to carry out the transformation of some streets form motorized vehicle use to pedestrian spaces in the city of Toluca.

Key words: urban surveys, pedestrianization, urban layout.

INTRODUCCIÓN

Con el paso del tiempo, hemos podido constatar que la planeación urbana y la distribución espacial en las ciudades es determinante en el futuro de sus actividades económicas y culturales, pues, según J.M. Matute (1980:7), éstas permiten crear nuevos valores ambientales centrados en la personalidad del ser humano.

Ante un panorama donde la distribución del capital y los recursos económicos son los aspectos más relevantes para planificar espacios y actividades vinculadas con la organización social, constituye un reto proponer estrategias urbanísticas exitosas, innovadoras y que se basen en modelos asertivos que permitan correlacionar la armonía social con la espacial.

Con el acelerado crecimiento de las ciudades, en el siglo xx, se ha descuidado la planeación urbana, lo que ha propiciado problemas de comunicación y convivencia de los pobladores. Se ha generado una pérdida de la escala humana, de manera que el peatón se ha relegado para cederle su lugar a los automóviles.

Hoy en día, los vehículos automotores, que recorren grandes distancias a través de las vías rápidas, son indicadores de referencia, desbandando así al núcleo urbano de su carácter histórico, como el espacio común para la vida en sociedad y el contacto entre los individuos. El barrio, al carecer de servicios completos para las actividades de reunión, pierde la posibilidad de un adecuado uso peatonal, situación que hace imposible que el hombre pueda convivir en calles y plazas. De esta manera, surge la necesidad de re-planificar la ciudad y encauzar el tráfico de modo que genere y permita zonas interiores al servicio del hombre. (Matute, 1981: 9). La peatonalización se ha presentado como alternativa para resolver el conflicto entre andantes y vehículos, buscando un modelo de accesibilidad y movilidad, con la intención de contribuir a devolver la ciudad al peatón (Sanz, 1998).

Los proyectos de áreas peatonales (peatonalización) han surgido, desde la década de 1960, como medida eficaz para rescatar la identificación de los ciudadanos con la urbe, las antiguas instituciones y plazas. El área peatonalizada se muestra como una extensión de carácter de plaza mayor que tenía la plaza central a finales de siglo xx, convirtiéndose en un espacio público donde se desarrollaban congregaciones, festejos públicos y eventos políticos, transformándose en centros de la vida comunitaria, logrando un redimensionamiento barrial (Matute, 1981: 45).

Como se ha referido con antelación, esta propuesta ha tenido eco en distintas ciudades del mundo; tal es el caso de: Essen, Alemania; Copenhague, Dinamarca y Madrid, España, entre otras. En México se han hecho trabajos relacionados en la Ciudad de México, Ciudad Madero, Guanajuato, Oaxaca y San Luis Potosí.

En la actualidad, el Estado de México ocupa el 18° lugar en competitividad en el ranking del *Doing Business*, realizado por el Banco Mundial. Toluca, como capital del Estado y que concentra a casi la mitad de la población de la zona metropolitana del Valle de Toluca (1.85 millones de habitantes), representa un área metropolitana con un alto potencial de inversiones en las zonas productivas de la economía¹.

De acuerdo con el *Plan Regional Metropolitano de Toluca* (1993), la historia urbana de esta ciudad refleja un crecimiento mayor a lo considerado en los planes de desarrollo. Si bien, en los últimos años se han implementado acciones para mejorar su infraestructura vial y descongestionar la zona centro a través de programas estatales y municipales (*Plan Regional Metropolitano de Toluca y Gran Visión*), aún queda pendiente la organización del tránsito vehicular en las principales arterias viales de la zona centro de Toluca, factores que permitan dar al peatón un espacio propio dentro de la ciudad.

