

La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria

Street and dwelling: relationship between public space and community life

María Elena Torres-Pérez
Gladys Arana-López
Yolanda Fernández-Martínez*

Recibido: junio 10 de 2016
Aceptado: mayo 18 de 2017

Resumen

El espacio público es fundamental como ámbito complementario a la vivienda debido a que en él ocurren las actividades que no tienen cabida en ésta. El espacio público es extensión física funcional y sociocultural de lo que ocurre al interior del hogar. Para comprender esta relación, es vital conocer desde una perspectiva histórica sus manifestaciones aún presentes como la oportunidad para repensar sobre lo oportuno y consistente que tienen nuestros espacios públicos, sus escalas, sus ámbitos y sus relaciones complementarias para conformar el todo del hábitat externo a la vivienda, pero interdependiente con ella, y base fundamental para definir la calidad de éste y su habitabilidad. La metodología es mixta de observación de lo construido e interrogación al habitante y usuario.

Palabras clave: espacio público, espacio público y vivienda, espacio público y espacio privado.

Abstract

The public space is basic and complementary to dwelling, because of the activities that are done there, so, this space is considered as a physical, functional and sociocultural extension of what occurs within houses. In order to understand this relationship, it is important to know the historical fact through their recent expression, because it is an opportunity to rethink the proper and consistency of our public spaces as well as their scales, fields and complementary relationships with the aim to create an external and holistic habitat of dwelling but at the same time interdependent with it, fundamental basis for defining its quality and livability. The methodology is mixed: observation of the buildings as well as inhabitant and user survey.

Keywords: public space, public space and dwelling, public and private space.

* Universidad Autónoma de Yucatán, México. E-mails: mariaelena.torres@coreo.uady.mx, gladys.arana@correo.uady.mx, yofer27@gmail.com

Introducción

El presente trabajo tiene el objetivo de revalorar el papel de la calle en torno a la vivienda mínima, en sus componentes cualitativos y cuantitativos. Se propone concebir a la calle, no sólo como un sitio de tránsito peatonal y vehicular, sino también como el espacio complementario y necesario para la habitabilidad de la vivienda misma. Para entender mejor esta relación espacial entre la calle y la casa como espacio complementario y habitable, es necesario definirla como un sitio de acceso a la gente y de contacto que define a dos grupos según el tipo interdependiente: un primer grupo es el habitante, quien se define como el individuo que vive habitualmente en una zona o lugar determinado, el cual es el domiciliado en las zonas de estudio; el segundo grupo está conformado por el usuario, quien ocupa una casa con otro uso diferente al de vivienda, sea comercio o servicio, y que lo extiende éste a la calle o a cualquier otro tipo de espacio público. Los dos grupos se encuentran en interdependencia ya que un usuario de un local puede también ser habitante de la zona y, consecuentemente, pertenecer a ambos.

La hipótesis parte de la evidencia de que la calle es también un sitio de acceso a la gente y, por tanto, de convivencia; es el espacio de contacto visual y ubicación, así como de referencia geográfica; es el lugar donde se entablan relaciones de identidad individual y comunitaria en su vínculo entre vivienda y espacio exterior. En este sentido, la calle adquiere importancia vital tanto para asumir su papel de facilitador de tránsito como en su nuevo papel protagónico para aminorar fenómenos vinculados a la calidad de vida y a la habitabilidad, a niveles arquitectónico de la vivienda y urbano del conjunto. Para comprender mejor esta propuesta, partimos de definir a la calle como un tipo de espacio público que adquiere un nuevo valor como espacio complementario a la vivienda; se entiende una relación estrecha entre la casa y la calle dentro de la zona de uso habitacional, tal y como se demuestra en los estudios sobre espacio público realizados por Jay Brown, David Dixon y Oliver Gillham (2009), Suzanne Hall (2012) y Jullie Campoli (2012), en los que se diserta y demuestra que existen grados de valoración de la calle como espacio público, donde ocurren las actividades de comunidad y donde se desarrollan las actividades que no tienen cabida en la vivienda en lo general, pero particularmente en la vivienda mínima, de manera que el espacio público es extensión física, funcional y sociocultural de lo que ocurre al interior de la misma casa.

La metodología empleada en este trabajo deriva de los proyectos de investigación con la vivienda como objeto de estudio: “Evaluación de las condiciones urbanas y arquitectónicas y su impacto en la habitabilidad de los conjuntos de vivienda construida en serie en México. Caso Mérida, Yucatán”, clave 236282, financiado por CONAVI CONACyT 2014 y “Perspectivas sobre el conocimiento de la arquitectura doméstica: viviendas y hogares”, clave 169556 financiado por Ciencia Básica SEP CONACyT 2011. La metodología es mixta con énfasis en lo cualitativo, teniendo por resultado lo observable en confrontación con la interrogación en cuanto a los detalles del proceso y, como apoyo, lo cuantitativo en cuanto a la frecuencia en la ocurrencia del caso.

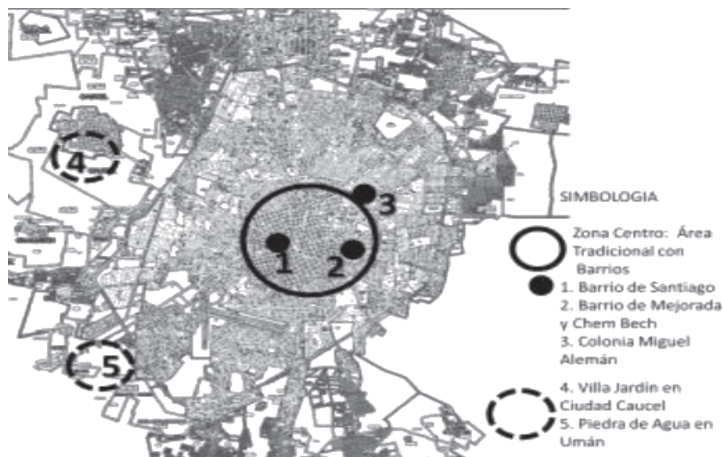
Se conjuntan y triangulan los tres tipos de fuentes: desde la obra construida como fuente de información medible y cuantificable hasta el análisis de las fuentes documentales de archivo, principalmente libros históricos, fotografías de época y hemerografía pretérita y actual, en complemento con fuentes vivas, como entrevistas a los habitantes y usuarios, quienes pueden ser tanto pobladores antiguos y consolidados en la zona, como nuevos pobladores con viviendas adquiridas en épocas recientes, pudiendo o no tener negocios de nueva creación. Todos ellos configuran un grupo heterogéneo de diferentes generaciones y con una visión específica en torno a las áreas estudiadas, sean familias compuestas por padres, hijos y nietos, que han vivido o que recién cuentan con vivienda, con o sin uso mixto en la zona.

