

Justicia espacial y calidad de vida en las ciudades mexicanas.

Conceptos olvidados en la enseñanza universitaria del diseño urbano y el paisaje

ADRIÁN MORENO MATA*

MARTHA YOLANDA PÉREZ BARRAGÁN**

ANA MARÍA DELGADILLO SILVA***

RICARDO VILLASÍS KEEVER****

Se examinan distintas corrientes de pensamiento que contribuyen al debate relacionado con las nociones de justicia espacial y calidad de vida en las ciudades. Se destaca el papel de ambos conceptos en el desarrollo de ciudades equitativas e incluyentes. Se plantea la necesidad de un modelo educativo universitario en el campo del diseño urbano y el paisaje que articule diversos campos del conocimiento y curriculares en los que se incorporen los enfoques de justicia espacial, calidad de vida y bienestar humano.

Introducción

La justicia espacial y la calidad de vida en las ciudades son dos temas desafiantes para los estudios urbanos contemporáneos. Las conexiones entre justicia espacial, equidad social y calidad de vida tienen el potencial de crear ciudades habitables y accesibles para todos. Por lo tanto, junto con los indicadores económicos, sociales y ambientales, la habitabilidad, la movilidad y la accesibilidad también constituyen componentes relevantes de las políticas y estrategias públicas enfocadas a impulsar la equidad, la eficiencia y la sustentabilidad urbanas.

En una etapa reciente comienza a recobrase el interés por las dimensiones señaladas, principalmente por su dinámica e interacción y por su impacto en las condiciones de vida de la población urbana, pero desde una perspectiva di-

ferente, que incluye el estudio de los sistemas complejos, la resiliencia urbana, el análisis de la vulnerabilidad urbano-ambiental y nuevos enfoques de planeación territorial que intentan integrar distintas escalas de análisis: el vecindario, los barrios y sectores, la periferia y el *hinterland* urbanos y las regiones metropolitanas.¹

Sin embargo, la mayoría de los múltiples factores que influyen en la calidad de vida de la

¹ Adrián Moreno Mata, «Urban sprawl, environmental justice and equity in access to green spaces in the metropolitan area of San Luis Potosí, Mexico», en Walter Leal, Ricardo Noyola-Cherpitel, Pedro Medellín-Milán y Valeria Ruiz (eds.), *Sustainable development research and practice in Mexico and selected Latin American countries*, Cham, Suiza, Springer Publishing, 2018, pp. 499-516; Adrián Moreno Mata y Ana Delgadillo Silva, «Movilidad urbana sustentable. Observatorio urbano local de San Luis Potosí», en *Memorias de la Reunión de la Red Temática de Gestión de la Calidad y Disponibilidad del Agua*, Santiago de Querétaro, 24 y 25 de octubre de 2018.

* Docente en Desarrollo Urbano; doctorante en Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP).

** Docente y doctora en Ciencias del Hábitat, UASLP

*** Docente en Gestión de la Vivienda; doctorante en Ciencias del Hábitat, UASLP

**** Docente en Gestión de la Vivienda; Doctor en Ciencias Ambientales, UASLP



población urbana presenta una gran heterogeneidad espacial, que se refleja en la demografía residencial, la estratificación socioeconómica, la movilidad urbana, la localización de la población y las actividades económicas, aspectos que con frecuencia son obviados en los ejercicios de medición del bienestar, tanto desde enfoques puramente economicistas como desde otros que privilegian las funciones de utilidad o la búsqueda de indicadores sociales.²

Durante mucho tiempo estas cuestiones también han sido ignoradas por la planeación y el diseño urbanos, incluidos los enfoques predominantes en México, en los programas universitarios dedicados a la formación profesional de diseñadores urbanos y del paisaje. Se ignora esta realidad, al brindar a los estudiantes de esas disciplinas una buena cantidad de metodologías e instrumentos técnicos, pero un arsenal muy pobre de herramientas conceptuales, analíticas y estratégicas indispensables para enfrentar y modificar las condiciones de inequidad y de injusticia social o ambiental que afectan a la mayoría de las ciudades en México.