Con base en los planteamientos señalados, se evidencia la necesidad latente de reactivar la vida económica y cultural dentro de la ciudad. Por ello, se sugiere fortalecer el trabajo iniciado con el programa “Rescate del Centro Histórico de Toluca”, considerando las experiencias de programas como: “Toluca peatonal”, así como los resultados de pruebas piloto del cierre de calles en el primer cuadro del municipio, llevadas a cabo por las autoridades municipales desde 2010, con la intención de revertir el deterioro arquitectónico, urbano, ambiental y social que se han presentado en los últimos años, a la par de contar con una apreciación de la calidad ambiental, equidad social, y una revaloración del espacio urbano.

Durante la administración 2009-2012, se implementa el programa “Toluca peatonal”, y en la actual (2012-2015) el corredor peatonal Hidalgo. Para éste se han hecho encuestas piloto sobre la aceptación de la población a estas nuevas propuestas. Durante estas pruebas se logró aumentar la derrama económica en los horarios y días en los que se llevaron a cabo los cierres vehiculares, se impulsó la apertura de nuevos comercios en las calles probadas y al ubicar algunos festivales culturales en esta área, se dio una mayor oferta cultural y recreativa para los visitantes de esta zona.

Ante este contexto, el presente artículo tiene como finalidad presentar las opiniones de la población, y así determinar las características generales que deben considerarse en el diseño de los corredores y zonas peatonales. Los resultados presentan hallazgos interesantes acerca de la aceptación y utilidad de la implementación de un proyecto de peatonalización en la zona centro de la ciudad de Toluca.

1 Véase: INEGI (2010) y Gobierno del Estado de México (2009).

Legado

FAD | UAEMéx |
Año 10, N° 17 | Enero - Junio 2015

Perspectivas sobre la incorporación de corredores peatonales en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca: encuesta a los usuarios sobre los factores que determinan sus características

53



CALLE	ENTRE
1 HIDALGO	RAYON Y BLASCO
2 INDEPENDENCIA	JUAREZ Y BRAVO
3 LERDO	JUAREZ Y RAYON
4 JUAREZ	MORELOS E INSTITUTO LITERARIO
5 MATAMOROS	HIDALGO Y MORELOS
6 MORELOS	QUINTANA ROO Y VILLADA
7 ALAMEDA DE TOLUCA	

2 La encuesta realizada se llevó a cabo el 21 y 27 de enero del 2014, entre las 9:00 y 14:00 hrs. y entre las 16:00 y 19:00 hrs.

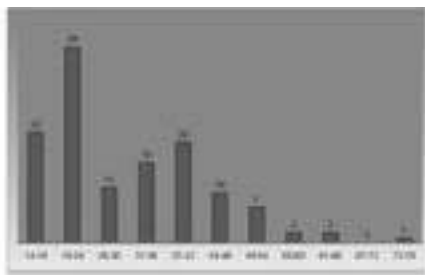
RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados de esta encuesta se presentan a partir del orden de las preguntas que integran el instrumento, con la intención de formar una idea del tipo de usuario y, posteriormente, conocer su percepción y preferencia sobre el desarrollo de un proyecto de peatonalización.

POBLACIÓN DE ESTUDIO

RANGO DE EDAD DE LA POBLACIÓN ENCUESTADA

De las 130 personas encuestadas, dentro de la categoría de edad, se observa (Tabla 1), que hay un alto porcentaje de la población entre 19 y 24 años, seguido por el de 14 a 18 y el de 37 a 42 años, mostrándonos que en nuestra población predomina la gente joven.



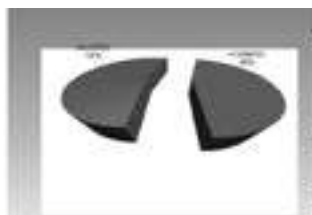
Gráfica 1: Rango de edad de la población encuestada.
Fuente: Elaboración propia.

