

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana: repensando los espacios peatonales del Sur global



Ruth Pérez-López

Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco,
Departamento de Sociología. Ciudad de México, México
<https://orcid.org/0000-0002-3818-6774>

Guénola Capron

Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco,
Departamento de Sociología. Ciudad de México, México
<https://orcid.org/0000-0002-5886-4552>

Jérôme Monnet

Université Gustave Eiffel, École d'Urbanisme de Paris
Laboratoire Ville Mobilité Transport. París, Francia
<https://orcid.org/0000-0001-5858-238X>

Recibido: 10.07.2025. Aceptado: 02.10.2025.

Resumen

Las aceras son componentes esenciales de la infraestructura peatonal en las ciudades; sin embargo, representan un segmento ambiguo de dicha infraestructura: están concebidas para la movilidad, pero son ocupadas y apropiadas por múltiples usos y usuarios que coexisten —a veces de manera conflictiva— con los peatones. Las autoridades rara vez consideran esta diversidad de usos y actores, y los marcos normativos suelen limitarse a regular el flujo peatonal y la instalación de mobiliario urbano. El objetivo de este artículo es analizar en qué medida la acera es, simultáneamente, producto y productora de un orden híbrido, y cómo esta noción debería integrarse en los procesos de planificación urbana, no solo en los países del Sur, sino también en los del Norte, cuyas experiencias pueden ser compartidas y mutuamente enriquecedoras. Aunque nuestro caso de estudio principal es la Ciudad de México y su área metropolitana, extendemos el análisis a otras ciudades del mundo mediante una revisión de la literatura especializada.

PALABRAS CLAVE: CAMINABILIDAD. INFRAESTRUCTURA PEATONAL. ACERAS. ORDEN URBANO. GOBERNANZA URBANA.

Inclusive sidewalks, hybrid order, and urban governance: rethinking pedestrian spaces in the Global South

Abstract

Sidewalks are essential components of urban pedestrian infrastructure; however, they represent an ambiguous segment of this infrastructure: they are designed for mobility

but are occupied and appropriated by multiple uses and users who coexist —sometimes in conflict— with pedestrians. Authorities rarely take this diversity of uses and actors into account, and regulatory frameworks usually limit themselves to managing pedestrian flow and the installation of street furniture. The aim of this article is to analyze to what extent sidewalks are simultaneously a product and producer of a hybrid order, and how this notion should be integrated into urban planning processes, not only in countries of the Global South but also in the Global North, whose experiences can be shared and mutually enriching. Although our main case study is Mexico City and its metropolitan area, we extend the analysis to other cities around the world through a review of the specialized literature.

KEYWORDS: WALKABILITY. PEDESTRIAN INFRASTRUCTURE. SIDEWALKS. URBAN ORDER. URBAN GOVERNANCE.

Calçadas inclusivas, ordem híbrida e governança urbana: repensando os espaços de pedestres do Sul Global

Resumo

As calçadas são componentes essenciais da infraestrutura de pedestres nas cidades; no entanto, representam um segmento ambíguo dessa infraestrutura: são concebidas para a mobilidade, mas são ocupadas e apropriadas por múltiplos usos e usuários que coexistem — às vezes de forma conflitante — com os pedestres. As autoridades raramente consideram essa diversidade de usos e atores, e os marcos normativos costumam se limitar a regular o fluxo de pedestres e a instalação de mobiliário urbano. O objetivo deste artigo é analisar em que medida a calçada é, simultaneamente, produto e produtora de uma ordem híbrida, e como essa noção deveria ser integrada nos processos de planejamento urbano, não apenas nos países do Sul, mas também nos do Norte, cujas experiências podem ser compartilhadas e mutuamente enriquecedoras. Embora nosso estudo de caso principal seja a Cidade do México e sua área metropolitana, estendemos a análise a outras cidades do mundo por meio de uma revisão da literatura especializada.

PALAVRAS-CHAVE: CAMINHABILIDADE. INFRAESTRUTURA DE PEDESTRES. CALÇADAS. ORDEM URBANA. GOVERNANÇA URBANA.

Introducción

En la historia de la modernidad urbana, a partir del siglo XVII, la acera se concibió como una obra destinada a reservar espacio para la circulación peatonal. En este sentido, gran parte de las publicaciones sobre este objeto de estudio se han enfocado en analizar las relaciones entre el espacio construido y la caminabilidad, con el fin de diseñar espacios más adecuados para la caminata. Así, los usos de las aceras no vinculados directamente con la circulación peatonal han sido ignorados y marginados por la planeación urbana, pese a que, en diferentes contextos urbanos, constituyen espacios densamente utilizados, apropiados y habitados por una gran diversidad de actores sociales.

Este artículo analiza la ambigüedad de la acera: un espacio diseñado para el tránsito peatonal que, en la práctica, se convierte en escenario de múltiples apropiaciones comerciales, económicas y sociales. La abordamos como un segmento de la infraestructura

peatonal caracterizado por su carácter híbrido, situado en la intersección entre lo material y lo social, lo público y lo privado, y entre la regulación institucional y las prácticas cotidianas que lo moldean. La discusión se apoya en una investigación empírica realizada en la Zona Metropolitana del Valle de México (Capron, Monnet y Pérez-López, 2022), con enfoque mixto que combinó métodos cualitativos y cuantitativos: observación directa en diez zonas testigo, 500 encuestas a residentes, comerciantes y otros usuarios, 93 entrevistas abiertas y semiestructuradas a personas de estos mismos grupos, y 18 entrevistas estructuradas a funcionarios de los gobiernos federal y municipales. Además, se realizaron grabaciones de video de trayectorias peatonales y vehiculares, lo que permitió documentar interacciones sociales y medir trayectorias, velocidad y densidad de peatones y vehículos. Aunque este artículo se centra principalmente en las reflexiones derivadas del análisis de estos materiales, más que en presentar ejemplos empíricos detallados, la información recopilada sustenta la discusión sobre la gobernanza, el uso y la apropiación de las aceras, así como el carácter híbrido de estos espacios.

Asimismo, a partir de una revisión comparativa de estudios en diferentes ciudades de América Latina, Asia, Europa y Norteamérica, examinamos los conflictos de uso y los retos de gobernanza que surgen de esta multiplicidad de apropiaciones, evidenciando la tensión entre los marcos normativos y la diversidad de prácticas desarrolladas sobre la acera.

