

Paola Ivonne Pérez Contreras

Resignificación de la experiencia en el espacio público en transformación y sus
convergencias con la peatonalidad en Querétaro, 2022-2024

2024



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Ingeniería

**Resignificación de la experiencia en el espacio público
en transformación y sus convergencias con la
peatonalidad en Querétaro, 2022-2024**

T e s i s

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de

Maestra en Arquitectura

Presenta

Paola Ivonne Pérez Contreras

Dirigido por:

M. En C. Verónica Leyva Picazo

Querétaro, Qro. a 21 de noviembre del 2024

La presente obra está bajo la licencia:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>



CC BY-NC-ND 4.0 DEED

Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

Usted es libre de:

Compartir — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

La licenciante no puede revocar estas libertades en tanto usted siga los términos de la licencia

Bajo los siguientes términos:



Atribución — Usted debe dar [crédito de manera adecuada](#), brindar un enlace a la licencia, e [indicar si se han realizado cambios](#). Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.



NoComercial — Usted no puede hacer uso del material con [propósitos comerciales](#).



SinDerivadas — Si [remezcla, transforma o crea a partir](#) del material, no podrá distribuir el material modificado.

No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales ni [medidas tecnológicas](#) que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

Avisos:

No tiene que cumplir con la licencia para elementos del material en el dominio público o cuando su uso esté permitido por una [excepción o limitación](#) aplicable.

No se dan garantías. La licencia podría no darle todos los permisos que necesita para el uso que tenga previsto. Por ejemplo, otros derechos como [publicidad, privacidad, o derechos morales](#) pueden limitar la forma en que utilice el material.



Universidad Autónoma de Querétaro

Facultad de Ingeniería

Maestría en Arquitectura

**Resignificación de la experiencia en el espacio público en
transformación y sus convergencias con la peatonalidad en
Querétaro, 2022-2024**

T e s i s

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de

Maestra en Arquitectura

Presenta

Paola Ivonne Pérez Contreras

Dirigido por:

M. En C. Verónica Leyva Picazo

M. En C. Verónica Leyva Picazo

Presidente

Dr. Miguel Ángel Bartorila

Secretario

M.A. Guillermo Iván López

Domínguez

Vocal

Dra. Stefania Biondi

Suplente

Dr. Avatar Flores Gutiérrez

Suplente

Centro Universitario, Querétaro, Qro.

Fecha de aprobación por el Consejo Universitario (mes y año) México

RESUMEN

Las intervenciones en el espacio urbano son parte de un proceso dinámico influenciado por factores económicos, sociales y culturales. Las reconfiguraciones del uso y significado de los espacios públicos se hacen debido a las necesidades de la población para responder a los desafíos contemporáneos de la urbanización acelerada, la movilidad sustentable y la cohesión social. Se reconoce que las transformaciones están mediadas por políticas urbanas que buscan equilibrar los intereses de los involucrados. El éxito de las intervenciones se mide por los resultados obtenidos al concluir la obra, sin embargo, muy pocas veces se analizan los acontecimientos del “durante” de las obras públicas, en esta investigación abordaremos el análisis de la obra Paseo 5 de febrero en la ciudad de Santiago de Querétaro; no solo desde un alcance físico, sino desde las perspectivas de los usuarios que la vivieron, viendo a través de sus experiencias en el espacio urbano en transformación para resignificarlo y comprender como las intervenciones modifican la cotidianidad, las dinámicas preexistentes del lugar, la adaptación del usuario a la nueva realidad y la manera en que el ciudadano se relaciona con el entorno, aunque las intervenciones son temporales, no permanentes, el proceso de transformación da pistas al usuario sobre si sus expectativas serán cubiertas al finalizar la obra. Mayoritariamente los usuarios tienen una visión negativa de la obra ya que la distribución espacial se hizo de forma injusta dando preferencia a las necesidades de la movilidad motorizada, los obstáculos y los elementos potencialmente peligrosos mal señalizados, provocaban un sentimiento de inseguridad al usuario, además de que el tráfico causaba malestar emocional al sentir que la movilidad no estaba siendo efectiva, lo cual los obligaba a destinar más tiempo a su traslado y modificar sus rutinas cotidianas.

(Palabras clave: transformación urbana, percepción del espacio, movilidad, P5F)

SUMMARY

Interventions in urban spaces are part of a dynamic process influenced by economic, social, and cultural factors. The reconfigurations of the use and meaning of public spaces arise from the population's need to address contemporary challenges such as accelerated urbanization, sustainable mobility, and social cohesion. It is acknowledged that these transformations are mediated by urban policies aimed at balancing the interests of those involved. The success of these interventions is often measured by the results achieved upon completion of the projects. However, the events that occur during the public works phase are rarely analyzed. This research focuses on the analysis of the intervention at Paseo 5 de febrero in the city of Santiago de Querétaro, not only from a physical perspective but also through the experiences of users who lived through it. By examining their experiences in the transforming urban space, we aim to reinterpret it and understand how interventions alter daily life, the preexisting dynamics of the location, the user's adaptation to the new reality, and how citizens interact with their environment. Although the interventions are temporary rather than permanent, the transformation process provides users with clues as to whether their expectations will be met once the work is completed. Most users have a negative perception of the project because the spatial distribution was carried out unfairly, prioritizing the needs of motorized mobility. The obstacles and poorly marked potentially hazardous elements created a sense of insecurity among users. Additionally, traffic caused emotional distress, as users felt that mobility was ineffective. This compelled them to spend more time commuting and adjust their daily routines.

(Keywords: urban transformation, perception of space, mobility, P5F)

DEDICATORIA

A mi mamá,
a mi hermana,
mi hermano y
a mi abuelita que está en el cielo.

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento a la M. en C. Verónica Leyva Picazo, mi directora y al resto de los representantes de mi sínodo, cuyo apoyo, orientación y experiencia fueron fundamentales para la realización de esta tesis. Su paciencia y consejos me guiaron durante todo el proceso. Gracias por darme los ánimos y el conocimiento que requería para terminar esta investigación.