² Jesús Bernardo Peña Trapero, «La medición del Bienestar Social: una revisión crítica», *Estudios de Economía Aplicada*, vol. 27, núm. 2, 2009, pp. 299-324.

Para abordar esta discusión, el documento se divide en tres apartados, además de esta introducción. En el primero se exponen los enfoques de la justicia espacial y la calidad de vida, analizando sus fundamentos teórico-conceptuales. En el segundo se describen las relaciones entre las distintas dimensiones en las que se descompone la calidad de vida urbana —habitabilidad, movilidad y accesibilidad—, y se enuncia una serie de indicadores que podría utilizarse para su medición. En la última sección se presenta una discusión final orientada a incorporar los enfoques de justicia espacial, calidad de vida urbana y bienestar humano, como paradigmas alternativos en la enseñanza del diseño urbano y del paisaje en las universidades mexicanas, y a enfrentar y modificar el enfoque educativo prevaleciente.

Justicia espacial y calidad de vida

La desigualdad económica, social, ambiental y espacial al interior de las ciudades ha sido abordada por diferentes disciplinas, cada una de ellas con distintos fundamentos teórico-conceptuales.³ No obstante, existen algunos aspectos de

³ David Harvey, *Justice, Nature and the geography of difference*, New York, Wiley-Blackwell, 1997; Henri Lefebvre,

Los múltiples factores que influyen en la calidad de vida de la población urbana presentan una gran heterogeneidad espacial, que se refleja en la demografía residencial, la estratificación socioeconómica, la movilidad urbana, la localización de la población y las actividades económicas.

carácter filosófico que parecen atravesar estas diversas corrientes de pensamiento, como son la *teoría de la justicia* de Rawls,⁴ el principio ético de la *equidad ambiental*⁵ y conceptos básicos derivados del *derecho a la ciudad*.⁶

De acuerdo con Acebedo Restrepo:

Las reivindicaciones por el derecho a la ciudad en épocas de liberalización de los mercados buscan una nueva oportunidad a través de lo que David Harvey llama la «justicia espacial», es decir, la posibilidad de expandir los derechos humanos fundamentales, haciéndolos tangibles en el espacio [mediante] tres valores fundamentales: dignidad, justicia redistributiva y resignificación de los espacios públicos y colectivos.⁷

Ello implica, agrega este autor, que para comprender las desigualdades sociales y las políticas territoriales que buscan reducirlas, se torna fundamental el análisis de las interacciones entre espacio y sociedad.

En el caso de México, el abordaje de la justicia social es relativamente nuevo. Algunos estudios confirman el hecho de que un gran número de ciudades reflejan serias disparidades en cuanto a la calidad de vida, el bienestar social y las condiciones ambientales.⁸ Otro factor que intensifica esta situación es el modelo de planeación urbana que se aplica en México desde 1976, cuyo desarrollo teórico-conceptual y praxis se encuentran superados «tanto por la realidad que caracteriza a las ciudades mexicanas como por los desarrollos recientes en este campo».⁹

Calidad de vida urbana

El interés académico e institucional por la calidad de vida de los habitantes de las ciudades está relacionado con el desarrollo y con-

solidación del estado de bienestar.¹⁰ No hay una definición ampliamente reconocida de calidad de vida. Algunos investigadores lo reducen al bienestar personal y la satisfacción, y la felicidad.¹¹ Otros la refieren a las condiciones de vida que se encuentran en un determinado lugar. Cuando se trata de analizar la calidad de vida, los científicos distinguen la calidad de vida subjetiva y objetiva y utilizan esa distinción como base para derivar indicadores y premisas para la investigación.¹²

La calidad de vida no es homogénea entre los diferentes grupos sociales que habitan en las ciudades, pues varía según las posibilidades de acceso que tienen a los recursos y bienes sociales, ambientales y económicos que permiten su bienestar,¹³ sumándole a esto múltiples implicaciones que derivan de las características físico-sensoriales inmersas en la diversidad humana. En este sentido, la calidad de vida en las ciudades puede evaluarse de acuerdo con las disparidades económicas, sociales, educativas, culturales y ambientales. Para ello, se utilizan diversos conceptos y categorías analíticas, como la justicia social y espacial, la habitabilidad, la movilidad y la accesibilidad, que constituyen atributos fundamentales del espacio urbano.¹⁴ Existe, de hecho, una importante interrelación entre los indicadores que se elaboran para cada una de esas dimensiones, que también permite evaluar el desempeño de la sustentabilidad en las ciudades.