Nos preguntamos entonces: ¿cómo se configuran y negocian los conflictos entre peatones y otros actores que ocupan la acera en distintos contextos urbanos del Sur y del Norte global? ¿De qué manera la noción de *orden híbrido* permite comprender la tensión entre planeación institucional y prácticas sociales? Partimos de la hipótesis de que las aceras son infraestructuras híbridas que, más allá de organizar los flujos peatonales, funcionan como espacios multifuncionales donde confluyen usos, actores y normativas en constante negociación. Esta condición híbrida, aunque generadora de conflictos, puede convertirse en una oportunidad para repensar la planificación urbana y avanzar hacia modelos de gobernanza más inclusivos.

En la primera parte del artículo examinamos el papel específico de la acera dentro del sistema de infraestructura peatonal, tanto desde la perspectiva de sus usuarios como desde la de las autoridades gubernamentales. En la segunda parte cuestionamos la visión administrativo-legal que la concibe únicamente como un espacio destinado al flujo peatonal. Mostramos que, especialmente en las ciudades y metrópolis del Sur global, las aceras se distinguen por una multiplicidad de usos que suelen pasar inadvertidos en las leyes y programas que regulan y planifican su funcionamiento. Finalmente, sostenemos que reconocer esta diversidad en la gestión y planeación de las aceras exige renovar la propia noción de gobernanza urbana. A partir de ello, analizamos cómo dicha gobernanza ha sido abordada en distintos contextos: los ejemplos tomados del Sur global permiten repensar las dinámicas del Norte, y viceversa.

La acera, un segmento particular de la infraestructura peatonal

El concepto de *infraestructura peatonal* (Hubert, Monnet y Scapino, 2021) resulta particularmente útil tanto para la planificación como para la gestión de los espacios

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

urbanos transitables (figura 1). Este enfoque permite articular dos maneras de concebir el entorno urbano: desde la perspectiva del usuario, la infraestructura conecta todos los espacios recorridos a pie; desde la óptica de los planificadores, facilita la identificación y coordinación de las competencias asociadas a los distintos tipos de espacios.

Se distinguen dos tipos principales de espacios peatonales, clasificados según su morfología, el marco de planificación que los regula y la función que desempeñan: por un lado, las vías de circulación, diseñadas bajo el orden sociotécnico del tráfico y destinadas al desplazamiento a pie, donde la acera constituye el elemento central; por otro, los espacios de esparcimiento, como las áreas verdes, concebidos principalmente para el descanso y las actividades recreativas de los peatones. Existe un tercer tipo de espacio, más ambiguo: los caminos internos. Aunque la ausencia de vehículos beneficia a los peatones (como ocurre en los espacios verdes), su tránsito suele ser problemático debido a: a) una conectividad limitada con el resto de la infraestructura peatonal y b) un mantenimiento y gestión deficientes por parte de las autoridades correspondientes.

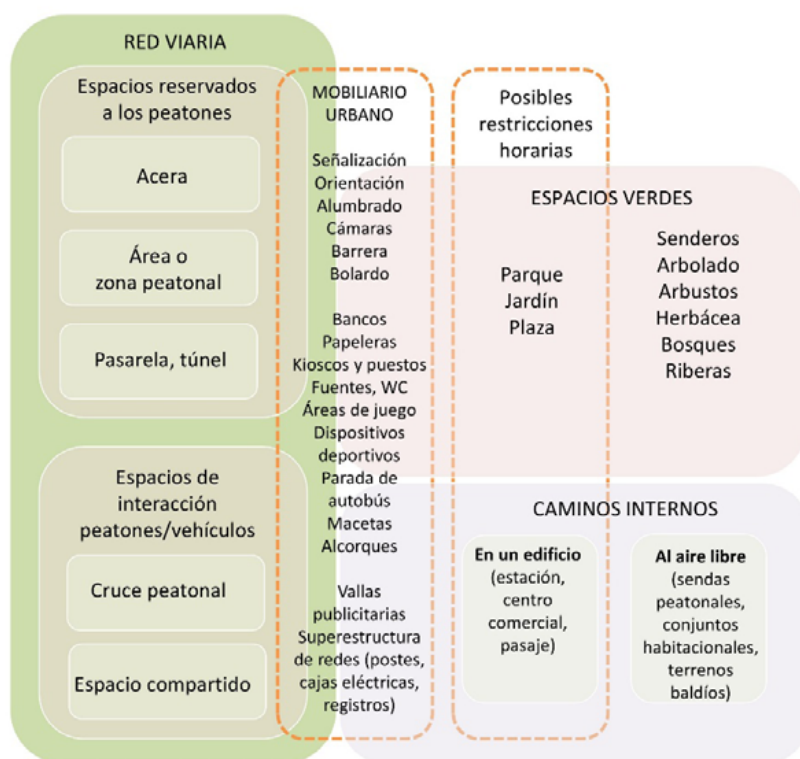


Figura 1. Componentes de la infraestructura peatonal.
Fuente: elaboración propia, adaptado de Monnet, 2022.

Vialidad y tránsito peatonal

La organización de la vialidad urbana obedece a dos prioridades fundamentales: la fluidez del tráfico vehicular y la provisión de estacionamiento. Esta lógica ha establecido y consolidado una dicotomía espacial entre la calzada y la acera, cuya distribución histórica evidencia relaciones de poder que han privilegiado sistemáticamente al automóvil frente al peatón. Tal asimetría se refleja en diversas situaciones: en calles

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

estrechas, la reducción o supresión de aceras busca dar espacio al tránsito vehicular y al estacionamiento; en aceras amplias, la incorporación de carriles bici o de circulación adicional desplaza parcialmente el espacio peatonal; en zonas céntricas y suburbanas, la tolerancia al estacionamiento sobre aceras favorece a motocicletas y automóviles, respectivamente; finalmente, en ciertos tramos, la ausencia de aceras responde a deficiencias de planificación o mantenimiento.

No obstante, en las últimas décadas, este desequilibrio ha comenzado a transformarse. Desde los años ochenta, se han implementado diversas medidas para favorecer la movilidad peatonal y ampliar el espacio destinado a las personas que caminan, como la regulación del ancho mínimo de las aceras, la creación de zonas peatonales exclusivas y la inversión de jerarquías de tráfico en espacios compartidos, conocidos como “shared spaces”, donde los peatones tienen prioridad. Estos cambios han sido tan significativos que, en ciertos casos, han llevado a replantear el diseño de algunas calles, incluso eliminando la acera tradicional para favorecer una circulación peatonal más libre y segura.

La separación espacial entre la acera y la calzada conlleva, sin embargo, desafíos concretos en la gestión de los flujos peatonales y vehiculares. Para acceder a las propiedades colindantes, los vehículos deben invadir temporalmente el espacio peatonal, lo que convierte el cruce de la calzada en un punto de coexistencia conflictiva (figura 2). Aunque se han promovido infraestructuras como pasarelas y túneles para garantizar la seguridad de los peatones, la evidencia muestra que estos recursos son a menudo evitados, ya que implican desvíos, esfuerzo físico adicional y condiciones de abandono o inseguridad (Soliz y Pérez-López, 2022).