A mi familia, mi mamá, mi papá, mi hermana, mi hermano, abuelitos y tíos, les agradezco de todo corazón por su amor incondicional, apoyo emocional y palabras de aliento, que me dieron la fuerza para superar los desafíos y seguir adelante. Mi mamá, por ser la primera persona que apoyó mis sueños, que creyó en mí más que yo misma, por siempre tener las palabras correctas para darme ánimos, a mi hermana, que con sus palabras constantes de aliento me dio los ánimos cuando sentía que ya no podía, a mi hermano, que estuvo pendiente de mí, por su cariño.

A mi novio Chris, que estuvo a mi lado cuando estaba cansada, por cuidarme cuando estuve enferma y a secar mis lágrimas cuando me sentía muy estresada. A mis suegros por siempre creer en mí y darme ánimos.

A mis compañeros de la maestría, Larissa, Alejandra, Daniel, Damián y Domingo y a mis amigos, gracias por su apoyo, colaboración y compañía durante este viaje académico. Las conversaciones, el intercambio de ideas y su entusiasmo hicieron de esta experiencia algo memorable.

También agradezco a la Universidad Autónoma de Querétaro y al Consejo Nacional de Humanidades, Ciencia y Tecnología (CONAHCyT) por brindarme los recursos, herramientas y facilidades necesarias para desarrollar esta investigación. Sin su ayuda, este proyecto no habría sido posible.

Finalmente, dedico este trabajo a todas las personas que amablemente contestaron mi encuesta y también a aquellas personas que, de manera directa o indirecta, contribuyeron a este logro, contestando mi encuesta, a sea con palabras de aliento, inspiración o apoyo técnico. Este logro es tan suyo como mío.

CONTENIDO

RESUMEN

SUMMARY

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

1.	INTRODUCCIÓN.....	6
1.1.	Antecedentes	6
1.2.	Justificación y descripción del problema	9
1.3.	Objetivos	13
2.	MARCO TEÓRICO.....	14
2.1.	Conceptualización del Espacio Público	14
2.1.1.	Definición de espacio público.....	14
2.1.2.	Transformación urbana y Espacio Público	20
2.2.	Espacio Público y Movilidad	31
2.2.1.	La movilidad como aspecto clave en la transformación urbana	31
2.3.	Estudio de Caso y Contexto Local	33
2.3.1.	Antecedentes y contexto de la obra Paseo 5 de Febrero, Querétaro	33
2.3.1.	Desarrollo y evolución de la obra Paseo 5 de Febrero (P5F).....	43
3.	METODOLOGÍA	58
4.	RESULTADOS.....	61
4.1.	Diario de campo	61
4.2.	Encuesta	77
4.2.1.	Cálculo de la muestra	77
4.2.2.	Resultados de Encuesta.....	78
5.	ANÁLISIS DE RESULTADOS	91
5.1.	Análisis Temático.....	91
6.	CONCLUSIONES	137
	REFERENCIAS	150
	ANEXO 1.....	165

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

La ciudad se transforma, construye y destruye simbólica y físicamente todos los días por lo que se puede reconocer la variabilidad de condiciones cotidianas cambiantes en el ambiente, sin ser totalmente conscientes de estos cambios al ser tan mínimos y espontáneos, a veces permanentes y otras veces solo ocasionales. El espacio urbano, resulta así, un espacio dinámico donde acontece la vida social, espontáneo y en permanente transformación. (Marcús, 2018). Se reconoce que la naturaleza de la ciudad es así, sobre todo tratándose del espacio público; pero esta descripción corre el riesgo de dejar al margen lo esencial: su constitución físico-arquitectónica influye directamente sobre las dinámicas cotidianas del espacio, pero no solo se limitan a esta. Es el armazón de una “manera de vivir” más o menos intensa o desagradada: la sociedad urbana. Sobre la base económica del “tejido urbano” aparecen fenómenos de otro orden, de otro nivel, el de la vida social y “cultural” (Lefebvre, 1978, pág. 26). Pero los errores de diseño también han contribuido a la crisis social del espacio público. Por ejemplo, un error recurrente ha sido la tendencia a zonificar el espacio para albergar actividades concretas y especializadas (García-Doménech, 2014).

El espacio público es por definición el espacio de uso común que por disposición de la autoridad administrativa se encuentra destinado al libre tránsito, de conformidad con las leyes y reglamentos de la materia, o que de hecho esté ya destinado a ese uso público según el Reglamento General de construcciones del estado de Querétaro (La Sombra de Arteaga, 2023). Para Schlack (2007), la principal diferenciación entre los términos público y privado en el ámbito urbano va referido entre dos aspectos que hoy son cada vez más autónomos: el de propiedad y el de uso. El espacio público se usa mientras que, el privado se transcribe en una propiedad de alguien; lo público conecta, mientras que el privado aísla; lo público crea una red de la cual el espacio privado se beneficia para su accesibilidad física y de servicios.

Las ciudades mexicanas se han transformado a lo largo del tiempo, esta transformación se adapta a la realidad del momento de la sociedad que lo vive, un claro ejemplo puede ser el gran cambio de paradigma urbano que hubo durante el mandato del expresidente Porfirio Díaz. La renovación de la infraestructura urbana y la refuncionalización de los espacios

habitables fueron las dos vías que se le presentaban al liberalismo como las únicas posibles para apoderarse del poder político del país. La refuncionalización es el procedimiento más socorrido para generar la habitabilidad. Al mismo tiempo, la preocupación más grande en el ámbito urbanístico era el mejoramiento de la infraestructura urbana del país, en específico, darle acceso a su población a saneamiento, salubridad e higiene. Al cumplir con estas demandas, le otorgaron a la población el mejoramiento de su habitabilidad (Salguero, 1998). Nuestra sociedad latinoamericana no es ajena a las corrientes mundiales, sin embargo, hay que recordar que nuestra identidad histórica sigue siendo de gran importancia ¿Cuáles son los requerimientos que la población de ahora exige? ¿Son las mismas necesidades de antes o se asemejan a las de otras culturas? ¿La imposición de un modelo de ciudad con una cultura diferente a la nuestra puede poner en peligro nuestra identidad histórica? Las nuevas obras rompen de manera radical las anteriores relaciones entre morfología urbana y tipología arquitectónica, parecen surgir en todas partes como totalmente idénticos: y es manifiesta la tensión continua entre lo público y lo privado dado que lo público ha sido reemplazado por lo privado y lo colectivo por lo individual (Arteaga Rosero, 2007, pág. 37).