	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
14 a 18	22	0.1692	0.1692
19 a 24	39	0.3000	0.4692
25 a 30	11	0.0846	0.5538
31 a 36	16	0.1231	0.6769
37 a 42	20	0.1538	0.8308
43 a 48	10	0.0769	0.9077
49 a 54	7	0.0538	0.9615
55 a 60	2	0.0154	0.9769
61 a 66	2	0.0154	0.9923
67 a 72	0	0.0000	0.9923
73 a 78	1	0.0077	1.0000

Tabla 1: Rango de edad de la población encuestada.
Fuente: Elaboración propia.

GÉNERO DE PERSONAS ENCUESTADAS

En cuanto al género de la población de estudio, se obtuvo un mayor número de mujeres encuestadas, como se ilustra en la Tabla 2 y la gráfica 2, reflejando lo predominante del género femenino en nuestro país de acuerdo con los datos arrojados por el censo 2010 del INEGI, en donde se tiene un 48% de la población masculina y el 51% de la femenina. Es importante destacar que el objetivo de encuestar a personas de ambos sexos era contar con una visión inclusiva de género.

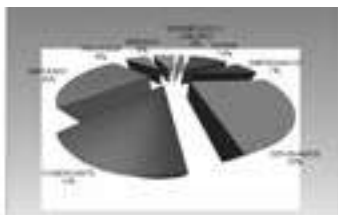


Gráfica 2: Género de personas encuestadas.

	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
HOMBRES	60	0.46	0.46
MUJERES	70	0.54	1.00
	130	1.00	

Tabla 2: Género de las personas encuestadas.

OCUPACIÓN DE LOS ENCUESTADOS



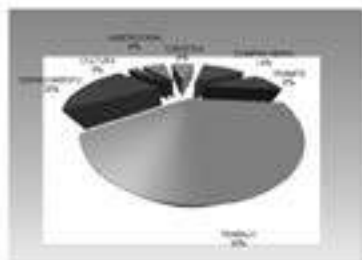
Gráfica 3: Ocupación de los encuestados.
Fuente: Elaboración propia.

	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	%	Frec. Relativa Acum.
EMPLEADO	17	0.13	13.08	0.13
ESTUDIANTE	9	0.07	6.92	0.20
COMERCiante	26	0.20	20.08	0.40
COMERCIANTE	10	0.08	7.69	0.48
EMPRESARIO	30	0.23	23.08	0.71
PROFESOR	10	0.08	7.69	0.80
PROFESOR	10	0.08	7.69	0.88
OTRO	3	0.02	2.31	0.90
	130	1		

Tabla 3: Ocupación de los encuestados.
Fuente: Elaboración propia.

Conforme a lo plasmado en la gráfica y en la Tabla 3, vemos claramente que las actividades en las zonas centrales de las ciudades siguen siendo las laborales y comerciales, tan es así que el sector de empleados, comerciantes y empresarios se refieren a este tipo de actividades; los estudiantes son el segundo sector de peso en la zona.

MOTIVO DE LA VISITA



Gráfica 4: Motivo de la visita.
Fuente: Elaboración propia.

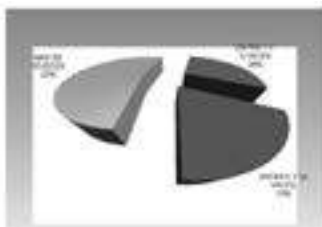
	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
COMPRA/VENTA	18	0.14	0.14
TRAMITE	11	0.08	0.22
TRABAJO	51	0.39	0.62
ESPARCIMIENTO	26	0.20	0.82
CULTURA	4	0.03	0.85
HABITACIONAL	10	0.08	0.92
TURISTICA	10	0.08	1.00
	130		

Tabla 4: Motivo de la visita.
Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en la gráfica y en la Tabla 4, se destaca que las actividades que más se desarrollan en el lugar son: la laboral y la comercial, siendo la primera el principal motivo de visita en la zona estudiada. Cabe señalar el bajo porcentaje que las actividades culturales tienen en este espacio, lo cual nos da razones para pensar en la necesidad de reactivar este tipo de acciones con la creación de lugares donde se puedan desarrollar, de igual forma, y cómo se ha buscado lograr en los últimos años con los planes municipales para el rescate del Centro Histórico de Toluca, la creación atractiva de la zona centro para aumentar el ámbito turístico.