Figura 2. Uso temporal de la acera como espacio vehicular: camión de basura saliendo de una escuela pública. Colonia Magdalena de las Salinas, Ciudad de México.
Fuente: Perla Castañeda Archundia.

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

Finalmente, la funcionalidad de los espacios peatonales también se ve afectada por la falta de mantenimiento, especialmente en marcas viales y señalizaciones horizontales que delimitan la acera, como pasos de cebra y rayas de alto, muchas veces desgastadas o borradas, reduciendo su visibilidad y eficacia (Figura 3).



Figura 3. Paso peatonal deteriorado por falta de mantenimiento. Pueblo de Santiago Atzacualco, Ciudad de México. Fuente: <https://geoweb.geoint.mx/scpi/mapa.html> (Pérez López, *et al.*, 2019).



Figura 4. Paso peatonal a nivel de la acera, colonia San Juan de Aragón VII Sección, Ciudad de México. Fuente: Perla Castañeda Archundia.

Entre las innovaciones recientes en la Ciudad de México que buscan mejorar la seguridad y comodidad del peatón destacan los pasos peatonales sobreelevados, los cuales permiten mantener al caminante al mismo nivel que la acera y obligan a los conductores a disminuir su velocidad al cruzar, equilibrando así la relación entre movilidad vehicular y seguridad peatonal (figura 4).

Caminos dentro de bloques y edificios

El problema del mantenimiento y la vigilancia se repite en las vías internas no destinadas al tránsito vehicular, que conectan el interior de manzanas, bloques de edificios o conjuntos habitacionales. En algunos casos, la falta de cuidado deriva en espacios baldíos que contribuyen al aislamiento de los barrios de vivienda social. No obstante, estos espacios pueden seguir funcionando como áreas de uso común y, en particular, como zonas de paseo, de juegos infantiles, de reuniones vecinales o de acceso a servicios urbanos.

En contraste, los corredores peatonales que atraviesan edificios y conectan distintos espacios exteriores suelen encontrarse en mejor estado de mantenimiento, especialmente cuando forman parte de conjuntos que buscan atraer consumidores. Tal es el caso de las plazas comerciales, donde estos recorridos pueden alcanzar un alto grado de monumentalidad arquitectónica, orientada tanto al tránsito peatonal como al paseo (Capron, 2000). Otro ejemplo son las estaciones intermodales que gestionan los flujos

peatonales entre distintos modos de transporte (tren, metro, autobús, etc.), cuyo diseño interno se centra en la circulación mediante andenes y vestíbulos, aunque pueden incluir zonas de espera por motivos de confort o con fines comerciales.

En los centros comerciales o malls diseñados para recorrerse a pie, las zonas de espera suelen ser mínimas o inexistentes. Sin embargo, las áreas de consumo, como terrazas o patios de comidas, pueden cumplir esa función. Al mismo tiempo, el ritmo del flujo peatonal disminuye con el objetivo de maximizar la exposición de los transeúntes a la oferta comercial.

Espacios verdes y zonas destinadas al paseo

Los espacios verdes constituyen la mayor superficie urbana donde el caminar no compete con el tráfico vehicular. En el caso de la Ciudad de México, cuya superficie es de 1.496 km², los espacios verdes (bosques, pastizales, pedregales, humedales, zonas agrícolas) abarcan 882 km², lo que equivale al 59 % de la superficie de la ciudad. De esta cifra, el 10,5 % corresponde a bosques (92,6 km²), incluyendo el Bosque de Chapultepec, el bosque urbano artificial más grande de la ciudad, con una superficie de 8,66 km² (GCDMX, 2020). La Ciudad de México también cuenta con extensos bosques periurbanos en las montañas del sur y suroeste (El Ajusco, Los Dinamos y Desierto de los Leones), que no son totalmente transitables a pie, a diferencia de los parques urbanos. En todo caso, la superficie total ocupada por las vialidades es mucho menor que la de los espacios verdes, incluyendo humedales y zonas agrícolas, pero supera la extensión de los bosques, con aproximadamente 260 km² ¹.

En los espacios verdes, los caminos se utilizan para el tránsito peatonal, mientras que el césped y los prados, cuando está permitido, sirven para el descanso o el juego. No obstante, no es fácil acceder a datos sobre la superficie realmente accesible a pie dentro de parques y jardines, ya que instalaciones culturales, deportivas o comerciales pueden ocupar una parte considerable del área (por ejemplo, entre un cuarto y un tercio en el Bosque de Chapultepec).

Los espacios verdes destinados principalmente al paseo y al ocio no suelen ser funcionales para los desplazamientos cotidianos dentro de la ciudad. Su ubicación alejada de los principales destinos laborales, comerciales o de conexión intermodal, junto con horarios de acceso que no coinciden con los trayectos diarios, dificulta que los peatones los utilicen como parte de sus recorridos habituales. Estas limitaciones afectan no solo a los parques, sino también a centros comerciales y a algunos centros intermodales.

En las áreas urbanas centrales existen espacios verdes híbridos, como avenidas arboladas o bulevares, que cumplen funciones tanto de tránsito como de ocio. En cambio, en la periferia, los bosques presentan una paradoja: aunque son destinos populares para

1. Estimaciones realizadas por Miguel Ángel Uribe Sánchez para el Laboratorio de Análisis Socioterritorial de la UAM Cuajimalpa con base en la información del Marco Geoestadístico Nacional del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI 2024. Fuente: OpenStreetMap contributors (2024). *OpenStreetMap* [Mexico Data set]. OpenStreetMap Foundation. Disponible como datos abiertos bajo la Licencia de Base de Datos Abierta de Open Data Commons (ODbL) en openstreetmap.org.

3.- las Normas de Construcción de la Administración Pública de la Ciudad de México. 1 de Septiembre de 1992. (y su reforma al 31 de agosto de 2006).

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

caminar, suelen gestionarse bajo una lógica productiva, como la explotación maderera, y su acceso mediante transporte colectivo o modos no motorizados es limitado, lo que favorece el uso del automóvil.

Las riberas de ríos, canales, lagos o del mar constituyen paseos muy apreciados, como el Canal Nacional de la Ciudad de México, recientemente recuperado, siempre que su trazado permita disfrutar de un recorrido que combina vegetación, agua y, en ocasiones, elementos de monumentalidad urbana. Al igual que en el caso de los bosques, la gestión de estos espacios puede regirse por lógicas contrarias al tránsito peatonal, como el desarrollo portuario o la construcción de vías rápidas.