En el ámbito general urbanístico es común encontrarse con estudios comparativos del antes y después de una obra, pero nunca se habla del proceso, el ‘durante’ de la obra que muchas veces trae complicaciones a los usuarios, sobre todo a los peatones, ya que se considera la población más vulnerable en este tipo de intervenciones. Se puede catalogar a este lapso de transición o transformación como una crisis en el espacio público debido a la exigencia de una necesidad de adaptabilidad continua por parte del usuario a esta nueva realidad. En este caso la crisis de transformación en el espacio se puede observar en la intervención ocurrida en el espacio urbano-arquitectónico de la obra sobre Paseo 5 de Febrero (P5F) en la ciudad de Santiago de Querétaro. Esta comenzó el mes de junio del año 2022, se ha considerado con potencialidad de ser estudiada por la magnitud e importancia para la movilidad de la ciudadanía, por la facilidad de conectividad con otras vías importantes de la ciudad; esta se ha catalogado como “la obra más importante del país en términos de movilidad urbana e inversión” según el arquitecto Fernando González Salinas vía Plaza de armas (Venegas Alarcón & Venegas Ramírez, 2023), las expectativas previas al comienzo de la obra se han visto apañadas por la evolución inminente hacía la crisis colectiva de la ciudadanía que,

aunque tenían mucha esperanza de mejoramiento, la obra ha lastimado la credibilidad que se le ha dado a la obra, la misma que ha cambiado por completo la forma en que el individuo se moviliza por la zona, se habla solo de un periodo, del conocido “antes” y “después”, pero ¿Qué pasa en el durante?

La Avenida 5 de febrero siempre se ha considerado una de las más importantes de la ciudad; sin embargo, no hay registros exactos de la fecha de su construcción, no obstante, se tienen registros de su existencia desde los años 70's. Se le dio el nombre de 5 de febrero en conmemoración a la fecha de la promulgación de la Constitución de 1917. En el ámbito de movilidad, de acuerdo con los datos aportados por las aplicaciones móviles sobre las Rutas de Transporte público Urbano de la ciudad de Santiago de Querétaro, se demostró la importancia de la vialidad para la movilidad diaria, ya que de un total de 72 rutas de transporte público registradas en la aplicación moovit®, al menos unas 40 de ellas dependen de esta vialidad, al menos en un tramo de su extensión para su desplazamiento por la ciudad. Existen paradas distribuidas sobre la avenida separadas entre ellas por aproximadamente 600 metros. Esta vialidad cuenta con diferentes tipos de usos de suelos de acuerdo con el Programa Parcial de Desarrollo Urbano (Secretaría de Desarrollo Urbano de Querétaro, s.f.) de la ciudad, los cuáles pueden ir desde el uso industrial, el escolar, el habitacional, el comercio, entre otros. Para 2010, en Paseo 5 de febrero el 47.92% de los desplazamientos se hacía en automóvil, taxi y motocicleta, en el 39.88% de los casos se emplea un medio de transporte masivo, y 12.25% un medio no motorizado (Obregón-Biosca & Betanzo-Quezada, 2015), una estadística que en la actualidad todavía hace sentido y explica la motivación por la remodelación de los tejidos viales debido al alza del uso del automóvil como medio de transporte principal. Actualmente, en el estado circulan 108 mil vehículos particulares, 120 mil vehículos de carga, 351 unidades de transporte público, 180 ciclistas y más de 31 mil peatones de forma diaria (García, 2022). El tráfico no es ajeno a esta vialidad por lo que el Ayuntamiento consideró pertinente la reestructuración del funcionamiento vial de 5.7 km pertenecientes a dicha avenida con la implementación de cambios físicos de escala considerable para su mejoramiento; se consideró necesaria la intervención ya que luego de 30 años, los puentes vehiculares de la avenida serán derribados para reconstruir la vialidad (Fernández, 2022).

En cuanto a la movilidad motorizada, en esta vialidad se desplazan automóviles, motocicletas, tráileres hasta camiones del transporte público urbano. Se puede resaltar la existencia de tráfico que se ha convertido en un elemento que forma parte de la vida diaria de la movilidad de las personas que usan esta avenida. La vialidad no cuenta con una vía exclusiva para bicicletas, sin embargo, ha sido demandada la implementación de este equipamiento por parte de la ciudadanía desde hace mucho tiempo; además, se tienen registros de numerosos asaltos a los ciclistas, contabilizando hasta seis denuncias ciudadanas a la semana que, aunque no todos son sobre esta avenida, si se registran muy cerca de ella. Para las personas peatonas se cuenta con un total de siete puentes peatonales y pasos de cebra distribuidos a lo largo de la vialidad, estos últimos se disponen habitualmente en cada esquina de las manzanas y/o cuadras de la vialidad, existen banquetas de distintas medidas que varían según el trazo de las calles (David, 2023).

1.2. Justificación y descripción del problema

Descripción de la problemática General

El proceso de transformación del espacio público que se realiza en la ciudad de Santiago Querétaro en la vialidad Paseo 5 de febrero altera la realidad y movilidad cotidiana del usuario. Lo anterior, le genera al usuario la necesidad constante de adaptarse a la nueva realidad del espacio. Estas nuevas dinámicas pueden generar experiencias divergentes entre cada una de las movibilidades, debido al cambio de la significación del espacio público, los usuarios experimentan la sensación de “pérdida” de lo ya reconocido con expectativas de lo que pueden ganar en el futuro cuando la obra sea concluida. Este inter alberga incertidumbre generalizada que engendra nuevos pensamientos y juicios que se ven reflejados en el nuevo y continuo intento de adaptación. El espacio público es una construcción social, y su transformación durante las intervenciones es un momento crítico para renegociar significados y relaciones de poder entre los actores involucrados (Lefebvre, 1991).