FRECUENCIA DE ASISTENCIA EN LA ZONA DE ESTUDIO

El resultado acerca de la frecuencia de asistencia a la ciudad, está ligado a la ocupación y al motivo de la visita. Como se observó en los datos de la pregunta anterior, las actividades laborales y comerciales son las que más se desarrollan, eso sin olvidar el alto porcentaje de estudiantes en esta zona, por lo que las personas la visitan hasta dos veces al día (ver Tabla y gráfica 5), lo cual nos muestra el alto flujo poblacional y el constante movimiento que en esta área se genera.

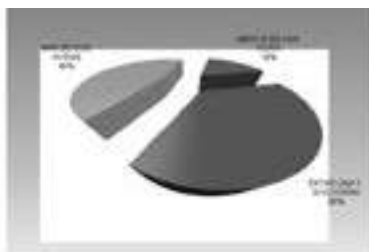


Gráfica 5: Frecuencia de asistencia en la zona de estudio.
Fuente: Elaboración propia.

Vistas por semana	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
ENTRE 1 Y 5 VECES	37	0.28	0.28
ENTRE 5 Y 10 VECES	47	0.38	0.47
MÁS DE 10 VECES	16	0.13	1.00
	100		

Tabla 5: Frecuencia de asistencia en la zona de estudio.
Fuente: Elaboración propia.

TIEMPO DE PERMANENCIA EN LA ZONA



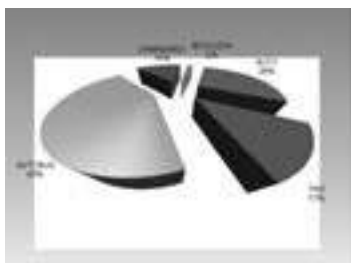
Gráfica 6: Tiempo de permanencia en la zona.
Fuente: Elaboración propia.

	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
MENOS DE UNA HORA	13	0.13	0.13
ENTRE UNA Y DOS HORAS	47	0.38	0.51
MÁS DE DOS HORAS	40	0.40	1.00
	100		

Tabla 6: Tiempo de permanencia en la zona.
Fuente: Elaboración propia.

Por los datos manejados con anterioridad, se evidencia que un alto porcentaje de la población acude a la zona centro a trabajar y estudiar, el tiempo de estancia de los usuarios rebasa las dos horas en promedio; sin embargo, como se observa en la gráfica y en la Tabla 6, el sector que realiza actividades comerciales sólo permanece entre una y dos horas aproximadamente. Esto indica que, por lo menos, la mitad de los asistentes presenta una estancia prolongada durante el horario de oficina, disminuyendo considerablemente en el horario nocturno.

MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO



Gráfica 7: Medio de transporte utilizado.
Fuente: Elaboración propia.

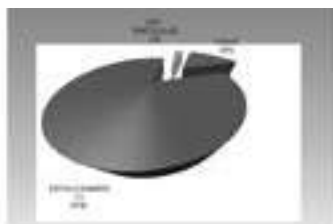
	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
AUTO	37	0.28	0.28
TAXI	16	0.13	0.41
AUTOBÚS	56	0.43	0.84
CAMINANDO	19	0.15	0.99
BICICLETA	2	0.02	1.00
	130		

Tabla 7: Medio de transporte utilizado.
Fuente: Elaboración propia.