Desde la perspectiva de las políticas de transporte y vialidad, la acera se considera parte de la infraestructura vial y sostiene tanto las estructuras materiales como el mobiliario urbano que facilitan el tránsito de peatones y vehículos. Sobre las aceras se instalan diversos elementos: alumbrado público, que no siempre está orientado hacia la banqueta; dispositivos para controlar los cruces de calzada, como semáforos y accesos a pasos a desnivel o subterráneos; señalización con los nombres de calles; y anuncios publicitarios dirigidos a los transeúntes. Una parte importante del mobiliario urbano se destina exclusivamente a la señalización vial, mientras que otra cumple funciones directamente relacionadas con la movilidad peatonal, como paradas de autobús, bancas, botes de basura, barreras para canalizar el flujo de peatones y dispositivos que impiden el estacionamiento sobre la banqueta. La mayoría de estas instalaciones son formales, es decir, instaladas por las autoridades, aunque también existen ejemplos de instalaciones informales, como postes o asientos contruidos por los propios vecinos (figura 5).



Figura 5. Banco de cerámica construido sobre la acera por los vecinos de la Roma Sur, Ciudad de México. Fuente: Guénola Capron.

La acera, un segmento de infraestructura que da soporte a un orden híbrido

El análisis de las aceras realizado en el marco de nuestra investigación (Capron, Monnet y Pérez, 2022) revela que estas constituyen el principal segmento de la infraestructura peatonal y desempeñan un papel central en la movilidad urbana. Según el discurso de las políticas públicas y la normativa —por ejemplo, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y la Ley de Movilidad (2014)—, las aceras se consideran soporte

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

exclusivo de los flujos peatonales. Sin embargo, nuestros datos muestran que, en la práctica, las aceras albergan múltiples actividades que, de manera más o menos conflictiva, interfieren con el caminar como modo de transporte.

En este sentido, las aceras constituyen el soporte de un orden híbrido: espacios que articulan lo público y lo privado, al acoger tanto usos vinculados al orden público, como la circulación peatonal, como usos asociados al orden privado, por ejemplo, jóvenes que consumen alcohol en la calle, situación que en colonias de clase media-alta suele ser mal vista por los vecinos, al contravenir tanto el orden público como la supuesta tranquilidad residencial; espacios que combinan lo formal, como los comercios establecidos que pagan impuestos y cuentan con autorización para ocupar parte de la acera, con lo informal, como los vendedores y comercios no regularizados, numerosos y que solo pagan una cuota por el uso del espacio; y, finalmente, espacios que oscilan entre el tránsito y usos más estacionarios, como conversar con vecinos o descansar en una banca.

Como puede observarse, las funciones y los usos de la acera no se reducen únicamente a la movilidad. También constituyen soporte para redes técnicas aéreas y subterráneas, así como para instalaciones más o menos formales vinculadas al consumo, como las terrazas de cafés y restaurantes —frecuentes en algunas colonias centrales— y ciertos quioscos autorizados, como los de prensa o florerías. Asimismo, en la Ciudad de México, las aceras concentran un número considerable de actividades informales, incluidas aquellas de comercios regularizados que ocupan parte de la vía peatonal sin autorización ni pago de la cuota correspondiente. Entre los puestos informales destacan los de comida preparada —tacos, tortas, entre otros—, presentes en toda la ciudad, pero también es común encontrar ropa, lentes, relojes, discos, películas y una gran diversidad de objetos vendidos en puestos improvisados o directamente sobre el suelo (los llamados *toreros*) (Monnet, Giglia y Capron, 2007). Esta presencia comercial obliga con frecuencia a los peatones a desplazarse sobre el arroyo vehicular, con los riesgos que ello conlleva (Figura 6).



Figura 6. Peatones circulando sobre el arroyo vehicular ante la ocupación de la acera por comercios informales, colonia Centro, Ciudad de México. Fuente: Ruth Pérez López.

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

Las extensiones de talleres de reparación de vehículos, muebles, electrodomésticos u otros productos sobre la acera son frecuentes, en especial en barrios populares. Debido al reducido tamaño de los locales, muchos de estos talleres funcionan únicamente como bodegas, mientras que los servicios y herramientas de trabajo se instalan directamente en la banqueta, generalmente con un grado de tolerancia por parte de las autoridades y vecinos. De manera semejante, algunos talleres de carpintería o herrería operan al aire libre, y no es raro encontrar artesanos ambulantes que ofrecen en la acera servicios de tapicería para sillones y sofás. Así, en determinados horarios y zonas, la acera se transforma en un espacio de producción y transacción (Figura 7).

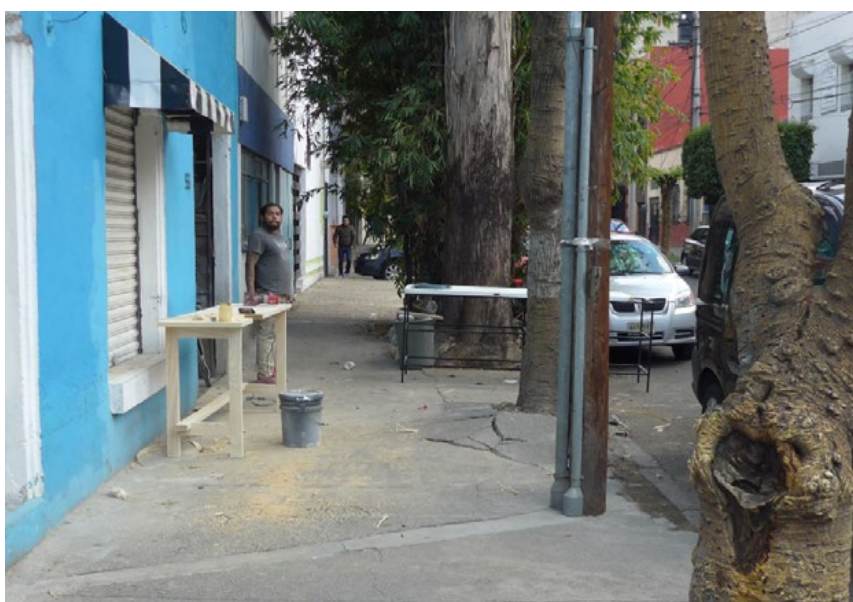


Figura 7. Extensión de la actividad productiva hacia la acera: taller de carpintería en el espacio público. Colonia Roma Sur, Ciudad de México. Fuente: Jérôme Monnet.