El impacto de estos cambios se puede ver reflejado en:

- a. El cambio de uso del espacio: debido a la transformación del espacio la accesibilidad y funcionalidad previamente conocida entra en crisis, esto crea confusión y

dificultades a los usuarios habituales del espacio, en especial cuando estos intentan usar de forma eficiente el entorno para transitar.

- b. El impacto en la movilidad: las intervenciones alteran los patrones de tráfico, rutas de transporte y la accesibilidad.
- c. Incertidumbre y adaptación: la obra suele ir acompañada de periodos de construcción y ajustes que pueden prolongarse indefinidamente. La adaptación a los nuevos patrones de movilidad y cambios en la accesibilidad requieren un nuevo acomodo de su tiempo para trasladarse.
- d. Conflicto de intereses: la planificación y ejecución a menudo involucran diversos actores con intereses y prioridades diferentes. Los conflictos principalmente surgen en relación con la distribución del espacio.
- e. Equidad y accesibilidad: la obra afecta a los grupos más vulnerables en términos de equidad en el acceso al espacio público y a la movilidad.

La obra pública (sobre todo hablando de obras de magnitudes considerablemente grandes y con intervenciones que reconfiguran por completo el funcionamiento de la calle) sigue beneficiando a los vehículos motorizados incluso durante el proceso de obra. Esta investigación tiene como objetivo analizar las experiencias contrastantes entre la peatonalidad y otras movilidades existentes para el establecimiento de los efectos positivos o negativos en el ejercicio de la movilidad del usuario durante la ejecución de una obra pública. Es importante mencionar, que este comportamiento se puede ver influenciado por la gestión de los organismos responsables de la obra en el establecimiento de las espacialidades cambiantes de los procesos de construcción en un intervalo no específico ni permanente.

Justificación

Es común que exista la necesidad de transformar los espacios urbano-arquitectónicos con el fin de mejorar y beneficiar a los usuarios, sin embargo, pocas veces se observan las consecuencias que una obra como lo es Paseo 5 de febrero trae consigo, por ejemplo, el impacto social, el cambio de identidad cultural, el desarrollo económico, la salud y bienestar, la participación ciudadana, entre otros, más allá de solo la transformación física evidente.

En la ciudad de Santiago de Querétaro se comenzó una obra en el año 2022, su fecha de conclusión se ha pospuesto hasta en tres ocasiones. Se realiza con el objetivo de mejorar la circulación, vialidades y servicios de movilidad en la avenida Paseo 5 de febrero. Esta vialidad se considera una de las arterias principales o primarias según la clasificación del Centro Queretano de Recursos naturales (2006, pág. 8), esta vialidad lleva grandes volúmenes de tránsito por la ciudad, antes de la intervención la vialidad se componía de dos cuerpos centrales y dos laterales en ambos sentidos, con tres carriles cada cuerpo. Su ubicación y recorrido, además, beneficia la conexión y configura la distribución de los desplazamientos de los ciudadanos gracias a que facilita la llegada fácil y directa a puntos estratégicos de la ciudad. Debido a las complicaciones derivadas del poco mantenimiento de la avenida se ha anunciado la intervención de aproximadamente 5.7 kilómetros de la vialidad para su restauración y mejoramiento, así como la implementación de nuevas estrategias urbanas que buscan el beneficio de los usuarios que la utilizan cotidianamente (Municipio del Estado de Querétaro, 2023). Es importante puntualizar que estas estrategias de mejoramiento son necesarias debido a que aseguran la movilidad de la población dentro del área urbana, la ciudad entonces debe de asegurar que sus espacios públicos tengan la capacidad de asegurar la conectividad de su trama para que la vialidad sea facilitador de la movilidad. El espacio público aporta los canales de comunicación intraurbana, a través de los cuales nos desplazaremos de un lugar a otro dentro de la ciudad. Son, pues, el soporte funcional básico de la movilidad urbana interna (Noguera, 2011).

La nueva realidad afecta la cotidianidad de las personas que hacen uso de ella para transitar por la ciudad, teniendo en cuenta las particularidades de cada una de estas formas de movilidad, se ha considerado que la más ignorada y muchas veces hasta discriminada es la movilidad peatonal, por lo tanto, las experiencias de estas personas serán diferentes a las del resto a la vez que valida su singularidad y su importancia para el desarrollo de la ciudad, porque si no hay personas que caminan la ciudad entonces en realidad la ciudad -al menos simbólicamente- no existe.

En la Figura 1 se muestra lo que se supone la teoría de la movilidad rige, que es la importancia de la Peatonalidad como la movilidad más deseable, los agentes encargados de la obra han

afirmado en su portal oficial que se basaron en la pirámide de movilidad para el proyecto (Paseo 5 de Febrero, 2023), sin embargo, después ya no apareció nada al respecto en el portal.

La relevancia del análisis de esta transformación en el espacio es notable debido a las continuas notas en los periódicos locales sobre incidentes y accidentes relacionados directa o indirectamente a la obra en esta vialidad, estas noticias suelen referirse a acontecimientos relacionados a las modificaciones físicas del espacio, anuncios oficiales, experiencias de ciclistas y

automovilistas, entre otros, además, existen diversas denuncias en redes sociales de ciudadanos que hacen ver la poca visibilidad e importancia que se le da a las movilidades con más rezago, la invisibilización de estas opiniones hace hincapié en la necesidad de reconocer estas vivencias para de esta manera otorgarles el valor que los involucrados en la gestión de la obra se están negando a darle.

Considero que este tema de investigación es de relevancia debido a que el modelo de ejecución de las obras urbano-arquitectónicas parecen traer consigo las mismas problemáticas como si se tratase de una fórmula repetida una y otra vez, resignificar las experiencias en el espacio público en transformación de las diferentes movilidades puede beneficiar a la conciencia de la importancia de la consideración de las diferentes necesidades de los usuarios que transitan por el espacio.

Preguntas de investigación

- ¿Qué sucede cuando el espacio público entra en un estado de transformación?
- ¿Qué pasa con las dinámicas existentes de movilidad en el espacio durante una intervención de esta magnitud?
- ¿Cómo impacta la intervención del espacio en la vida cotidiana del usuario?