Para la selección del caso, se escogieron sitios que presentaran contraste entre su época de ocupación, en tres tiempos o generaciones, a fin de realizar cruces interpretativos entre las características urbanas y arquitectónicas de la vivienda y la calle con las fuentes vivas: gente con viviendas de uso exclusivo o mixto; habitantes y usuarios de dos o más generaciones, es decir, padres e hijos; y, en ocasiones abuelos viviendo en la misma casa. Estas tres generaciones presentan distintas experiencias y opiniones respecto a la relación vivienda y calle en diferentes sitios en los que viven o han vivido, lo cual permite el contraste y comparación entre las percepciones.

La selección de los casos de estudio (obra construida) se basó en la posibilidad de obtener información para un contraste entre la percepción y el uso de las calles tradicionales de los barrios del Centro Histórico y aún con uso de vivienda contra las áreas modernas y contemporáneas. En el primer caso de calle y vivienda tradicional, se ubicaron las zonas de Petronila en el barrio de Santiago (poniente) y la del Chem Bech en el barrio de la Mejorada (oriente);

en el segundo, se ubicaron las propuestas de áreas habitacionales con vivienda mínima, con una zona pionera, el caso de la Colonia Miguel Alemán (1950), y los nuevos mega fraccionamientos de vivienda construida en serie, como Villa Jardín en Ciudad Caucel (2010) y Piedra de Agua en Umán (2014) (Cuadro 1).

Cuadro 1. Ubicación de los casos de estudio en la ciudad de Mérida



Fuente: elaborado por María Elena Torres Pérez.

Las técnicas de observación de lo que ocurre en la calle y de interrogación a habitantes y usuarios para posibles motivos y opinión se clasifican en tres categorías: la calle como sitio de tránsito, como sitio de comercio e intercambio y como sitio de actividades directas y complementarias a la vivienda. En la primera categoría de tránsito, dado que no hay habitantes, se observan los diferentes tipos de usuarios, su frecuencia y sus problemas de uso, actividad de la cual se deducen cuestiones físicas como dimensiones, texturas, alturas, presencia de rampas, mobiliario y señalética urbana, que configuran grados de eficiencia de uso así como su relación para facilitar las siguientes dos categorías. En la segunda de éstas, como sitio de intercambio, se observa que algunas actividades hacen que el tránsito se dificulte, tales como ocupar espacios con exposiciones de productos o letreros que anuncian servicios, sin embargo éstas están relacionadas directamente con lo que ocurre en la vivienda de uso mixto. En la tercera categoría como complemento de la vivienda, se observa que es un área principalmente para juegos de niños, tomar el fresco o reuniones entre vecinos. Posterior a la observación, se interrogó a los protagonistas sobre los motivos y su opinión sobre una evaluación general, si se creía correcto y porqué.

Se diseñó una cédula para observar las actividades de los habitantes en la calle y con base en ello se creó una cédula de interrogación acerca de los motivos para tal uso como habitante y como usuario, cuyos resultados se procesaron en calidad y cantidad, es decir, en los detalles cualitativos que describen el proceso en tipo y frecuencia en unidad de tiempo (día, semana, mes, año) con la que se utiliza el espacio y se detallan los motivos para las variaciones de uso. Con ello, se cumple el objetivo y es posible comprobar la hipótesis con el fin de comprender la relación entre vivienda y calle como punto clave del hecho histórico en sus manifestaciones presentes. Es la oportunidad para repensar sobre lo oportuno y consistente que tienen nuestros espacios públicos, sus escalas, sus ámbitos y sus relaciones complementarias para conformar el todo del hábitat externo a la vivienda, pero interdependiente con ella y su habitabilidad.

Esta reflexión nos dará la oportunidad de identificar la relación entre lo público y lo privado, entre la calle como espacio público y la vivienda como espacio privado a través de la percepción de los habitantes y usuarios de ambos espacios, cuya utilidad como estudio cualitativo estriba en identificar aquellos aciertos del diseño urbano que son reconocidos por la población en su carácter de habitantes y usuarios respecto a lo que el espacio urbano brinda como espacio público, lo cual sentará las bases para identificar elementos de diseño que deben continuarse y los errores que deben corregirse en cuanto al espacio público en los nuevos diseños de los conjuntos habitacionales, donde la relación calle-casa aporta la clave de las condiciones particulares de las diferentes zonas que en conjunto conforman la habitabilidad de la ciudad.

Lo privado y lo público: vivienda y calle

El espacio público es fundamental como espacio complementario a la vivienda debido a que en él ocurren las actividades que no tienen cabida en la casa, de manera que el espacio público es extensión física funcional y sociocultural de lo que ocurre a su interior. El enfoque de análisis deriva de la política neoliberal que tiende a que el espacio público se redefina como un espacio exclusivo y excluyente, tanto en los espacios consolidados de las áreas históricas como en los nuevos desarrollos periféricos, como lo plantea el estudio de Hopfgartner y Vidosa (2014), donde la producción del espacio público profundiza la polarización socioeconómica y la configuración de ciudades fragmentadas y desiguales en una combinación entre políticas urbanas y actores.