La production de l'espace, París, Anthropos, 1974; Herbert Marcuse, *Cultura y Sociedad*, Buenos Aires, Sur, 1978; entre otros.

⁴ John Rawls, *The theory of justice*, Cambridge, Harvard University Press, 1971.

⁵ *Idem*.

⁶ Jordi Borja, «Espacio público y derecho a la ciudad», *Viento Sur*, núm. 116, 2011, pp. 39-49; Henri Lefebvre, *op. cit.*

⁷ Luis Fernando Acebedo Restrepo, «Del derecho a la ciudad a la justicia espacial. Indignación y resistencia contra los macro-proyectos urbanos como negación de la función social del urbanismo», ponencia presentada en el V Congreso Internacional Derecho y Sociedad. Por un pensamiento latinoamericano, 22-24 de agosto de 2013, Universidad de Manizales.

⁸ Centro Mario Molina, *Perfil metropolitano. Escenarios de crecimiento y capacidad de carga urbana*, Ciudad de México, 2016; Jairo Agustín Reyes Plata, María del Carmen Villanueva Vilchis y Arlene Iskra García Vázquez, «Green areas and environmental justice: toward the urban sustainability of León, Guanajuato», en Walter Leal Filho, Ricardo Noyola Cherpitel, Pedro Medellín Milán y Valeria Ruiz Vargas (eds.), *Sustainable development research and practice in Mexico and selected Latin American countries*, Cham, Suiza, Springer Publishing AG, 2018, pp. 283-296.

⁹ Juan José Gutiérrez Chaparro, «Planeación urbana: crítica y tendencias desde el campo de la teoría. El caso del Estado de México», *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 24, núm. 1, 2014, pp. 1-20.

¹⁰ Alex Michalos, *Encyclopedia of quality of life and Well-Being Research*, Amsterdam, Springer, 2014.

¹¹ Greg Bogner, «The concept of quality of life», *Social Theory and Practice*, vol. 31, núm. 4, 2005, pp. 651-581.

¹² Jacek Szoltysek y Rafal Otreba, «Determinants of quality of life in building city green mobility concept», *Transportation Research Procedia*, núm. 16, 2016, pp. 209-220.

¹³ Jorge Adrián Ortiz Moreno y Antonio Vieyra Medrano, «Periurbanización y sus efectos en el medio ambiente y la calidad de vida: análisis de dos localidades socioeconómicamente contrastantes en Morelia, Michoacán», en Antonio Vieyra, Yadira Méndez y Juan Hernández (coords.), *Procesos periurbanos, desequilibrios territoriales, desigualdades sociales, ambientales y pobreza*, Morelia, Michoacán, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental-Universidad Nacional Autónoma de México, 2018, p. 65.

¹⁴ Giampaolo Nuvolati, «Commuting and quality of life: the Italian case», en Richard Estes (ed.), *Advancing quality of life in a turbulent world*, New York, Springer, 2006, pp. 55-66.