Como se muestra en la gráfica y Tabla 7, relacionadas con el medio en el que se arriba a la zona centro, destacan que es el transporte público, en específico el autobús, que es el más utilizado entre los usuarios. Sólo una cuarta parte de la población encuestada cuenta con automó-

vil particular y aunque algunas personas del transporte público tienen automóvil propio, las pocas opciones de estacionamientos en la zona y sus altos costos hacen más conveniente el uso del autobús.

LUGARES DE ESTACIONAMIENTO



Gráfica 8: Lugares de estacionamiento.
Fuente: Elaboración propia.

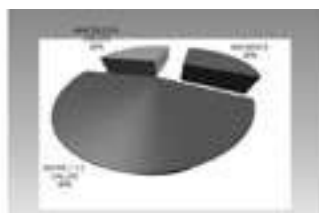
	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
CALLE	1	0.10	0.10
ESTACIONAMIENTO	30	0.91	0.97
EST. PARTICULAR	1	0.03	1.00
	32		

Tabla 8: Lugares de estacionamiento.
Fuente: Elaboración propia.

De manera vinculada al punto anterior y como se ilustra en las gráficas y tablas continuas, las opciones para estacionamiento en la vía pública son escasas, ya que son pocas las calles dentro de la traza urbana en las cuales se permite estacionar. Ante ello, el usuario se ve obligado a ocupar establecimientos públicos para resguardar los vehículos.

Tomando en cuenta el costo por hora que cubre un estacionamiento público (el cual oscila entre \$11 y \$15 pesos, octubre 2014³) y que en mayoría, la estancia es de más de dos horas, el factor económico se vuelve determinante.

UBICACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO CON RELACIÓN A SU DESTINO



Gráfica 9: Ubicación de estaciones de transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
ENFRETE	20	0.28	0.28
ENTRE 1 Y 2 CALLES	33	0.46	0.74
MAS DE DOS CALLES	19	0.26	1.00
	72		

Tabla 9: Ubicación de estaciones de transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

Uno de los factores determinantes en el uso del transporte público es la falta de orden que existe en este sistema, debido a que no hay un planteamiento establecido donde se definan paradas para el pasaje, como se evidencia en la gráfica y Tabla 9, en el que los usuarios explican que pueden subir o bajar donde más les convenga.

³ Datos recabados de la oferta de estacionamientos públicos en la zona centro de Toluca, por Carolina Leonor García Valero en enero del 2014.

ACTIVIDADES QUE SE PODRÍAN DESARROLLAR



Gráfica 12: Actividades a desarrollar.
Fuente: Elaboración propia.

	Frec. Absoluta	Frec. Relativa	Frec. Relativa Acum.
COMERCIALES	30	0.23	0.23
CULTURALES	28	0.22	0.45
TURÍSTICAS	32	0.25	0.69
ESPARCIMIENTO	10	0.08	0.90
	130		

Tabla 12: Actividades a desarrollar.
Fuente: Elaboración propia.

Contrario a la pregunta anterior, en la gráfica y Tabla 12 se observa cómo la población muestra interés por la mejora en el sector turístico de la zona y la convivencia social a partir de la creación de áreas de esparcimiento, dejando a las actividades comerciales y culturales como opciones de menos peso. Podríamos suponer que el ámbito comercial no se considera dentro de las acciones a desarrollar porque son las que evidentemente predominan, no así las culturales que, si bien, no se desarrollan, sino que siguen careciendo debido al poco interés de la población.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Gracias a la aplicación de este instrumento y su análisis correspondiente, ha sido posible observar la aceptación de corredores o proyectos de peatonalización como planteamientos urbanos que pueden ser útiles en nuestro contexto inmediato. Lamentablemente, se ha observado que a pesar de estar desarrollándose este tipo de alternativas en otros países, desde hace varias décadas, en la actualidad, en nuestro país, sólo algunas ciudades han implementado este tipo de propuestas dentro de su zona central.

A partir de la implementación de la encuesta se advierte que la población está tomando conciencia de la problemática urbana con la que cuenta la ciudad, y lejos de ver las zonas peatonales como algo negativo, las perciben como un factor determinante en la mejora de las actividades actuales y detonante de nuevas acciones de la zona.