Por una parte, se observa que en los espacios públicos de áreas centrales ocurre un proceso de privatización mediante la venta, alquiler o asignación, como complemento a una demanda de espacio para servicios y comercio, principalmente de corte turístico. Sin que sea exclusivo, se pretende que el espacio público es suficiente y bastante para que se pueda ceder una parte a usos privados y comerciales; sin embargo, las autoridades no procuran el uso para los habitantes y priorizan a los usuarios turísticos; por ello, los propios habitantes no consideran importante prolongar el uso de sus pequeños comercios hacia estos espacios, e incluso, la calle. Por otra parte, la calidad y la cantidad del espacio público en las nuevas áreas habitacionales periféricas son consideradas en relación con el nivel económico de la zona, es decir, en los fraccionamientos clase alta son espaciosas y con diseño urbano, y en los fraccionamientos clase baja, escasas y residuales. Esto contradice el sentido de ocupación y poblamiento, ya que estas últimas se encuentran más pobladas y con menores dimensiones de vivienda, y, consecuentemente, requieren mayor espacio público las viviendas para las clases bajas.

El espacio público presenta distintas manifestaciones; de ellas, el inmediato a la vivienda es susceptible de mayor apropiación, por lo que en este trabajo nos centramos en ello mediante sus formas de la calle y los parques o plazas públicos. En este proceso de aportar elementos para la valoración del espacio público inmediato a la vivienda, primero nos referimos a la calle, a su origen y a su evolución en cuanto a la relación establecida entre lo público como espacio de tránsito y estar; y, después a lo privado del ámbito doméstico donde la calle se configura como extensión de la casa más allá de la materialidad y como medio de hacer comunidad a partir del uso cotidiano, definiéndose así como medio de apropiación social y de creación de identidad.

Gran parte de nuestra vida se lleva a cabo en la calle, la cual tiene el papel de estructurar la forma de los asentamientos, en los que aproximadamente ocupa un 30% de su área (Mehta, 2014: 1) y equivale aproximadamente al 80% del total del espacio público abierto, según *The Institution of Civil Engineers of London (s/d)*. El 90% de los habitantes relaciona la calle con el proceso de conocimiento entre vecinos, pues es donde se ven por primera vez y se saludan para después conocerse. Este proceso inicia en las nuevas áreas habitacionales y mantiene el arraigo de los pocos vecinos que aún quedan en las zonas de barrios consolidados. El otro 10% que no entabla tal relación, sólo utiliza la vivienda para pernoctar de manera muy esporádica; es decir, no son habitantes constantes y constituyen un grupo de visitantes.⁸

⁸ Trabajo de campo del proyecto CONAVI CONACyT 2014, realizado entre julio de 2015 y febrero de 2016.

La calle tiene un referente funcional: es el espacio por donde caminamos, llegamos a casa, hacemos alguna actividad de esparcimiento y es donde se realizan innumerables transacciones culturales y comerciales; asimismo, las calles son rutas de abastecimiento de servicios por donde se distribuyen el agua, la electricidad y las comunicaciones. En resumen, la calle, zona que delimita el ámbito privado del público, es la esencia de gran parte de nuestras vidas, pues alberga numerosas actividades culturales, económicas, políticas y sociales.

La dimensión multifacética de la calle cobra importancia en la actualidad con poco más del 50% de la población mundial viviendo en zonas urbanas, según datos del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, donde las calles de las ciudades son cada vez más importantes en cuanto a su función, aunque con el tiempo, éstas hayan cambiado significativamente en relación con su diseño y con su manera de usarse. Sus significados invariablemente permanecen como los ámbitos de expresión cultural.

Su significación desde lo más básico hasta lo abstracto absoluto, sus transformaciones y usos han sido discutidos desde hace poco más de cincuenta años, estando entre sus principales estudiosos Jane Jacobs, Bernard Rudofsky, Kevin Lynch, Stanford Anderson, Anne Vernez Moudon, Amos Rapoport y muchos más, entre los que se encuentran Jan Gehl y Alí Madanipour. Rapoport (1987), por ejemplo, la define como una entidad física, y la considera como el espacio más o menos estrecho, bordeado linealmente por edificios, donde se encuentran los asentamientos y se utiliza como circulación y, a veces, para otras actividades. En esta definición, a manera de descripción, se observa una visión muy elemental de la calle en la que las otras funciones son consideradas colaterales o secundarias, no obstante del papel reconocido como ente fundamental para las manifestaciones culturales, entre otras múltiples actividades.

En complemento a su papel de sitio de tránsito y circulación, a la calle se le reconoce cada vez más como el sitio para el intercambio social. De acuerdo con Robert Gutman (1878), existen definiciones más complejas y extensas que vinculan una caracterización social y física a partir de siete componentes:

- a. La calle es una entidad social y su diseño es resultado de condiciones y circunstancias sociales y culturales.
- b. Es un espacio tridimensional, por lo cual los edificios que la delimitan lateralmente son tan importantes como el espacio bidimensional de la calle en sí.

- c. Provee un vínculo entre edificios, pero también entre las personas facilitando la comunicación e interacción.
- d. En lo general, es accesible y pública, incluso, aunque siempre han existido calles privatizadas.
- e. Tiene dos partes, una para el movimiento de las personas y otra para los animales y los vehículos.
- f. Aunque es un conector, también es un espacio limitado en sí mismo.
- g. En escala, es un espacio urbano intermedio entre edificios y otros espacios grandes como parques, jardines y plazas.

Esta caracterización funcional no sólo nos habla de función básica, sino que nos remite al tema de las escalas y su límite espacial, lo cual cobra relevancia ante su capacidad de responder a sus diversas funciones de manera adecuada a lo largo del tiempo. A esta compleja definición, le falta agregar el componente político y de representación; en cuanto a la representación del espacio y en el espacio de representación, como lo señala Henry Lefebvre (1996), las calles son el terreno de los encuentros sociales y de las protestas políticas, sitios de dominación y resistencia, lugares de placer o ansiedad; de dicotomías como enuncia Nicholas Fyfe (1998).