Figura 1. Pirámide de movilidad P5F,
Fuente: SDUOP, 2022.

1.3.Objetivos

Objetivo General

Identificar los patrones de percepción del espacio público en transformación de la peatonalidad en convergencia con otras movilidades a través del análisis de las experiencias de los usuarios.

Objetivos Específicos

- Describir las particularidades intangibles que componen el panorama histórico, simbólico y de significado del espacio público en transformación para el reconocimiento del funcionamiento sistémico del caso de estudio por medio de técnicas de carácter hemerográfica y documental.
- Observar el fenómeno social a partir de la transformación de un espacio público para la identificación y comprensión sistémica de las interacciones usuario-espacio y las nuevas dinámicas de la movilidad en el espacio público en transformación en Avenida Paseo 5 de Febrero auxiliadas de la técnica del diario de campo y de herramientas cualitativas.
- Recopilar las experiencias de las personas que se movilizan en el área de estudio para el discernimiento crítico de la información adquirida que auxilie en la comprensión de las percepciones generadas por la nueva realidad por medio de encuestas.
- Categorizar los patrones que intervienen en la percepción experiencial de la movilidad cotidiana del usuario en la nueva realidad creada por el espacio público en transformación por medio del análisis temático.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Conceptualización del Espacio Público

2.1.1. Definición de espacio público

Definiciones de espacio público

La vida en la ciudad va más allá de solo su constitución física, incluye también las significaciones socialmente construidas desde la cultura en la que se desarrolla. Entender la ciudad es entender las partes que la conforman, especialmente su tejido, comprender la manera en que las partes encajan entre sí para construir el todo es crucial. Desde la perspectiva legal urbana, el territorio está compuesto por calles y plazas de uso público y lotes con edificaciones de uso privado (Schlack, 2007), por otro lado Quiroga (2005) sostiene que la palabra público tiene tres significados en el contexto actual: lo público-estatal que hace el interés común, lo público-asociativo que implica la participación colectiva, lo público-mediático que otorga visibilidad a los acontecimientos; el espacio público no puede interpretarse en clave estética si previamente no lo ha sido en clave social, ya que ésta es la razón de ser de ese espacio. Sólo cuando la sociedad identifica y hace suyo el uso y función de un espacio público, comienza a preocuparse de su dimensión estética (García-Doménech, 2014). Si bien la concepción de lo que se reconoce como espacio público es confusa, -al tener variedad de nociones y puntos de vista disciplinarios- también el reconocimiento del espacio privado lo es debido a las características complejas que se le pueden atribuir, el discernimiento de estas características puede ser impreciso de diferenciar. Según el Reglamento General de construcciones del estado de Querétaro (2023, pág. 18) la vía pública es todo espacio de uso común que por disposición de la autoridad administrativa se encuentre destinado al libre tránsito, de conformidad con las leyes y reglamentos de la materia, o que de hecho este ya destinado a ese uso público. Para Schlack (2007) la principal diferenciación entre los términos público y privado en el ámbito urbano va referido entre dos aspectos que hoy son cada vez más autónomos: el de propiedad y el de uso. El espacio público se usa mientras que el privado se transcribe en una propiedad de alguien, lo público conecta, mientras que el privado aísla, lo público crea una red de la cual el espacio privado se beneficia para su accesibilidad física y de servicios.

Diferencias entre espacio público y privado

Ahora bien, comenzaremos por hacer la diferenciación de lo que lo público significa y las características que lo diferencian del espacio que se considera como privado.

El espacio privado está compuesto por el espacio lotificado. El espacio urbano se configura, pues, en dos categorías de suelo físicamente interrelacionadas: la red de espacios públicos y los espacios parcelados. La primera, con carácter de espacio vacío y continuo, y la segunda, con carácter de espacio compartimentado y edificado (Noguera, 2011, pág. 19). Estos espacios parcelados entonces deben funcionar de forma independiente y tener accesibilidad en fachadas, la disponibilidad no solo de acceso sino también de servicios, esta capacidad la otorga el espacio público, esta almacena la red de servicios sanitarios, hidráulicos y de energía, por lo que es sumamente importante que ambos estén ligados de forma funcional y efectiva. Además, es importante mencionar que los espacios parcelados contienen a las edificaciones, lógicamente, y estos se configuran en función de la forma de la lotificación. Notemos que las parcelas se destinan tanto a la edificación privada como a la edificación pública. Por tanto, a diferencia de los espacios públicos, que tienen todos la misma titularidad, los espacios parcelados pueden ser suelos de titularidad privada –la mayoría– o suelos de titularidad pública (Noguera, 2011, pág. 24).

La importancia de la división entre lo público y lo privado radica sobre todo en la seguridad de la persona que utiliza el espacio, esto debido al aumento de las posibilidades de que sea un área catalogada como segura si sus usos contribuyen a que haya personas vigilando las aceras, si estas divisiones están claras y apoyan a la formación de un espacio público continuo estas convergencias convierten el entorno en uno seguro para sus paseantes. Jacobs (2011) menciona al respecto:

“En principio, nuestros objetivos a este respecto son bien sencillos: conseguir calles donde el espacio público sea inequívocamente público, físicamente separado del espacio privado o de la tierra de nadie, de forma que la zona necesitada de vigilancia tenga unos límites claros y practicables; y procurar que estas calles y espacios públicos tengan unos ojos que a ser posible estén morando continuamente” (Pág. 62).

Sin embargo, hay que reconocer que, aunque exista una separación muy remarcada de espacios públicos y privados no siempre va a asegurar la seguridad de los paseantes, indudablemente también influyen mucho los usos de suelo existentes en la calle, por ejemplo, si hay existencia de giros de negocio que obligan a los establecimientos a mantenerse abiertos hasta altas horas de la noche esto va a generar más flujo de personas pasando por la zona.