Las personas están dispuestas a caminar y convivir con su entorno, esperando un planteamiento vial que les permita acceder fácilmente a estas zonas, donde se rescate el concepto de espacio público y de las actividades que en él se desarrollan. Ahora bien, a manera de conclusión, es determinante advertir y destacar como un asunto social pendiente que, aunque se han realizado en los últimos años programas para propiciar estos proyectos en la ciudad de Toluca por parte de las administraciones municipales, como los programas de “Rescate del Centro Histórico de Toluca” (Administración 2006-2009), “Toluca peatonal” (Administración 2009-2012) y en la regente (2012-2015) el Corredor Peatonal Hidalgo,

para el que se han hecho pruebas piloto de la aceptación de la población y los comerciantes de la zona al cierre vehicular de algunas calles del primer cuadro de la ciudad en determinados días de la semana y horarios definidos, queda pendiente la elaboración de un plan rector en el cual se pueda definir y considerar el cierre de calles para peatonalizar a partir de estudios de planeación urbana que incluyan los resultados de la aplicación de instrumentos como el que aquí se ha presentado, así como las evidencias de experiencias exitosas obtenidas hasta este momento.

FUENTES DE CONSULTA

BIBLIOHEMEROGRAFÍA

1. Balderas del Valle Gómez, Levin, Rubin (2004), *Estadística para Administración y Economía*, Pearson, México.
2. Greene, R. (2005), "Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno" en *Revista Eure*, Vol. xxxi, Núm. 94, Santiago de Chile, Chile.
3. Lewis, D. (1998), *La Ciudad: Problemas de Diseño y Estructura*, Gustavo Gili, Barcelona, España.
4. Knopf, Alfred (1969), *La Ciudad*, Madrid, Castilla: Alianza, España.
5. Gobierno del Estado de México (1999), *Centros Proveedores de Servicio: Una estrategia para atender la dispersión de la población en Estado de México*, GEM, México.
6. Matute, J.M., et. al. (1981), *Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico: El Peatón en el Uso de las Ciudades*, Núm. 17, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Bellas Artes, México.
7. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (2003), *Imagen urbana, Informe Anual Apéndice Temático*, Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F. México.

MESOGRAFÍA

1. Arqhys (2014), *Puntos estratégicos e indispensables para intervenir una planeación urbana*, [En línea] <http://www.Arqhys.Com/Casas/Urbana-Planeacion.Html>, consultado en enero 2014.
2. Ayuntamiento de Toluca (1993), *Plan Regional Metropolitano de Toluca*, México, [En línea] <http://www.toluca.gob.mxBANCO MUNDIAL>, consultado en enero 2014.
3. Gobierno del Estado de México, Secretaría de Economía (2014), [En línea] http://portal2.edomex.gob.mx/sedeco/inversionistas/como_invertir_en_el_estado_de_mexico/index.htm, consultado en enero 2014.
4. INEGI (2010), *Censo de población y vivienda 2010*, [En línea] <http://www.censo2010.org.mx>, consultado en enero 2014.

5. México es cultura (2014), *Corredor Peatonal Hidalgo*, México, [En línea] <http://www.mexicoescultura.com/recinto/66801/Corredor%20Peatonal%20Hidalgo.html>, consultado en enero 2014.
6. Periódico Reforma (2014), *Cumple “Toluca Peatonal”*, México, [En línea] <http://www.reforma.com/edomex/articulo/629/1257480>, consultado en enero 2014.
7. *Revista de Administración Pública* (2014), *Gobierno y Administración Metropolitana*, [En línea] <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/rap/cont/83/pr/pr12.pdf>, consultado en enero 2014.
8. Sanz Alduán, Alfonso (2014), “Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos”, Burgos, España, [En línea] <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html>, consultado en enero 2014.