Las calles se han transformado a lo largo del tiempo. La historia de éstas es, incluso, más antigua que la historia de las ciudades. Según Joseph Rykwert, las calles ya existían y eran utilizadas como espacio público y para el juego infantil en culturas consideradas preliterarias (Rykwert, 1978: 16). La concepción de la calle actual deriva directamente de los espacios griegos y romanos, los cuales se transformaron a lo largo del tiempo hasta llegar a nuestros días, pasando por las calles lineales de los urbanistas renacentistas, y las calles de las ciudades jardín hasta las calles de las ciudades modernas racionalistas. Es indudable que el reconocimiento de su historia es coadyuvante para las nuevas propuestas de diseño; más allá de sus dimensiones físicas se pretende devolver la calle a la gente dejando a un lado la concepción irrestricta de la calle como salvoconducto de la movilidad y en particular de la vehicular.

El caso de las ciudades latinoamericanas ante el neoliberalismo ha sido la historia de ceder espacios culturales y de ciudadanía para la demanda comercial y vehicular; mientras que los casos de México, en general, y de

Mérida, en particular, tienen una larga historia escrita acerca del espacio público y específicamente de la calle. Desde tiempos precolombinos, los asentamientos humanos estaban regidos por grandes calzadas y caminos, en los que se enfatiza el uso eminente para los habitantes, algunos de los cuales fueron elementos definitorios en el trazado de la ciudad virreinal (Torres, 2000). Al paso del tiempo, numerosos reglamentos y normas vieron la luz en aras de administrar y controlar el uso de la calle, de mantenerla y de hacerla entorno más adecuado para la circulación y disfrute de la sociedad. Regionalmente, la historia del uso de la calle como espacio de fruición y comercio ha cedido el espacio privilegiado del habitante al vehículo, dejando a un lado la calle como espacio de expresión de identidad cultural.

La historiografía emeritense que aborda el espacio de la calle es escasa, máxime si tomamos en cuenta que los estudios realizados al respecto versan estrictamente sobre condiciones de movilidad urbana sin relacionar significado y uso social, son menos los análisis de trabajos que analizan la relación vivienda-calle como constructo socio-cultural. En este sentido, es pertinente preguntarse ¿cómo se establecieron las relaciones entre el interior de la vivienda y el exterior de la calle a lo largo del tiempo?, ¿qué elementos condicionaron esta relación? Y, lo más importante, ¿cuál es la situación actual de esta relación?

El objetivo del presente documento es aportar elementos de valoración de la calle como espacio de extensión de la vivienda, como la transición entre lo privado y lo público, donde el espacio de la calle inmediato a la vivienda es el elemento clave de la convivencia comunitaria y, por tanto, de cohesión social. La relación entre vivienda como espacio privado y calle como espacio público inmediato se estructura en torno a tres elementos base: el diseño de medidas y proporciones que proveen funcionalidad, las áreas verdes que proveen adaptación climática, y el uso cotidiano desde el nivel vecinal hasta el nivel urbano que provee los grados de convivencia y cohesión comunitaria.

Antecedentes del contraste entre la vivienda y la calle en Mérida

La ciudad de Mérida se fundó en el siglo XVI y consolidó su centro histórico durante el siglo XIX con el establecimiento y ocupación habitacional de los barrios. En este desarrollo de casi tres siglos se siguió el diseño de una traza ortogonal con manzanas de proporción cuadrada de 100 metros por lado, que hoy se han densificado a un promedio de 30 viviendas por hectárea con centros de manzana

arbolados que configuran jardines de microclima y con calles de entre 10 y 12 metros de ancho. La vivienda se ubica al límite de la calle y entre paramentos, lo que configura la imagen del centro histórico como un bloque compuesto por fachadas unidas en continuidad únicamente interrumpida por las mismas calles. Estas viviendas cuentan con patios amplios y arbolados contra una calle asfaltada y embanquetada en la que los árboles no existen, y en los que, sin embargo, se observa tanto el tránsito peatonal y vehicular, como la convivencia vecinal.

A partir del siglo XX las nuevas áreas habitacionales se integraron a la modalidad de colonias y fraccionamientos de vivienda construida en serie, en las que se continuó el diseño de calles de 10 y 12 metros de ancho, pese a que la manzana cambió a una proporción rectangular con 100 x 40 metros con una densidad habitacional de entre 40 y 80 viviendas por hectárea, lo que conlleva a una disminución de los patios arbolados y a un aumento en el parque vehicular particular y a las rutas del transporte público. Pese a esto, también se observa que los habitantes desarrollan actividades de convivencia y principalmente de prestación de servicios, continuando el uso de la calle como una extensión del uso en la vivienda.

La imagen de contraste entre estas dos zonas mueve el presente trabajo a descubrir los detalles de uso de la calle como un espacio complementario a la vivienda y su habitar, en el cual se observa la necesidad de combinar áreas de estacionamiento para visitantes con espacio suficiente para el tránsito de vehículos y peatones con seguridad y comodidad (cuadros 2 y 3).

Cuadro 2. Calle del Chem Bech, Zona del Centro Histórico de la ciudad de Mérida



Cuadro 3. Calle del Fraccionamiento Piedra de Agua, en la periferia de la ciudad de Mérida



Fuente: fotografías de María Elena Torres Pérez.

La calle tradicional de barrio

Para hablar de la calle de barrio, primero se explicarán las características de la traza urbana original, basada en una retícula de proporción cuadrada con aproximadamente 100 metros de largo. El tiempo y la densificación constructiva han moldeado lotes de frentes variados; en su mayoría, de 50 metros de profundidad lo que ha conformado los llamados centros de manzana o jardines de microclima.

La vivienda en estas zonas varía sus esquemas funcionales; por una parte, las existentes dan continuidad y cabida a nuevos espacios para las actividades íntimas familiares, y, por otra, nacen nuevos partidos y propuestas funcionales donde surge el jardín como área de transición, transparencia y microclima que evidencian su propia modernidad, dejan de ser antiguos y tradicionales para ser de vanguardia y diferentes. Apareció un nuevo elemento de antesala al espacio público de la calle que hacía menos obvia la vivienda y un tanto misteriosa. El espacio público de la calle inmediato a la vivienda ha sido el sitio para hacer comunidad, para vigilar, socializar y, por supuesto, también de disputa.