Importancia del espacio público en el desarrollo urbano

El espacio público es de suma importancia para la composición de la trama urbana de la ciudad, pero, sobre todo, para permitir la movilidad y accesibilidad a los espacios privados. La importancia de este va más allá de solo un espacio sin un dueño aparente, es la conexión y la composición de los espacios lotificados que además determinan la movilidad y los recorridos de los usuarios. La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relacione todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas (Borja J. , 2003, pág. 29). Además, el espacio público cumple con muchas más funciones, como Noguera (2011) menciona, la funcionalidad de la red de espacios públicos va más allá que solo conectar espacialmente:

- a) Establece las relaciones espaciales de conectividad entre el área urbana y su entorno territorial. (...).
- b) Aporta los canales de comunicación intraurbana, a través de los cuales nos desplazaremos de un lugar a otro dentro de la ciudad. (...).
- c) Constituye la referencia de la parcelación del suelo para la edificación y los usos privativos, en tanto que provee de acceso y fachada independiente a cada parcela.
- d) Hace posible la expresión y la percepción internas de la forma de la ciudad. (...).
- e) Abastece de espacios de representación y de identificación social, y para el tiempo libre ciudadano.
- f) Facilita el tendido de las redes de servicios urbanos (agua, electricidad, gas, teléfono, etc.)” (Pág. 21).

Las transformaciones físicas son un poco más lentas pero no inexistentes, siempre hay una parte de la ciudad que se está modificando, estas modificaciones se pueden observar desde las fachadas de los espacios privados (o lotificados) hasta los cambios a gran o menor escala del espacio público, curiosamente este último es el que notamos con más facilidad aunque sea pequeño, todas estas modificaciones traen consigo un sinnúmero de significados plasmados en la materialidad de la nueva forma del espacio, es así como el espacio público y su conexión con el espacio privado componen en su simbiosis lo que podemos conocer como espacio urbano, el espacio urbano es el resultado de un complejo proceso de urbanización que ha significado la transformación progresiva del ámbito que constituye a la ciudad, pero más que un producto y un proceso constante, es la arena o escenario de la acción humana (Bencomo, 2011).

Espacio público como lugar de interacción social

El espacio público como medio de interacción entre los usuarios es primordial para su desarrollo social y cultural, es por eso por lo que se debe de entender la importancia y el papel del espacio público en el desarrollo de la ciudad, no se puede tomar a la ligera su reproducción y diseño. Mientras haya espacio público, hay esperanza de revolución, o de progreso (Borja J. , 2003, pág. 29). Es por eso por lo que la pérdida constante del espacio público con el privado es una situación diaria, sin embargo, no se ha sopesado todavía sobre las consecuencias de esta pérdida en el desarrollo de los usuarios.

Los espacios públicos son áreas abiertas y accesibles a toda la ciudadanía, en esta los usuarios pueden realizar actividades de convivencia, esparcimiento, intercambio cultural y de socialización. El espacio público tiene la capacidad de modelar las prácticas sociales a partir de su configuración espacial, atributos materiales y atribuciones de uso. Esta sumatoria de condiciones promueve o desalienta la interacción social y con ello, la mayor o menor intensidad con que se expresa la vida comunitaria de una localidad (Torre, 2015).

Es importante comprender que el espacio público en sí ya tiene una constitución física y simbólica, que crea redes complejas de intercomunicación entre el usuario y el espacio que da las señales sobre sus usos normativos, es por esto por lo que las personas tienden a comportarse de cierta forma dentro algunos lugares que ya han establecido parámetros

normativos culturales que ya no son percibidos con facilidad debido a la normalidad de su naturaleza. En este sentido, las teorías de planificación urbana tratan de explicar y dar herramientas proyectuales que tienen potencial de materializarse para dar respuesta a los fenómenos coincidentes en el lugar en el que el usuario se desarrolla, el desarrollo de estas teorías se basa en conocimiento que se cree puede ser replicable en otros contextos. La necesidad de revisar las teorías existentes se puede vislumbrar observando las tendencias globales de homogenización y pérdida de identidades que dominan la praxis arquitectónica, urbana y territorial generalizada en las principales urbes del planeta (Farrés Delgado & Matarán Ruiz, 2014). El peligro del uso de este tipo de herramientas sin un análisis previo de las características propias del lugar es que pueden obligar al usuario a adaptarse a nuevas realidades que no se relacionan ni dan respuesta a los requerimientos espaciales, culturales y sociales para su desarrollo en el espacio público. La homogenización y la pérdida de identidades no refieren sólo a los aspectos tipológicos y estéticos de las ciudades sino también a dimensiones sociales, culturales, económica y otras (Farrés Delgado & Matarán Ruiz, 2014). ¿A partir de qué premisas se construyen estos planos de desarrollo? ¿El conocimiento empírico y objetivo que funcionó para una sociedad puede ser replicable si se maneja como un plan de diseño en otra completamente distinta?

Espacio público como elemento de identidad cultural

El espacio público es un componente importante de la identidad cultural ya que interactúa con el usuario como un escenario donde se expresan, construyen y transforman dinámicas sociales, culturales y simbólicas de una sociedad. El espacio funciona entonces como un medio de interacción y manifestación cultural que refleja las costumbres, valores e historia de una comunidad. Lefebvre (1991, págs. 33-34) describe estos espacios como aquellos que expresan identidad, historia y cultura, cargados de simbolismo y utilizados para prácticas de significado social profundo. Son espacios en los que la sociedad se representa a sí misma y refuerza sus valores y tradiciones.

El diseño y uso del espacio público pueden transmitir identidad cultural mediante objetos arquitectónicos, simbología y la red urbana hecha por la planificación que responde a características propias de la sociedad. Las esculturas, murales y monumentos no solo son

estéticamente agradables, sino que también son recordatorios de los valores y logros de la sociedad.

Otra de las características importantes del espacio público es que otorga la oportunidad de jugar con los paisajes y otorgar una diferenciación visual de las zonas de la ciudad, esta diferenciación es la que hace única a cada ciudad y permite diferenciar la zona en que el usuario se encuentra. Introduce variantes en el paisaje urbano mediante diversas formas de articulación y focalización de los tejidos. (Noguera, 2011, pág. 21). Sin este juego y variación óptica de la ciudad el desplazamiento por la ciudad sería sumamente complicado, además, no favorecería el desarrollo de una identidad de la ciudad para el ciudadano, la diferenciación visual es crucial para la orientación, desarrolla conexiones que benefician al usuario para generar memoria que benefician su movilidad.