Relaciones entre la justicia social y las dimensiones de la calidad de vida urbana

De acuerdo con Ortiz Moreno y Vieyra Medrano: «La habitabilidad urbana es relevante para el análisis de la calidad de vida porque la disponibilidad y acceso a infraestructura social y pública, oferta de empleo y vivienda, entre otros satisfactores urbanos, se distribuyen diferencialmente en el entorno urbano»,¹⁵ y agregan que la intervención sobre la habitabilidad del entorno es uno de los factores de mayor alcance para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La habitabilidad puede descomponerse en a) sistemas construidos, y b) sistemas naturales. Ambos integran factores objetivos, como los aspectos físico-espaciales, económicos y socioculturales que pueden convertirse en indicadores medibles o cuantificables que tienen relación directa con la percepción que posee el individuo de su hábitat compuesto por la vivienda, el vecindario y la ciudad. En este grupo de indicadores destacan la gobernanza y la planeación social, el ordenamiento de la expansión urbano-residencial, el desarrollo económico, la eficiencia de la planeación urbano-regional, la administración y manejo de las infraestructuras urbanas, el manejo integrado de los recursos energía, agua y aire, y la conservación de espacios verdes, entre otros (figura 1).¹⁶

Tanto los sistemas construidos como los naturales también incorporan diversos factores subjetivos e indicadores cualitativos para evaluar o medir la habitabilidad urbana, tales como el sentido de comunidad y la participación social, la percepción de seguridad, el estilo de vida y la satisfacción residencial (figura 1). Otros indicadores cualitativos de la habitabilidad urbana son el estilo de vida, el bienestar, la felicidad, la tolerancia, la prosperidad y la estética ambiental.¹⁷

Desde el enfoque de sistemas complejos, el modelo analítico de la movilidad urbana considera distintas dimensiones y factores —y sus relaciones—, que pueden contribuir o no a la sustentabilidad de las ciudades y, por lo tanto, al bienestar social y a la calidad de vida de sus habitantes. Entre ellos destacan los indicadores clásicos de recursos, tiempo y distancia, pero también se incluyen las condiciones de los medios e infraestructura de transporte y de las vías de comunicación, así como otros más complejos como la participación social, el papel de los actores sociales y de los tomadores de decisiones, la eficiencia de la planeación y ordenamiento urbanos, la existencia de vías de comunicación y modalidades de transporte alternativo, además de la cultura (figura 2).

Referida al contexto contemporáneo y urbano, la *accesibilidad* refleja las condiciones cuantitativas y cualitativas para acceder a los

satisfactores económicos, sociales y espaciales (vivienda, suelo, empleo, infraestructura, etcétera) que requieren los habitantes urbanos para garantizar adecuados niveles en su calidad de vida y bienestar.¹⁸ Sin embargo, pareciera que la proximidad espacial no es el único factor que afecta a la accesibilidad, también otros factores influyen claramente en este problema.

Algunos estudios elaborados en México observan la asociación entre los aspectos socioculturales, económicos y físico-espaciales, como factores que pueden favorecer o limitar la accesibilidad universal de los residentes urbanos a sus satisfactores urbanos (vivienda, empleo, equipamientos, espacio público, parques urbanos, edificios, etcétera), lo que a su vez se traduce en la calidad de vida.¹⁹

Para ello, se apoyan en conceptos e indicadores de naturaleza social (grado de marginación urbana, estratificación socioeconómica, segregación residencial y condiciones de pobreza), que combinan con indicadores de carácter espacial como la accesibilidad a bienes y servicios, densidad, distribución e influencia funcional del equipamiento físico, flujos de movilidad en tiempo y distancia, topografía del terreno, etcétera), con lo que logran una descripción más cercana a la realidad urbana, en relación con las desigualdades socioespaciales que se observan en ciudades mexicanas en materia de accesibilidad.

Reflexiones finales

En México, por mucho tiempo se han ignorado, en el discurso de la planeación y el diseño de las ciudades, las complejas conexiones entre el

¹⁸ Larissa Montserrat Vaccaro, *Análisis de la accesibilidad desde la perspectiva de la movilidad: hacia el entendimiento de la desigualdad socioterritorial en casos de estudio de las comunas de Conchalí y Huechuraba* (tesis de pregrado), Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Escuela de Geografía, Chile.