La acera es también uno de los espacios urbanos más relevantes para la instalación de vegetación, un uso legal además del mobiliario urbano, siempre que la plantación de árboles y plantas sea realizada por el gobierno o en acuerdo con él. Desde el siglo XIX, las políticas urbanas han recurrido a las aceras para embellecer la ciudad mediante árboles y macetas, no solo en las principales avenidas, sino también en las vialidades secundarias de las llamadas colonias de prestigio de distintas épocas, como la Roma o la Condesa, Lomas de Chapultepec, Ciudad Satélite o Santa Fe.

En la actualidad, esta dimensión ornamental persiste, aunque bajo modalidades de gestión diferenciadas que reflejan dinámicas específicas de gobernanza urbana. En las vías primarias, la poda de árboles corresponde a la compañía de electricidad para evitar interferencias con los cables, mientras que en las calles secundarias la responsabilidad recae con frecuencia en los propios vecinos, con cierta tolerancia institucional. En las colonias de mayor estatus social, esta labor suele quedar en manos de jardineros contratados del sector informal. A la vegetación oficial se suma la que instalan residentes y comerciantes, quienes colocan macetas con flores o arbustos frente a sus edificios.

Estas prácticas expresan formas locales de gestión del espacio urbano, pero también generan tensiones, ya que raíces inadecuadas o jardinerías improvisadas pueden obstaculizar la circulación peatonal. En caso de accidentes, las personas afectadas tienen incluso la posibilidad de reclamar una compensación al gobierno, lo que pone de relieve la compleja distribución de responsabilidades en torno a la gobernanza de la acera.

En ocasiones, los residentes colocan asientos y los utilizan para convivir con sus vecinos, evidenciando que no conciben la acera únicamente como un elemento del sistema de transporte. Gracias a estas amenidades, la acera puede cumplir funciones de estancia y socialización, permitiendo pasear, jugar, sacar al perro, trotar o conversar. Esta función es especialmente relevante en las colonias populares, donde las condiciones de vivienda son precarias y los niños a veces juegan en la calle bajo la supervisión de adultos que se agrupan sobre la acera. La función de estancia se vuelve aún más vital cuando la acera sirve de refugio para personas en situación de calle, quienes la utilizan para actividades de supervivencia, como dormir, alimentarse, socializar, pedir limosna o prestar pequeños servicios a residentes o comerciantes (Pérez López, 2009).

Así, la acera se distingue claramente de la calzada dentro del espacio vial, pero también de otras infraestructuras peatonales, como los parques y jardines. Mientras que la calzada constituye un espacio técnicamente homogéneo, dominado por la circulación vehicular, la acera se configura como un espacio de cohabitación entre las lógicas del tránsito y aquellas vinculadas con la estancia, el trabajo, el consumo y la sociabilidad. De manera semejante, en parques y jardines predominan los usos lúdicos y las prácticas del caminar. En las aceras, no solo cada persona presente por distintos motivos puede cruzarse o incluso chocar con otras que están ahí por razones diferentes, sino que también un mismo individuo puede asumir distintos roles —transeúnte, residente, cliente, paseante, trabajador— según el momento del día o incluso al cambiar de calle.

Este orden híbrido es potencialmente conflictivo. Uno de los conflictos más frecuentes es el uso de las aceras como espacio de estacionamiento, lo que genera obstáculos directos e indirectos para la movilidad peatonal. En las colonias residenciales acomodadas del centro de la Ciudad de México —aunque no exclusivamente, ya que también ocurre en zonas populares—, los tramos de acera frente a garajes o viviendas suelen considerarse espacios de estacionamiento “reservados”. Esta apropiación evita maniobrar el vehículo para entrar o salir del predio o buscar un lugar disponible en otra parte de la calle. La privatización del tramo se garantiza, incluso en ausencia del automóvil, mediante dispositivos humanos, como vigilantes o choferes, o no humanos, como cadenas, cubetas con cemento, llantas u otros objetos que impiden que otro vehículo bloquee el acceso o “robe” el lugar del residente.

Más en general, las rampas de acceso vehicular a los estacionamientos internos de los edificios representan un obstáculo importante para los peatones. Estas rampas, construidas tanto por residentes como por corporativos, suelen instalarse sin respetar la normativa vigente ni estar sujetas a un control efectivo por parte de las autoridades. Por ejemplo, los accesos a estacionamientos de centros comerciales interrumpen la trayectoria peatonal. Cada rampa presenta una pendiente distinta entre la calzada y el edificio, generando diferencias de nivel y de inclinación, además de una gran heterogeneidad de materiales y texturas (figura 8). Esto hace que la caminata resulte potencialmente peligrosa en caso de distracción, difícil para quienes cargan objetos o acompañan a

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

niñas y niños, e incluso imposible para personas con movilidad reducida o que utilizan carriolas, patines o patinetas. En muchos casos, los peatones se ven forzados a descender a la calzada, exponiéndose al tránsito vehicular.



Figura 8. Rampa de acceso vehicular sobre la acera. Colonia Centro, Ciudad de México.
Fuente: Ruth Pérez López.

Estas observaciones permiten concluir que el orden de la acera no es estático ni resultado exclusivo de una imposición unilateral de las autoridades; por el contrario, se configura a partir de prácticas cotidianas, tolerancias institucionales y estrategias de apropiación que expresan tanto jerarquías sociales como dinámicas de gobernanza local. Cada acera constituye, así, un espacio híbrido donde se entrelazan movilidad, estancia, consumo, sociabilidad y regulación, y en el que los conflictos y negociaciones forman parte inherente de su funcionamiento. A veces, estos acuerdos son tácitos: por ejemplo, los residentes negocian hasta dónde pueden estacionar su coche frente a su vivienda sin invadir el espacio de sus vecinos; otras veces se producen de manera más explícita, como cuando los comerciantes en vía pública negocian con el gobierno la autorización para vender en las aceras, a menudo a través de la mediación de sus líderes.

Lecciones del caso mexicano y perspectivas internacionales

Comprender este orden híbrido en la experiencia mexicana permite situarlo en un marco comparativo más amplio, lo que facilita dialogar con la literatura internacional sobre caminabilidad y usos del espacio peatonal, la cual se centra en los factores e indicadores que determinan la calidad de estos espacios públicos (Rhoads, Solé-Ribalta y Borge-Holthoefer, 2023; Gao, Du y Furuya, 2025). En este enfoque se evalúan la conectividad, la calidad y la accesibilidad de las aceras considerando sus características morfológicas, el mobiliario urbano y los usos que albergan.