Las dimensiones son las impuestas por la historia; un promedio de entre 10 y 12 metros con algunas excepciones, producto de rediseños, como es el caso de los paseos, avenidas de tipología diferente a la calle tradicional. En este sentido, entenderemos como calle tradicional a aquella cuya tipología data de la Colonia y sus pervivencias durante el periodo independiente y aún en las primeras décadas del siglo XIX, antes del auge de la casa chalet rodeada de jardín. Estas calles presentan una acera de entre un 1 y 1.50 metros dependiendo de la continuidad en el trazo de la manzana y los paramentos de sus construcciones, lo que deja un arroyo vehicular de entre 8 y 10 metros, suficientes para dos carriles de circulación y uno de estacionamiento, en su mayoría.

En este diseño, la acera será el elemento de transición entre lo estrictamente privado de la vivienda y lo público de la calle, donde los tiempos de uso a lo largo del día, de la semana y del mes condicionan diferentes impactos en los habitantes de las viviendas y principalmente en la permanencia de su uso como vivienda. Los usos diferenciados, tradicionales y nuevos en el mismo espacio en diferentes momentos y circunstancias, y a lo largo del tiempo, es causa y efecto de su valoración y permanencia. La acera, por una parte, es el espacio del peatón por excelencia, es donde tiene lugar el tránsito constante a lo que se suma la vieja y sana costumbre de sacar las sillas para tomar el fresco y ver

que jueguen los niños, ver pasar a los vecinos, conocerlos, saber quiénes son y dónde viven, como una manifestación de vigilar y socializar, y, por supuesto, conocer sus coincidencias y sus diferencias o disputas. Por otra parte, también es el espacio de intercambio, donde el que transita puede ofrecer servicios y productos, así como exponer lo que ofrece, por ejemplo: el panadero, el frutero, el horquetero y el escobero entre otros, que aun predominan en la zona centro e, incluso, pueden descansar quienes prestan otros servicios como el afilador, el desyerbador, el jardinero y el reparador de ollas, etc.

Desde la época prehispánica se hereda el concepto espacial de la calle como sitio de tránsito más zona de estar; es decir, las calzadas o *sacbeobs* (plural de *sacbe*, del maya: *sac* que significa blanco y *bé* que significa: camino blanco por el color de la piedra) han sido tanto medio de comunicación entre los diferentes grupos comunitarios de la diáspora yucateca y vía de llegada a la ciudad central, como sede de poder y de su reproducción, ya que éstas fueron sistemas de comunicación incomprendidas para los europeos, pero sentaron la base para la sobreposición de las ciudades españolas en territorio americano, lo que significó una estructura urbana de poder y dominio español a través de la valoración por la calle. Se definió un “esquema clásico” (Hardoy, 1988) de las ciudades prehispánicas delimitadas por calles principales o calzadas que permitían la buena comunicación a diferentes escalas: desde regional, al vincularse con otros centros de la diáspora maya hasta local de la ciudad española, con lo que se tenía excelente control y administración de la llegada de productos comerciales y de tributo, así como de los habitantes a la zona central (Torres, 2000).

Durante el proceso de conquista española, las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias*, expedidas el 13 de julio de 1573 por el Rey Felipe II, expresaban normas y regulaciones respecto al funcionamiento urbano, lo cual se regía en torno al establecimiento de criterios de trazo para la calle, entre otras indicaciones relacionadas con el espacio abierto y el cerrado. De hecho, la calle era el medio de comunicación entre el sistema de espacios públicos a escala barrial donde se desarrollaba intensamente la vida conforme a las actividades religiosas como un importante factor en el adoctrinamiento, la educación y la cohesión comunitaria.

La ciudad fundacional aportó un tipo de diseño urbano característico por reticular con calles homogéneas que el tiempo configuró como una sola unidad espacial a lo largo del tiempo, hoy conocido como Centro Histórico o Zona de Monumentos. La vivienda contribuyó a la homogeneización de la

zona con su tipología introvertida y cerrada al límite con la calle, lo que generó una relación de tránsito constante, principalmente peatonal que reafirmó a la calle como antesala de la vivienda.

La tipología de vivienda de la clase alta compuesta por españoles y criollos se conformaba por habitaciones organizadas alrededor de un patio central con arcadas y corredores al cual se accedía por medio de un zaguán (Ancona, 1987: 39). En el imaginario colectivo, éste más que un elemento divisorio entre el ámbito público y el privado, era un nexo entre la casa y la calle, por lo que era el lugar a vigilar para evitar cualquier posible intercambio de “bajezas”. A esto se refiere un crítico de la época cuando refiere que “los zaguanes de las casas grandes son escuelas de relajación, en que a los tiernos jóvenes se abren los ojos, y contagia en los vicios más abominables” (Campos, 2006: 37) (cuadros 4 y 5).

Cuadro 4. Grabado de la Casa de Francisco de Montejo. Ubicada frente a la Plaza de Armas o Plaza Central



Cuadro 5. Fotografía de la Casa de Francisco de Montejo. Ubicada frente a la Plaza de Armas o Plaza Central



Fuente: dibujos de México a través de los siglos 1884, en Michel Antochiw, 1992: *Mérida y su gente antes de la fotografía*, Gobierno del Estado de Yucatán, p. 54.

Las calles de entre 10, 12 y 15 metros incluyendo arroyo vehicular y aceras, eran espacios de conexión entre viviendas: desde una morada podía verse la de enfrente, incluso el peatón, en su derrotero, podía ver a través de las ventanas hacia el interior y observar de manera directa el acontecer de la vida familiar. Las salas y los dormitorios no sólo estaban alineados y directos a la calle, sino que

los vanos interiores estaban alineados y configuraban un sistema de visuales desde la calle hasta el patio arbolado y viceversa, es decir, nada impedía la visibilidad hacia el completo de la vivienda y hacia la calle (cuadros 6 y 7).

Cuadro 6. Vista desde la calle hacia el interior de la casa. Zona tradicional del Chem Bech en el centro de Mérida



Cuadro 7. Vista desde el interior de la casa hacia la calle. Zona tradicional del Chem Bech en el centro de Mérida



Fuente: fotografías de María Elena Torres Pérez.