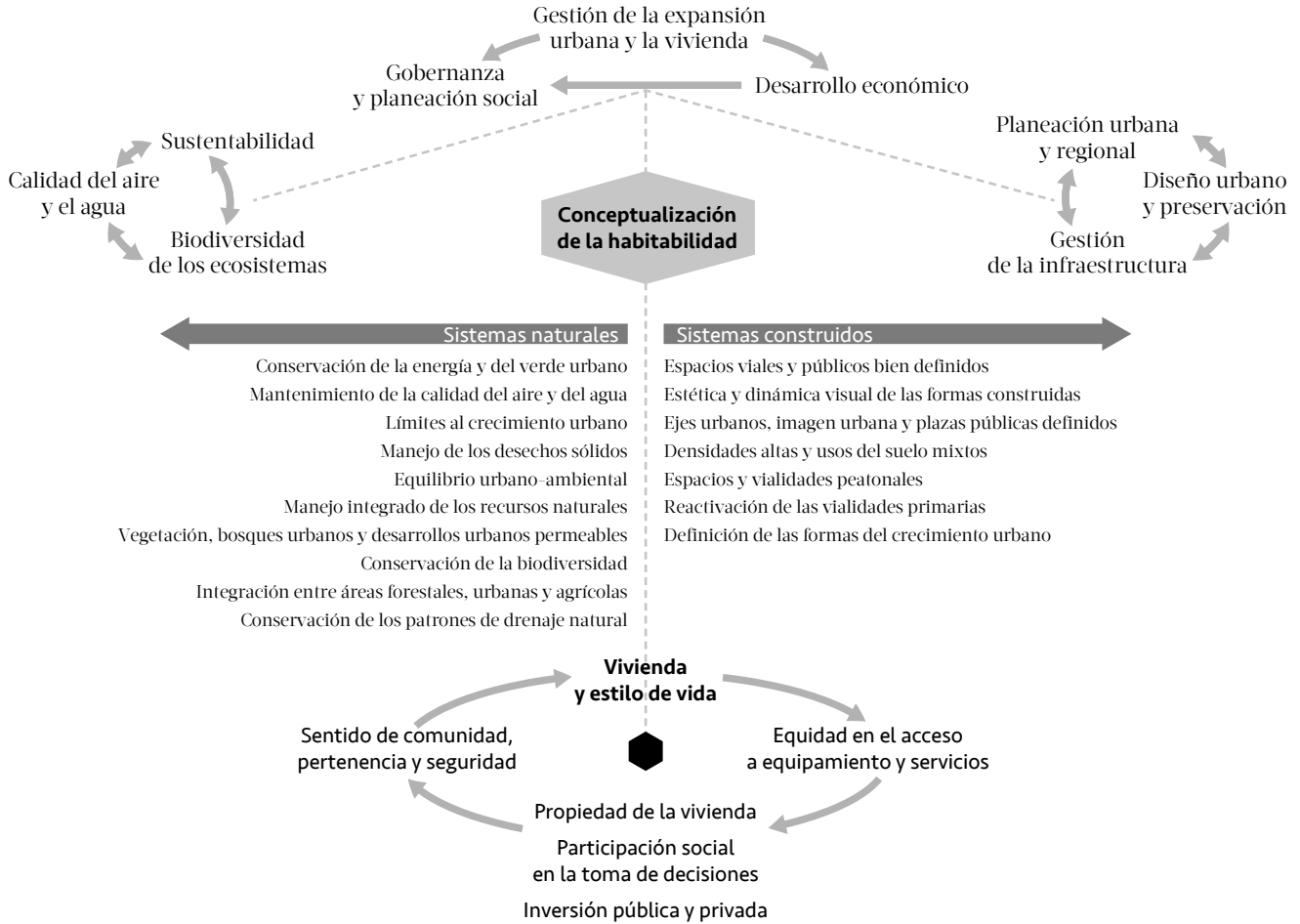
¹⁹ Centro Mario Molina, *op. cit.*; Adrián Moreno Mata y Ana Delgadillo Silva, *op. cit.*; Juan Novillo Höpfner, «Gestión de la accesibilidad universal», en Fefa Álvarez Ilzarbe y José Luis Borau Jordán (coords.), *Accesibilidad universal y diseño para todos. Arquitectura y urbanismo*, Ciudad de México, Fundación Once/Fundación Arquitectura COA, 2011; Jairo Agustín Reyes Plata, María del Carmen Villanueva Vilchis y Arlene Iskra García Vázquez, *op. cit.*, entre otros.