Cuando se incorporan elementos sociales, estos suelen analizarse desde la materialidad de la acera, como el confort térmico, las distancias a recorrer o las condiciones del revestimiento (Janpathompong y Murakami, 2021, para el caso de Bangkok). Desde nuestra perspectiva, la falta de caminabilidad de las aceras y la presencia de barreras que obstaculizan el tránsito peatonal son resultado del orden híbrido, particularmente en ciudades de los países del Sur (Quijada-Alarcón et al., 2024, para el caso de la Ciudad de Panamá), al tiempo que este orden híbrido refleja la flexibilidad y diversidad en los usos del espacio peatonal.

Como hemos planteado para el caso de la Ciudad de México, la acera se convierte en un espacio conflictivo, resultado de un orden negociado entre distintos tipos de usuarios. Estudios realizados en ciudades de los países del Sur global muestran que los principales conflictos surgen de la dificultad de convivencia entre peatones y vendedores informales o ambulantes. Investigaciones en Addis Abeba (Etiopía) (Woldeamanuel, Abebe y Supangkat, 2023), en el valle de Katmandú (Nepal) (Acharya y Jagari, 2024), en Ho Chi Minh (Vietnam) (Han, Nguyen y Sahito, 2019) y en distintas ciudades chinas (Bell y Loukaitou-Sideris, 2014) destacan las tensiones y disputas por el espacio peatonal. En Katmandú, por ejemplo, la estrechez de las aceras, su falta de mantenimiento y la sobrepoblación dificultan la convivencia entre vendedores y peatones, quienes, especialmente desde la perspectiva de las clases medias, perciben a los vendedores como “invasores” del espacio y como una amenaza a la idea de una ciudad ordenada, limpia y estéticamente agradable.

Estos conflictos entre diferentes tipos de usos y usuarios también se han dado en las ciudades del Norte, al menos históricamente. En la actualidad, los conflictos tienden a manifestarse entre distintos medios de transporte que utilizan la acera como soporte para su movilidad, como peatones, ciclistas o usuarios de patinetas. Baraud-Serfaty (2021) documenta una larga historia de disputas sobre el uso de las aceras en París, desde el siglo XIX, cuando se denunciaba la obstrucción de estos espacios por farolas de gas, carritos de niños o comerciantes. Hoy en día, surgen otros usos vinculados a la transición digital, como los vehículos de reparto del comercio electrónico, que se estacionan momentáneamente sobre las aceras o las utilizan para descargar mercancías (Baraud-Serfaty, 2021:126).

Frente a la diversidad de usos, ciertos grupos defienden su derecho a ocupar las aceras por distintos motivos, ejerciendo resistencia tanto frente a otros usuarios como frente a las autoridades. Un ejemplo interesante es el estudio de Almahmood et al. (2018) en Riad (Arabia Saudita), que analiza cómo las mujeres negocian su presencia en la acera en un contexto atravesado por normas implícitas y explícitas de exclusión y segregación de género. La autora interpreta la acera como un espacio público en disputa, donde las relaciones de género se negocian constantemente; a diferencia de las aceras frente a cafés o restaurantes, frecuentadas principalmente por hombres, las mujeres constituyen casi la mitad de quienes transitan por la zona destinada a la circulación peatonal.

Este y otros ejemplos permiten ilustrar la noción de la acera como un “orden negociado” (Duhay y Giglia, 2008), es decir, como un espacio cuyo uso y organización no dependen únicamente de la planificación urbana formal, sino de las interacciones cotidianas entre distintos actores. En la Ciudad de México y su zona metropolitana, estos actores incluyen peatones, vendedores informales, ciclistas, vecinos y, en algunos casos,

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...

R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

autoridades locales o empresas. Las negociaciones se manifiestan mediante acuerdos tácitos sobre la ocupación del espacio, la temporalidad de las actividades, la tolerancia frente a prácticas que podrían obstaculizar el tránsito o adaptaciones físicas del entorno, como puestos provisionales o poda de árboles. Estas prácticas permiten la coexistencia de múltiples funciones y usuarios en un mismo espacio, mostrando que las aceras se construyen socialmente como espacios flexibles y dinámicos, más allá de las normas oficiales de planificación urbana.

El análisis de estas interacciones genera reflexiones importantes sobre la gobernanza de las aceras, particularmente en relación con los vendedores ambulantes: ¿constituyen un obstáculo para el tránsito peatonal y, por lo tanto, deben regularse, confinarse o eliminarse (Bell y Loukaitou-Sideris, 2014), o bien aportan beneficios socioeconómicos y culturales significativos que contribuyen a la vitalidad urbana y, en consecuencia, deberían incorporarse al diseño de las aceras (Woldeamanuel *et al.*, 2023)? Esta aparente dicotomía no necesariamente requiere optar por una postura excluyente; más bien, permite explorar diferentes enfoques para el diseño y la planificación de las aceras, como se discutirá más adelante.

La gobernanza de las aceras, asociada a la producción de un orden híbrido, refleja una fragmentación significativa, particularmente marcada en los países del Sur, aunque también observable en los del Norte. En un estudio sobre las 30 ciudades estadounidenses más pobladas, Messier (2025) señala que la responsabilidad sobre la gestión de las aceras se encuentra repartida entre distintos departamentos y niveles de gobierno, lo que complica su administración y genera descoordinación entre las entidades involucradas. Además, en más de la mitad de las ciudades analizadas, el mantenimiento de las aceras recae en los propietarios de los predios adyacentes y no en la administración municipal, lo que añade un nivel adicional de complejidad. El estudio de Blumenberg y Ehrenfeucht (2008) sobre Las Vegas, EE. UU., destaca también cómo los intereses financieros y comerciales de la industria del juego y del turismo influyen en la gestión de las aceras. En esta ciudad, las autoridades han restringido la función de la acera a la circulación peatonal y al acceso a negocios —principalmente hoteles y casinos—, limitando otras actividades que podrían contradecir esos intereses, como actuaciones callejeras, protestas o la mendicidad, bajo el argumento de que obstruyen el tránsito. Este tipo de sesgo institucional a favor de ciertos intereses se observa también en San Diego (Joassart-Marcelli *et al.*, 2025), donde las autoridades regulan el comercio ambulante en áreas en proceso de gentrificación mediante ordenanzas restrictivas, mientras que en zonas de menor estatus socioeconómico el control es mucho menos estricto, privilegiando así las demandas de residentes blancos de mayor poder adquisitivo.