En el periodo borbónico, las políticas establecidas para el territorio novohispano, por ejemplo en el Decreto CCLXIX del 23 de junio de 1813, *Instrucciones para el gobierno económico-político de las provincias* se observa la intención de modernizar a las ciudades y darles un carácter laico con una nueva interpretación de la calle mediante la introducción de las calles paseos que incorporaron mobiliario urbano y vegetación, por lo que se consolidaron como espacios para el disfrute colectivo, estrictamente lúdicos y comerciales, a través de

el progreso, hermosura y comodidad, de cuyo goce eran merecedores los ciudadanos, además de las condiciones higiénicas [proyecto ideológico vanguardista, que se sustentaba en] el racionalismo y empirismo científico ilustrado que tendían a desplazar el pensamiento teológico sustentado por la fe, proporcionando las bases para una práctica eficiente que fuera económicamente más redituable (Espadas, 1993: 46).

La nueva sociedad requería un renovado concepto de ciudad, para lo cual se tomaron las propuestas urbanas higienistas del Barón Hausmann y su analogía con el cuerpo humano como un entorno sano; por tanto, se dio importancia al espacio de área verde ajardinado que modificó el concepto de vivienda y su vínculo con el área verde circundante.

Las posturas ideológicas y políticas se representaron en los paseos pre y porfirianos: el Paseo de la Alameda o Paseo de las Bonitas en 1790 (hoy calle Ancha del Bazar), Paseo Melchor Ocampo (hoy calle 59), Paseo de la Reforma y, de manera especial, el Paseo de Montejo, considerado el primer fraccionamiento residencial específicamente burgués (Espadas,1994), ilustrando los primeros efectos de la contrarrevolución urbanística, a saber: primero, la conversión de un sector de la ciudad en un no lugar, en espacio donde las relaciones humanas se reducían al mínimo, y, segundo, la división de la ciudad en diversos barrios o sectores según las actividades o el nivel económico de sus habitantes (cuadro 8).

Cuadro 8. Paseo de Montejo. Desde la glorieta de los Montejo hacia la avenida



Fuente: fotografía de María Elena Torres Pérez.

La concepción del Paseo de Montejo como fraccionamiento refuerza la idea de la dialéctica entre vivienda y calle, donde ésta funge como un espacio de continuidad de actividades y complemento de los espacios que no tiene la casa. La vivienda cambió su relación con la calle: se empezaron a construir residencias rodeadas de jardines, cuyo contacto con la calle empezó a ser menor y eminentemente visual, marcando una diferencia jerárquica entre lo privado de la vivienda y lo público de la calle, donde el jardín fungía como filtro de transición y de control de la vivienda, y su lote como sentido de propiedad y del acontecer de la vida privada. Se trató de diferenciar la conexión de la vivienda con la calle, de una relación directa a través de la inmediatez de la vivienda con la calle tradicional hacia el filtro del jardín, tanto en la calle como en la vivienda porfiriana. Así, las áreas verdes privadas y públicas constituían un par espacios que ampliaban lo ancho y potencial del filtro entre lo privado

y lo público, entre lo que puede observarse desde y hasta la casa y la calle. La tipología arquitectónica con entresuelos y escalinatas reforzaba el carácter privado del interior de la vivienda (cuadro 9).

Cuadro 9. Casa Molina en Paseo de Montejo



Fuente: fotografía de María Elena Torres Pérez.

Los paseos eran de dimensiones variadas, pero su constante fue el uso de zonas arboladas para diferenciar y el tránsito peatonal del vehicular (carruajes o jinetes); de manera que el área verde del jardín privado de las viviendas se conjuntó con el área de las aceras arboladas para dar confort ambiental y embellecimiento a la imagen urbana, lo cual convirtió a los paseos en el sitio de convivencia comunitaria por excelencia de los meridianos, más allá de los vecinos del lugar; y aportando una escala mayor al de la calle de barrio, se convirtió en una calle de ciudad y en un espacio lúdico que favorecía la división social de las actividades; por un lado, la clase alta vigilaba desde sus viviendas y, por otro, la clase baja veía la vida de la élite y era parte, por un instante, de ese mundo económicamente tan lejano y visualmente tan cercano. La dimensión de calle de ciudad de los paseos mermó las dimensiones peatonales y arboladas aumentar carriles de tránsito vehicular.

Actualmente, las calles tienen las mismas dimensiones, la gente es menor y el proceso de gentrificación ha expulsado a los habitantes; sin embargo, los pocos que sobreviven conservan prácticas propias de la tradición, gustan de sentarse a la puerta de sus viviendas y disfrutar una tarde fresca, tranquila, viendo pasar a la gente y saludarla, lo cual ocurre con mayor frecuencia en las calles terciarias y con menor tránsito vehicular (cuadro 10).

Cuadro 10. Tomando el fresco y vigilando

Fuente: fotografía de María Elena Torres Pérez.

La calle moderna

En el siglo XX se dieron nuevas formas de crecimiento de la ciudad mediante áreas habitacionales, tanto colonias de autoconstrucción de vivienda como de fraccionamientos de vivienda construida en serie, en los que de manera empírica se siguió la inercia de reproducir el esquema de la traza fundacional de calles y manzanas reticulares. En estas áreas, los reglamentos estipulan jerarquías y dimensiones de calles, ya que se ha priorizado su función de tránsito vehicular: las calles paseos y avenidas que han perdido sus espacios verdes en camellones y aceras para cederlo al aumento de arroyos vehiculares y las nuevas vialidades del urbanismo mínimo apenas alcanzan para sortear el tránsito con el estacionamiento sin considerar espacios verdes y de estancia.

Cuando en 1950 se inauguró el primer fraccionamiento de vivienda construida en serie de la ciudad de Mérida, en la Colonia Miguel Alemán, el diseño de la calle tuvo especial atención: se trató de configurar sectores de manzanas con calles peatonales delimitadas a su vez por calles de uso vehicular, las cuales eran avenidas con presencia de camellones centrales arbolados y flanqueados por aceras de dimensiones amplias para albergar arboladas que configuraran barreras verdes entre las secciones habitacionales y perimetral a la colonia. Estas calles también comunicaban al área de equipamiento para facilitar el acceso, tanto vehicular como peatonal de los colonos, donde la ubicación estratégica permitió la permanencia y consolidación de este espacio desde un espacio originalmente vecinal hasta un parque de uso metropolitano hoy día (Torres, 2007).