¹⁵ Jorge Adrián Ortiz Moreno y Antonio Vieyra Medrano, *op. cit.*, p. 65.

¹⁶ Mohamad Kashfein, «Urban livability across disciplinary and professional boundaries», *Frontiers of Architectural Research*, núm. 5, 2016, pp. 239-254.

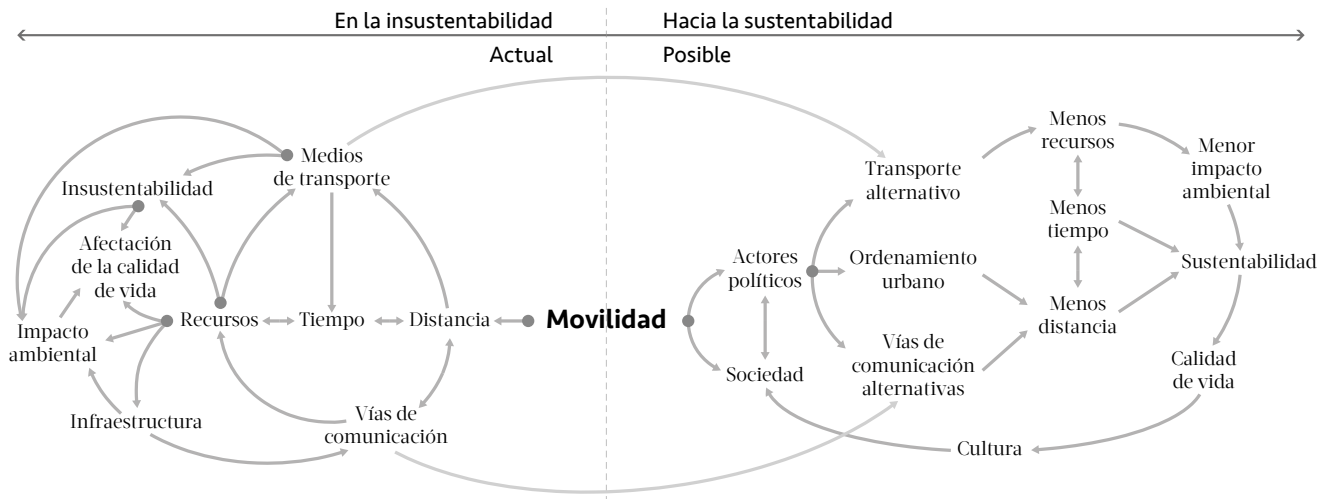
¹⁷ *Idem.*

Figura 1. Diagrama conceptual de la habitabilidad urbana desde un enfoque transdisciplinario



Fuente: elaboración propia con base en Kashefn, *op. cit.*, p. 249.

Figura 2. Modelo analítico de la movilidad urbana sustentable e inteligente, construido desde el enfoque de sistemas complejos



Fuente: elaboración propia con base en Adrián Moreno Mata y Ana Delgadillo Silva, *op. cit.*

espacio social y el espacio físico. Por tanto, como una primera conclusión de este trabajo se destaca la necesidad de reforzar la articulación entre la educación universitaria y la justicia espacial, la equidad social en el acceso a los espacios públicos y la atención de las distintas dimensiones de la calidad de vida —habitabilidad, movilidad, accesibilidad— que, junto con los indicadores económicos, sociales y ambientales, deberían formar parte integrante de las políticas públicas en la materia, pero también en la formación de los futuros profesionales del diseño urbano y del paisaje.

Es posible que una mayor interacción entre el enfoque de la justicia espacial, la calidad de vida, el bienestar humano y otros campos de conocimiento, promueva profesionales con mejores habilidades para modelar ciudades saludables, habitables y sostenibles, para enfrentar o corregir los desequilibrios espaciales que se observan, y para incorporar nuevos criterios de diseño del entorno urbano que respeten la diversidad de capacidades físico-sensoriales, económicas y sociales de su población.