Las apropiaciones privatizadoras pueden ser temporales, como ocurre cuando los residentes estacionan sus automóviles sobre las aceras, lo que genera una “difuminación” de la distinción entre acera y calle en barrios céntricos. Este fenómeno se observa, por ejemplo, en Bucarest, Rumanía (Popescu, 2022), donde la falta de intervención de las autoridades locales contribuye a consolidar la cultura del automóvil, transformando las aceras en un “emblema local de una cultura privatista” de apropiación del espacio público (p. 8). Un patrón similar se registra en la Ciudad de México, como se mostró en la sección anterior.

Blumenberg y Ehrenfeucht (2008) advierten que, al definir de manera restrictiva la función de la acera, las autoridades locales limitan la expresión ciudadana en el espacio público. Autores como Elsheshtawy (2013) abogan por una planificación “más empática” y “sensible” a las necesidades de la vida social en la calle. El diseño compartido de las aceras constituye uno de los principales retos y debería incluir a los vendedores informales, quienes son algunos de sus principales usuarios.

Hagos, Adnan y Yasar (2020) proponen alternativas para integrarlos en Addis Abeba, Etiopía, de manera similar al estudio de Kang y Fricker (2016), que reflexiona sobre las adecuaciones necesarias para incluir a los ciclistas sin perjudicar a los peatones. Hagos et al. sugieren adaptar las aceras para minimizar el impacto negativo de los vendedores ambulantes en el tránsito peatonal. En Ho Chi Minh, Kim (2012) plantea la viabilidad de aceras de uso mixto capaces de acoger múltiples actividades, mientras que Han et al. (2019) destacan la autorregulación de las aceras y proponen un enfoque inclusivo que potencie la sociabilidad de estos espacios desde la perspectiva de los planificadores urbanos y las autoridades.

Finalmente, una propuesta para intervenir las aceras, considerando sus diversos usos, consistiría en integrar las tres funciones identificadas por Ehrenfeucht y Loukaitou-Sideris (2010): como infraestructura, como espacio que sostiene la vida cotidiana y como lugar de ocio. Sería importante que esta integración incluyera a los vecinos, ya que su participación permite adaptar las aceras a las necesidades reales de la comunidad y fomenta un sentido de apropiación y cuidado del espacio público. En la Ciudad de México y su área metropolitana, se han documentado diversos casos en los que los residentes contribuyen en la construcción o remodelación de las aceras mediante la aportación de materiales, la provisión de mano de obra o la participación en talleres comunitarios. Esta colaboración no solo mejora la funcionalidad y el mantenimiento de las aceras, sino que también fortalece la sociabilidad y la vitalidad de la calle, incorporando a los vecinos como actores activos en la gestión del espacio urbano.

Conclusión

En este artículo hemos reflexionado sobre la capacidad de las aceras para integrar la diversidad de usos y actores urbanos, reconociendo que su planificación y gestión no solo deben facilitar la circulación peatonal, sino también atender las dinámicas sociales, culturales y económicas que se desarrollan en estos espacios, contribuyendo así a la construcción de ciudades más inclusivas. Como señalan diversos estudios en países del Sur y del Norte, las aceras constituyen una infraestructura peatonal heterogénea, donde conviven peatones con otros usuarios y actividades: en el Sur, principalmente comercios informales; en el Norte, medios de transporte alternativos como la bicicleta. Esta diversidad evidencia que las aceras son espacios complejos en los que se articulan interacciones sociales, económicas y simbólicas, y que su valor trasciende la simple funcionalidad como vía de tránsito.

A pesar de ello, las políticas y la planificación urbana suelen concebir las aceras de manera reduccionista, limitándolas al tránsito peatonal y a la instalación de mobiliario urbano o infraestructuras técnicas. Esta perspectiva simplificada ignora los usos cotidianos y la apropiación social del espacio, particularmente en los países del Sur, donde las

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

aceras cumplen funciones esenciales de sociabilidad, subsistencia y expresión cultural, convirtiendo a residentes y comerciantes informales en actores clave de la vida urbana.

Los ejemplos analizados en distintos contextos internacionales y locales demuestran la necesidad de repensar la gobernanza de las aceras, incorporando mecanismos que reconozcan, regulen y potencien la diversidad de actores que las utilizan y producen cotidianamente. Los peatones, aunque son los principales usuarios, rara vez están representados en la planificación urbana, y los vendedores informales suelen ser tratados como problemas a erradicar en lugar de considerarse parte integral del diseño y gestión de estos espacios. Reconocer estas dinámicas permite entender las aceras como escenarios de negociación, convivencia y co-producción social, más allá de la visión estrictamente normativa o técnica.

En consecuencia, resulta fundamental desarrollar procesos de planificación y gestión urbana que no solo consideren la infraestructura física, sino también la pluralidad de funciones y actores que configuran la vida cotidiana en las aceras. Esta perspectiva permite responder de manera más adecuada a las realidades sociales que estructuran la vida diaria de las ciudades y fortalece la inclusión, la equidad y la vitalidad urbana, consolidando las aceras como espacios integradores de interacción social, actividad económica, cultura y recreación, donde se articulan la diversidad urbana y la gobernanza participativa.

Referencias

- » Acharya, N., & Jagari, R. B. (2024). Hustle in the sidewalk: Triangular contestations between hawkers, walkers, and coppers in the Kathmandu Valley. *Journal of Asian and African Studies*, 59(8), 2270-2283. <https://doi.org/10.1177/00219096231153158>
- » Almahmood, M., Schulze, O., Carstensen, T. A., & Jørgensen, G. (2018). The sidewalk as a contested space: Women's negotiation of socio-spatial processes of exclusion in public urban space in Saudi Arabia; The case of Al Tahlia Street. *Planning Practice & Research*, 33(2), 186-210. <https://doi.org/10.1080/02697459.2017.1419652>
- » Baraud-Serfaty, I. (2021). Gouverner le trottoir. *Esprit*, 10, 125-136. <https://doi.org/10.3917/espri.2110.0125>
- » Bell, J. S., & Loukaitou-Sideris, A. (2014). Sidewalk informality: An examination of street vending regulation in China. *International Planning Studies*, 19(3-4), 221-243. <https://doi.org/10.1080/13563475.2014.880333>
- » Blumenberg, E., & Ehrenfeucht, R. (2008). Civil liberties and the regulation of public space: The case of sidewalks in Las Vegas. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 40(2), 303-322. <https://doi.org/10.1068/a37429>
- » Capron, G. (2000). Rassemblement et dispersion dans la ville latino-américaine. Un nouvel espace public urbain, le cas du centre commercial. *Cahiers des Amériques Latines*, 35, 21-40.
- » Capron, G., Monnet, J., & Pérez-López, R. (2022). *Banquetas: El orden híbrido de las aceras en la Ciudad de México y su área metropolitana*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- » Capron, G., & Monnet, J. (2022). Trottoir: Les multiples facettes d'un espace public de loisirs. Le cas de Mexico. *EchoGéo*, 61. <https://doi.org/10.4000/echogeo.23804>
- » Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. Siglo XXI.
- » Elsheshtawy, Y. (2013). Where the sidewalk ends: Informal street corner encounters in Dubai. *Cities*, 31, 382-393. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.12.001>
- » Ehrenfeucht, R., & Loukaitou-Sideris, A. (2010). Planning urban sidewalks: Infrastructure, daily life and destinations. *Journal of Urban Design*, 15(4), 459-471. <https://doi.org/10.1080/13574809.2010.502333>
- » Gao, Y., Du, D., & Furuya, N. (2025). Micro-scale built environment and pedestrian behavior: A focus on sidewalks in commercial districts in Tokyo. *Frontiers of Architectural Research*, 14(2), 416-428. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2024.08.008>
- » Gobierno de la Ciudad de México. (2020). Ciudad de México: Un diagnóstico de la desigualdad socioterritorial.
- » Hagos, K. G., Adnan, M., & Yasar, A.-H. (2020). Effect of sidewalk vendors on pedestrian movement characteristics: A microscopic simulation study of Addis Ababa, Ethiopia. *Cities*, 103, 102769. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102769>