El proceso lento de colonización y poblamiento no permitió consolidar el concepto del diseño original y fueron pavimentadas todas las calles para uso vehicular, sin embargo, se conserva el área verde, lo cual hace agradable el tránsito peatonal y el uso de la calle con fines lúdicos y de convivencia (cuadro 11).

Cuadro 11. Avenida de la colonia Miguel Alemán



Fuente: fotografía de María Elena Torres Pérez.

En el mismo fraccionamiento, las calles peatonales que fueron pavimentadas ofrecen dimensiones en su ancho suficientes y adecuadas para el tránsito vehicular, el estacionamiento y la convivencia vecinal; tres tipos de actividad que aportan dinamismo a la zona mediante el tránsito de vehículos particulares, de servicio público y colectivo, lo cual ocurre con fluidez; asimismo, el área de estacionamiento permite el tránsito vehicular y la estancia de visitantes en la zona de ocasión o constantes, como amigos que visitan a la familia, consumidores de comercio y servicios menores, o los hijos que frecuentan a padres y abuelos para llevar y traer a sus propios hijos para resguardo y vigilancia de los mayores, principalmente abuelos, que, en conjunto, son los usuarios de dentro y fuera de la casa que aportan el tercer tipo de uso: la convivencia vecinal, cuando los chicos juegan en la calle y con los mayores tomando el fresco y vigilando a los menores (cuadros 12 y 13).

Cuadro 12. Juego Infantil más estacionamiento en la calle de la Colonia Miguel Alemán



Cuadro 13. Tomando el fresco y vigilando el juego en la Colonia Miguel Alemán



Fuente: fotografías de María Elena Torres Pérez.

La nueva forma de diseño urbano, altamente especulativa que se observa en los mega-fraccionamientos modernos, ha privilegiado el tránsito vehicular y el área vendible, por lo que las escasas áreas verdes en camellones y aceras terminan cediendo su espacio, principalmente, a nuevos arroyos vehiculares. Al interior de los fraccionamientos se privilegia al vehículo, por ello, las calles son para tránsito vehicular y las aceras para acceso a estacionamiento en los predios, así como los nuevos fraccionamientos se han convertido en espacios dormitorio anónimos en los que se abandonan los espacios verdes que se convierten en comerciales y vendibles ante la usencia de uso comunitario (cuadro 14).

Cuadro 14. Área Verde en Ciudad Cuzco anunciada como “Futura área comercial”. Se observa la reducida dimensión de la acera peatonal



Fuente: fotografía de Ari Rosado.

El espacio del tránsito peatonal parece un asunto de percepción: por una parte, la acera existe como tal pero no ha sido diseñada en función del uso primario, de tal forma que se ha perdido la posibilidad de transitar y estar en ella como parte de la vía pública; *físicamente presenta un intercalado de rampas, mobiliario urbano como paraderos y cabinas telefónicas, así como infraestructura de postes, registros y transformadores eléctricos* que, en conjunto, dificultan el tránsito continuo y obligan a los peatones a circular por el arroyo vehicular, ya que ofrece más continuidad y menos obstáculos para el tránsito, lo que expone a los usuarios al peligro de ser atropellados. Por otra parte, la acera tampoco es el espacio de la socialización; al contrario, es el espacio de conflicto y disputa constante por la apropiación del escaso espacio, ya que, al no ser posible su utilización para los tres tipos tradicionales de transitar, estacionar y convivir, es ocupado como extensión de la reducida vivienda que ahora es convertida en uso mixto o franco uso terciario comercial y de servicio; por consiguiente, las aceras se convierten en zonas de exposición de productos, áreas de mesas para restaurantes, así como estacionamiento para clientes que, al ser insuficiente, se ocupan espacios de predios vecinos, se propicia sentimiento de invasión, se niega la socialización pasiva y, finalmente, se genera el constante conflicto (cuadros 15 y 16).

Cuadro 15. Avenida de la Ciudad Caucel en rampa continua sin espacio para estacionamiento en la vía pública



Fuente: fotografía de María Elena Torres Pérez.

Otro problema que impide la socialización en la calle es la falta de previsión del proceso de ampliación y nuevas construcciones para habilitar los faltantes en la vivienda, propio de cualquier casa que se da con mayor frecuencia en la vivienda mínima, con el efecto directo y más evidente de la conversión de los jardines en cocheras, lo que al exterior tiene un doble efecto.

Por un lado, tenemos la conversión de la banqueta en una rampa continua de acceso a cocheras, impidiendo el estacionamiento en la vía pública y cuya pendiente dificulta tanto el tránsito peatonal como la estancia para convivencia. Por otro, la sustitución del área vegetal o jardín por cochera con piso de concreto tiene el efecto de anular el espacio de absorción pluvial dentro del lote, por lo que las nuevas cocheras son habilitadas con desagüe a la calle por escurrimiento en el piso y por gárgolas o bajantes en las que cuentan con techo, lo cual impide aún el tránsito peatonal al convertir los pisos en zonas doblemente resbaladizas por la rampa en pendiente plana y por tratarse de un piso mojado; en el caso de las cocheras techadas se convierte además, en zonas de constantes chorros de agua que restringen todavía más el uso de la acera en tiempo de lluvia y el uso del espacio con fines de socialización, ya que se limita la visita por falta de espacio para estacionar el vehículo y por la ausencia de lugares seguros para sentarse a tomar el fresco.

Cuadro 16. Desagüe a la calle en Ciudad Caucel



Fuente: fotografía de María Elena Torres Pérez.

Como resultado las calles de las nuevas áreas habitacionales son lugares vacíos de gente y con problemas de anonimato e inseguridad, principalmente en las vialidades primarias que tienden, con mayor frecuencia, a convertirse en corredores y urbanos.