Ahora, en función al espacio público en transformación y la interacción que la ciudadanía experimenta en este, puede existir una crisis de identidad, de reconocimiento espacial y de conocimiento interno del funcionamiento de la vialidad en intervención, por lo que el ciudadano tiende a no reconocer lo que anteriormente le era familiar, estos cambios pueden darse de forma espontánea y sin previo aviso, o simplemente cambiar la manera de administrar los cambios para que sean progresivos y puedan ser asimilados para una mejor adaptabilidad de la transformación del espacio, este reconocimiento es necesario para ejercer la movilidad de forma eficiente. ¿Sería una mejor idea hacer el planteamiento del proceso de obra de tal forma que el usuario pueda reconocer paulatinamente el espacio urbano? ¿funcionaría mejor que la planeación tradicional de este tipo de obras? La libre utilización del espacio público no significa de ninguna manera una libertad taxativa de beneficio personal permanente, sino todo lo contrario, implica la responsabilidad de reconocer el derecho del otro a usar y utilizar el mismo espacio en diferente momento (Anaya Alpide, 2021, pág. 43).

Clasificación y tipologías de espacios públicos

La clasificación y tipologías de los espacios públicos se han abordado por diversos autores desde diferentes perspectivas que van desde la social, urbanística y arquitectónica. La gran mayoría comparten criterios relacionados a la función, escala y ubicación.

Según Gehl (2010) la clasificación de los espacios públicos se puede realizar por las actividades que facilitan, es decir, por la función, estos son los espacios de encuentro, espacios recreativos y espacios de tránsito, el primero se refiere a las plazas y parques, ya que estos son diseñados para la interacción social, los espacios recreativos se pueden ver ejemplificados en un parque deportivo, estos son ideales para el ocio activo, mientras que, el espacio de tránsito se refiere a calles, corredores y avenidas que conectan áreas urbanas.

Por otra parte, una clasificación según la escala y el tamaño focalizada en accesibilidad propuesta por Whyte (1980) se divide en dos: las grandes plazas y parques urbanos diseñados para albergar multitudes y los espacios pequeños o intersticiales que se refieren a espacios pequeños como parques o áreas de descanso en calles concurridas. Estas dos clasificaciones se hacen a partir del análisis del autor sobre la manera en que los usuarios interactúan con el espacio público urbano y la manera en que estos son funcionales y agradables, lo anterior por medio de la observación directa de plazas, parques y áreas públicas de Nueva York, así se identificaron patrones de comportamiento humano que fueron las bases de la construcción de espacios urbanos exitosos.

Jacobs (2011) busca resaltar el papel social de los espacios públicos por lo que su clasificación se basa en la diversidad de usos: las calles vivas son espacios en constante actividad, son esenciales para la cohesión social, las áreas de descanso como espacios destinados al ocio y los espacios de transición que conectan las diferentes áreas urbanas y promueven el flujo peatonal.

2.1.2. Transformación urbana y Espacio Público

Factores que impulsan la transformación del espacio público

La ciudad está en constante mutación, es parte de su naturaleza sistémica de funcionamiento, ya sea en menor o mayor escala, estos cambios generan que este sistema se destruya y construya a sí mismo constantemente creando un desequilibrio que al mismo tiempo esconde la clave del funcionamiento cotidiano de la ciudad y que, al final de cuentas, hace que funcione como la conocemos, Morín (1994, pág. 24) ejemplifica este tipo de funcionamiento con el desequilibrio nutricional que paradójicamente permite al sistema mantenerse en un aparente equilibrio: las estructuras se mantienen mientras los constituyentes cambian,

nuestras moléculas se renuevan, mientras que el conjunto permanece aparentemente estable y estacionario. Podríamos comparar a la ciudad con el ejemplo anterior, la ciudad cambia día con día, tiene una metamorfosis que, aunque nace del desequilibrio, de alguna manera permite que siga funcionando y posibilita las actividades cotidianas que se desarrollan en ella, al ser un sistema vivo, la ciudad siempre se caracterizará por el desequilibrio existente en su naturaleza, este constante cambio de información nos llevaría a pensar en la ciudad como un organismo, que podemos catalogar como un sistema abierto cuya perduración (conservación) depende de sus interacciones con el medio (Rolando, 2000, pág. 98).

La transformación del espacio público es un fenómeno impulsado por diversos factores que responden a los requerimientos y necesidades cambiantes de la sociedad, el medio y la economía, los principales elementos motivadores de intervención vienen ligados a los cambios demográficos que demandan la reconfiguración de los espacios públicos para extender el servicio a una mayor cantidad de usuarios, a la diversidad social y cultural que requiere de espacios inclusivos que respondan a necesidades de diferentes grupos étnicos, culturales y generacionales, el enfoque en la calidad de vida de la cuál la sociedad comienza a valorar más los espacios que promuevan valores positivos, a la movilidad activa y sostenible porque los usuarios comienzan a interesarse en movilidades relacionadas al uso de la bicicleta, el transporte público o caminar, por los movimientos por el derecho a la ciudad que exigen mejores condiciones del espacio público con accesibilidad, equidad y diseñados para la promoción de la cohesión social, para el acceso de inversiones en infraestructura de estrategias gubernamentales que prioricen el desarrollo urbano sostenible, entre muchos otros.

Esta metamorfosis espacial urbana es un síntoma de las corrientes que históricamente han cambiado nuestra percepción de lo que conocemos como espacio urbano. En la sociedad contemporánea la credibilidad de lo duradero ha sucumbido. A lo largo de la historia, la función de la cultura fue sedimentar elementos de perpetuidad, convertir en estable lo transitorio, trascender la mortalidad humana (García Vázquez, 2011, pág. 36). El pensamiento actual se rige todavía en el pensamiento moderno, no en su totalidad, pero sigue sucumbiendo ante la perspectiva que puede aportar esta corriente en el pensamiento

capitalista de la sociedad, sigue sentando las motivaciones para la transformación de la ciudad ¿Se pierde parte de la historia o se modifica el espacio por la necesidad de adaptación a la sociedad nihilista? Se habla en este caso de un espacio en crisis, a lo largo del tiempo el ser humano ha lidiado con crisis que lo han llevado a buscar una respuesta que devuelva el equilibrio al sistema conocido como sociedad.