A pesar de que es difícil modificar de inmediato las condiciones existentes en un vecindario o una comunidad urbana, es preciso examinar dónde están las desigualdades sociales y ambien-

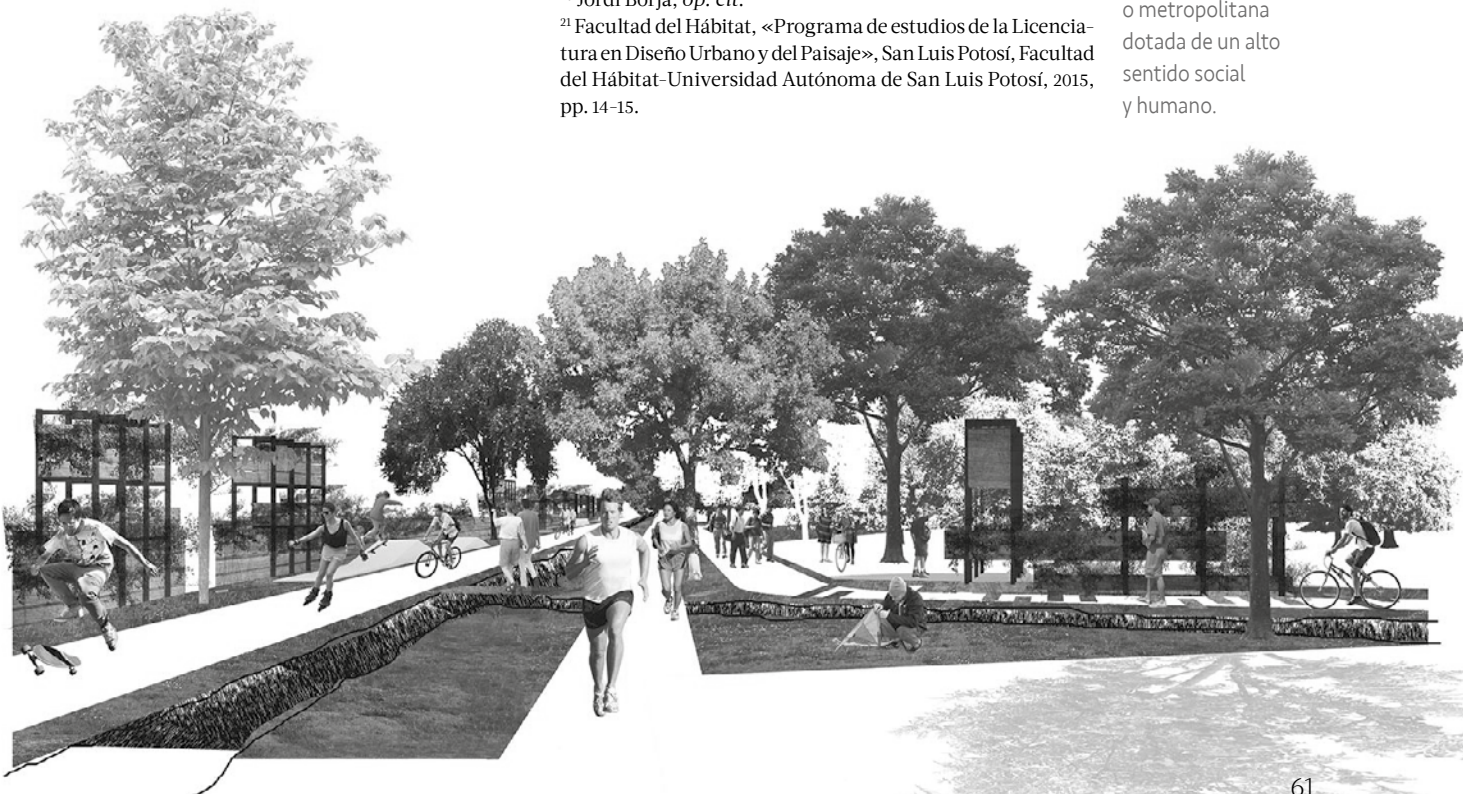
tales, y reflexionar cómo pueden superarse. Es necesario conocer y comprender las diversas interacciones que se presentan entre las personas y de ellas con su entorno físico, ambiental y social. La correcta identificación de la distribución inequitativa de infraestructuras, servicios y equipamientos urbanos, mediante métodos de medición más precisos que los vigentes, sería parte básica de una estrategia de planeación urbana o metropolitana dotada de un alto sentido social y humano. Los planificadores territoriales y urbanos con visión de futuro deberían prestar atención a la importancia de la igualdad de acceso a los servicios públicos, a la infraestructura y equipamiento urbanos, a los medios de transporte, a los espacios públicos verdes, ya que, desde la perspectiva del *derecho a la ciudad*,²⁰ todas las personas que viven en las ciudades la merecen.