Conclusiones

Es relevante entender la relación entre la calle y la casa como elementos complementarios y habitables. Esta última es el sitio para el acceso y contacto social entre los diferentes grupos interdependientes en un entorno determinado y adquiere, por tanto, una importancia vital en múltiples aspectos vinculados con la calidad de vida y la habitabilidad, tanto a nivel urbano como arquitectónico.

La modernidad de las nuevas formas de pensar y diseñar la ciudad, es decir, las políticas de re-densificación del centro y el diseño de nuevas áreas habitacionales, no permite vincular y valorar la calle como un espacio de extensión de la vivienda y de socialización de los vecinos, sitio de intercambio comunitario y formador de identidad.

Los cambios en torno a la relación entre la vivienda como espacio privado y la calle con o sin las áreas verdes como espacio público de convivencia comunitaria, desde el nivel vecinal hasta el urbano, no facilitan la continuidad simbólica y espacial del hecho histórico; por el contrario, motivan el encierro y el aislamiento en la casa y se aminora el uso comunitario de la calle, lo cual no permite aprovechar las experiencias en favor del vínculo entre lo público y lo privado, entre la calle y la casa, más allá de la materialidad a partir del uso cotidiano y de la apropiación social, como formadores de espacios de cohesión sociocultural comunitaria.

La reflexión realizada en el presente documento permitió identificar la relación entre lo público y lo privado, entre la calle como espacio público y la vivienda como espacio privado, a través de la percepción de los habitantes y usuarios de ambos espacios, cuya utilidad como estudio cualitativo estribó en identificar aquellos aciertos del diseño urbano que son reconocidos por la población en su carácter de sus usuarios en lo general y de sus habitantes en lo particular, considerándose elementos consistentes con la región, el contexto socioeconómico y las condiciones medioambientales. La incipiente caracterización de las propuestas de diseño urbano relacionadas con la calle y la vivienda, los logros y los errores, ve en los diseños de los futuros conjuntos habitacionales una posibilidad de consolidación o reivindicación.

Es imperante repensar sobre lo oportuno y consistente que tienen nuestros espacios públicos, las calles, sus escalas, sus ámbitos y sus relaciones complementarias para conformar el todo del hábitat externo a la vivienda, pero interdependiente con ella y su habitabilidad es, consecuentemente, cada vez más relevante.

Bibliografía

- Anderson, Stanford, 1981; *Calles: problemas de estructura y diseño*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Ancona Mena, R., 1987: "Arquitectura Civil en Mérida Colonial" en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*", núm.1, Mérida, Yucatán, México, Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán, pp.30-42.
- Antochiw, M., 1992: Mérida y su gente antes de la fotografía, Gobierno del Estado de Yucatán.
- Brown, J., David Dixon y Oliver G., 2009: *Urban design for an urban century, placemaking for people*, Hoboken:Wiley
- Campoli, J., 2012: *Made for walking: density and neighborhood form*, Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Campos, M., 2006: "Del estado", Entornos del "ciudadanato" en *Yucatán (1750-1905)*, Mérida: UADY.
- Espadas Medina, A., 1994: "Paseo del adelantado Montejo", *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm 7. FAUADY, pp.8-19.
- Espadas Medina, A., 1993: "Mérida: la traza borbónica última virreinal, primera modernización", en Peraza Guzmán, Marco Tulio (compilador), Mérida: el azar y la memoria, Gaceta Universitaria núm. 3 FAUADY, pp.45-88.
- Fyfe, N., 1998: *Images of the Street, Planning, Identity and Control in Public Space*, London: Routledge.
- Gehl, J., 2010: *Cities for people*, Washington, Island Press
- Gutman, R., 1978: "The Street generation" en Stanford Anderson (ed.) *On streets*, Cambridge: MIT Press.
- Hopfgartner, K. y Vidosa R., 2014: "Espacios exclusivos y excluyentes: ¿Cómo y quién habita el espacio público? El Boulevard Naciones Unidas (Quito) y La Boca (Ciudad de Buenos Aires)", *Revista Gestión y Ambiente*, Vol. 17, núm. 1. Recuperado de www.revistas.unal.edu.co/index.php/gestion.
- Hall, Suzanne, 2012: *City, Street and citizen: the measure of the ordinary*, London Routledge.
- Hardoy, Jorge E., 1988: "Notas para una estrategia regional de rehabilitación de áreas históricas", en *Habitación*, núm. 6, pp.55-70.
- Jacobs, J., 1992: *The death and life of great American Cities*, New York, Vintage Books
- Lefebvre, H., 1996: *Writings on Cities*, New York: Wiley-Blackwell.
- Lynch, Kevin, 1985: *La Buena forma de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Madanipour, Ali, 2003: *Public and private spaces of the city*, New York, Routledge.
- Mehta, Vikas, 2014: *The Street, A Quintessential Social Public Space*, New York: Earthscan-Routledge, The Institution of Civil Engineers, Designing Streets for people. An inquiry into the design, management and improvement of streets, London: Urban Design Alliance, s/f
- Moudon, Anne, 2013: "A catholic approach to organizing what urban designers should know", en Michael Larice y Elizabeth <macdonald (eds.) *The urban design reader*, New York, Routledge.
- Rapoport, Amos, 1987: "Pedestrian Street use: culture and perception" en A.V. Moudon (ed.) *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press.
- Rudofsky, Bernard, 1973: *Arquitectura sin arquitectos: breve introducción a la arquitectura sin genealogía*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.
- Rykwert, Joseph, 1978: "The Street the use of its history" en Stanford Anderson (ed.) *On streets*, Cambridge: MIT Press.
- Torres Pérez, María Elena, 2007: "Rescate de experiencias urbanas: transformación y adecuación de la colonia Miguel Alemán" en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm. 18, Mérida, Yucatán, México, Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán, pp. 44-69.
- Torres Pérez, María Elena, 2000: "La arquitectura habitacional virreinal yucateca: muestra de dos culturas" en *Arquitectura y Urbanismo Virreinal*, Marco Tulio Peraza Guzmán (coord.), FAUADY, CONACyT, 2000, pp. 226-235.