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

- » Han, H., Nguyen, T. V. T., & Sahito, N. (2019). Sidewalk zoom-in: A spatial-temporal negotiation and self-organization within a sociable space. *Sustainability*, 11(22), 6241. <https://doi.org/10.3390/su11226241>
- » Hubert, J. P., Monnet, J., & Scapino, J. (2021). Infrastructure pédestre: Une notion pour agir. *Construction 21*, dossier #18: Mobilités décarbonées: enjeux et solutions. <https://www.construction21.org/france/articles/h/dossier-mobilites-18-infrastructure-pedestre-une-notion-pour-agir.html?n=20210322083425>
- » Janpathompong, S., & Murakami, A. (2021). Understanding Thai urban pedestrian culture during noon break: How sidewalk users experience the walking infrastructure in Bangkok, Thailand. *Nakhara: Journal of Environmental Design and Planning*, 20, 115. <https://doi.org/10.54028/NJ202120115>
- » Joassart-Marcelli, P., Bosco, F. J., Vadun-Lemp, N., & Brazda, T. (2025). Whose sidewalk is it? Street vendors and the battle for San Diego's foodscape. *Urban Geography*, 46(4), 861-880. <https://doi.org/10.1080/02723638.2024.2388947>
- » Kang, L., & Fricker, J. D. (2016). Sharing urban sidewalks with bicyclists? An exploratory analysis of pedestrian perceptions and attitudes. *Transport Policy*, 49, 216-225. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.013>
- » Kim, A. M. (2012). The mixed-use sidewalk: Vending and property rights in public space. *Journal of the American Planning Association*, 78(3), 225-238. <https://doi.org/10.1080/01944363.2012.715504>
- » Messier, L. (2025). Complete streets meet fragmented policies: Sidewalks in 30 U.S. cities. *Cities*, 157, 105588. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105588>
- » Monnet, J. (2022). La place de la marche en ville: L'infrastructure pédestre. *Transports urbains*, 143, 4-11.
- » Monnet, J., Giglia, A., & Capron, G. (2007). Ambulantage et services à la mobilité: Les carrefours commerciaux à Mexico. *Cybergeo*, 371. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.5574>
- » Pérez-López, R. (2009). *Vivre et survivre à Mexico: Enfants et jeunes de la rue*. Paris : Karthala.
- » Pérez-López, R., Montejano Escamilla, J. A., Caudillo Cos, C. A., Viramontes Fabela, L. Y., Suárez Meaney, T., Morales Gama, A., ... & Sánchez Castañeda, M. D. L. D. (2019). Propuesta de un índice de seguridad de cruces peatonales para la Ciudad de México. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 43, e1. <https://doi.org/10.26633/RPSP.2019.6>
- » Popescu, R. (2022). The culture of parking on the sidewalks. *Cities*, 131, 103888. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103888>
- » Quijada-Alarcón, J., Rodríguez-Rodríguez, R., Icaza, A., González-Cancelas, N., & Bethancourt-Lasso, G. (2024). Social perception of the connectivity and quality of sidewalks in the Metropolitan Area of Panama. *Journal of Maps*, 20(1), 2349167. <https://doi.org/10.1080/17445647.2024.2349167>
- » Rhoads, D., Solé-Ribalta, A., & Borge-Holthoefer, J. (2023). The inclusive 15-minute city: Walkability analysis with sidewalk networks. *Computers, Environment and Urban Systems*, 100, 101936. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2022.101936>

Aceras inclusivas, orden híbrido y gobernanza urbana...
R. PÉREZ-LÓPEZ, G. CAPRON Y J. MONNET

- » Soliz, A., & Pérez-López, R. (2022). 'Footbridges': Pedestrian infrastructure or urban barrier? *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 55, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2022.101161>
- » Woldeamanuel, M., Abebe, N., & Supangkat, F. (2023). Street vending on Addis Ababa's sidewalks: A sign of vibrancy and identity or a nuisance for pedestrians? *Journal of Urban Affairs*, 45(3), 317-334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2021.2014764>

Ruth Pérez López

Doctora en Cambio Social por la Universidad de Lille 1 (Francia) y miembro del Sistema Nacional de Investigadores e Investigadoras (SNII, nivel 2). Actualmente se desempeña como profesora investigadora en la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco (México), donde coordina el Eje Docente de Sociología Urbana. Integra el consejo editorial de la revista Sociológica y forma parte del comité científico del Institut des Amériques.

Guénola Capron

Doctora en Geografía y Ordenamiento Territorial por la Universidad de Toulouse 2–Le Mirail (Francia). Es profesora-investigadora en el Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco (México). Trabaja sobre la transformación del espacio público en ciudades latinoamericanas, en particular a partir del comercio minorista, la seguridad urbana y la movilidad cotidiana. Ha coordinado diez libros y es autora de numerosos artículos y capítulos sobre estos temas.

Jérôme Monnet

Doctor en Geografía y Ordenamiento Territorial por la Universidad de París-Sorbonne. Es profesor-investigador en la Escuela de Urbanismo de París y en el Laboratorio Ciudad–Movilidad–Transporte (LVMT) de la Universidad Gustave Eiffel (Francia). Estudia las prácticas y representaciones sociales del espacio público, así como las políticas urbanas y de transporte vinculadas con la caminabilidad. Es coordinador y autor de numerosas publicaciones científicas y de divulgación.