Si se revisan algunos programas curriculares de las áreas de la planeación y el diseño urbano y del paisaje —por ejemplo, el de la Licenciatura en Diseño Urbano y del Paisaje de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP)—,²¹ se percibirá que sus planteamientos educativos están permeados por la idea de un hábitat y un espacio urbanos homogéneos, funcionales y sin conflictos. La idea de un mundo desigual, injusto,

La correcta identificación de la distribución inequitativa de infraestructuras, servicios y equipamientos urbanos, mediante métodos de medición más precisos que los vigentes, sería parte básica de una estrategia de planeación urbana o metropolitana dotada de un alto sentido social y humano.

²⁰ Jordi Borja, *op. cit.*

²¹ Facultad del Hábitat, «Programa de estudios de la Licenciatura en Diseño Urbano y del Paisaje», San Luis Potosí, Facultad del Hábitat-Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2015, pp. 14-15.



inequitativo y excluyente es ajena a ellos. También lo son las dimensiones del derecho a la ciudad, como los derechos a la vivienda, a la movilidad, a la visibilidad en el tejido urbano, a la accesibilidad universal, a la identidad territorial y, por supuesto, al espacio público y áreas verdes. No plantean ninguna referencia al espacio abierto como conceptualización social; tampoco aluden a las interacciones de las actividades urbanas con el espacio público, ni a las funciones que cumple y los beneficios que aporta dicho espacio al tejido social y urbano.

El enfoque con el que está construido el corpus educativo, de las licenciaturas en diseño urbano y del paisaje, impide que los egresados de esos programas se hagan preguntas tales como: ¿de qué manera se distribuyen espacial y socialmente los espacios públicos, las redes de movilidad y transporte y los parques urbanos en el interior de la metrópoli?, ¿son accesibles los espacios públicos y en particular las áreas verdes urbanas a toda la población, sin importar el estrato socioeconómico ni otros factores discriminatorios?, ¿qué tan accesibles son los parques públicos, los espacios verdes, los centros de empleo y de consumo bajo los criterios de tiempo y distancia, pero también de estratificación socioeconómica y de disponibilidad de tiempo libre?

Se requiere, entonces, el (re)diseño curricular de los planes de estudio, cuyo campo de actuación atañe al espacio material de la ciudad, pero también a sus dimensiones físico-espacial, sociocultural y ambiental. Ello incluye incorporar en la formación profesional

de planificadores y diseñadores urbanos y del paisaje un enfoque comprensivo, que rebase el enfoque técnico prevaleciente hasta ahora. Es necesario también incluir cada vez más en tales programas una visión alternativa de carácter complejo, sistémico y transversal, fundada en una conceptualización del espacio abierto que enfatiza sus interacciones con las actividades urbanas y humanas, así como los servicios y los beneficios que brinda al tejido social y urbano. Esto implica la necesidad de articular el referido conocimiento disciplinario con el corpus crítico de la educación ambiental y de la teoría social de nuestros tiempos, en el cual las perspectivas de la justicia espacial, la calidad de vida y la planeación y diseño urbanos se integran de manera ineludible. 