El desarrollo de espacio público se hace conforme se va requiriendo más espacio lotificado, pero cuando se trata de la transformación del espacio público que ya está construido las motivaciones para realizar estos procesos de cambio van más allá de solo un espacio parcelado, puesto que ya existe y ya se ha adaptado a los requerimientos, sin embargo, no significa que los cumpla de la manera en que se espera. Estas intervenciones se hacen con intenciones de mejoramiento principalmente de la infraestructura y de la eficiencia vial de las calles. Por eso, la ordenación urbanística tiene un primer cometido en la delimitación de los espacios que configuran un ámbito estructurado de suelo de uso público. Pero, después, tiene también el cometido permanente de irlos adecuando a las demandas que la ciudad va expresando, en función de los valores dominantes de sus sucesivas etapas históricas (Noguera, 2011, pág. 23).

Crecimiento urbano y necesidades de transformación

La interacción final del usuario con la materialización del espacio previamente dirigida por un manual de diseño urbano puede hablarnos si realmente la significación que el usuario le da es la misma que los urbanistas esperan de lo que han construido. Para Arteaga Rosero (2007, pág. 37) las nuevas obras rompen de manera radical las anteriores relaciones entre morfología urbana y tipología arquitectónica, parecen surgir en todas partes como totalmente idénticos; es por esto que estos manuales no siempre pueden responder a los requerimientos culturalmente propios de la ciudad puesto que tienden a replicar un modelo una y otra vez esperando que se las personas que lo habitan se adapten a las características de estos diseños cuando debería de ser al revés, una ciudad construida a la medida de la población que la va a habitar. Esta réplica de modelos suena muy parecida a las premisas que motivaron las bases sobre la teoría de Antípolis de Carlos García (2011, pág. 8), antípolis se refiere al desarrollo de patrones físicos, funcionales, sociales y culturales contrapuestos a lo que la polis griega

rige, se puede decir que es la negación a lo urbano como lo conocemos tradicionalmente debido a sus características inestables, insustanciales, indiferenciadas e inmateriales. Características que también tiene una obra pública al menos durante su desarrollo. La repetición de modelos urbanos en muchas ciudades alrededor del mundo y principalmente de Estados Unidos de América habla de esta tendencia de repetición de las características físicas en la ciudad, esto genera que las ciudades sean indiferenciadas unas de otras, solo cambia el clima o la cultura, pero la forma urbana es muy parecida. ¿Será que estas tendencias se repiten en los espacios públicos en transformación? ¿Es una copia de algo o el resultado de un análisis exhaustivo a la ciudad de Querétaro la obra en desarrollo? ¿Qué consecuencias en la relación espacio-usuario habrá después de su conclusión? Son preguntas que pueden surgir, sin embargo, hay que recordar que el fin de esta investigación no es la de descubrir las interacciones que cambiaron del espacio reconocido -el antes-, al entorno generado por la finalización de la obra y sus resultados -el después-, sino descubrir que pasa en el durante de esta transformación y como el usuario se adapta y experimenta la nueva realidad para saber cómo interviene en su movilidad, aunque es interesante el análisis del antes y las consecuencias del después, este fenómeno nos hace preguntarnos en qué pasa en la mente colectiva de la ciudadanía al tratarse de un espacio público en transformación que niega lo socialmente reconocido como urbano durante un periodo de tiempo no definitivo, pero si significativo.

El análisis de esta investigación no se realizó desde una perspectiva barrial sino de grupos de sociales y de movilidad, se puede reconocer la existencia de víctimas de esta obra, misma que cambia la cotidianidad con ruidos, olores, paisajes y ambientes que crea el espacio público durante estos cambios físicos, los grandes y pequeños empresarios se han visto afectados en su accesibilidad y probablemente en sus ventas también sin mencionar a las personas que tienen que desplazarse por la zona para poder llegar a otro lugar y su movilidad se ve afectada por la intervención, todos tratan de hacerlo de la mejor forma posible, conservando las expectativas de lo que será, esperando la conclusión de la obra e imaginando las ventajas que su culminación podría traer consigo. El camino a este resultado es el que ha venido a poner a prueba la resiliencia de los ciudadanos.

¿Qué puede suceder cuando el espacio público entra en un estado de transformación? ¿Qué sucede con las dinámicas existentes en el espacio? Cuando el espacio público se encuentra en un estado de transformación se pueden generar crisis por las cuales el usuario busca una adaptabilidad, resiliencia o resistencia a estos cambios. De esta manera es como podemos preguntarnos si la teoría y la práctica van relacionadas solo con la materialización del espacio considerando estas problemáticas o crisis sociales que se desenvuelven en el espacio público en transformación y su materialización. De este modo se entrevé, a través de los problemas bien diferenciados y de la problemática en conjunto, la crisis de la ciudad. La crisis teórica y práctica, en la teoría, el concepto de la ciudad (de la realidad urbana) se compone de hechos, representaciones e imágenes tomadas de la ciudad antigua, pero en curso de transformación y de nueva elaboración. En la práctica, el núcleo urbano se desquebraja, y, sin embargo, se mantiene; desbordado, a menudo deteriorado, a veces en descomposición (Lefebvre, El derecho a la ciudad, 1978, págs. 28-29). El espacio urbano moderno es abierto, uniforme e indefinido y por tanto poco significativo y de difícil percepción (Arteaga Rosero, 2007, pág. 34).

Cambios del comportamiento social y hábitos urbanos

Durante una obra los comportamientos sociales y hábitos cambian significativamente debido a los cambios en la dinámica y funcionalidad del espacio, los efectos que se observan en este fenómeno van desde la redefinición de los flujos y rutinas diarias para eludir zonas de construcción hasta la modificación del uso del espacio pasando de ser para la interacción social a perder su función de forma temporal, además, la intervención del espacio cambia la percepción que el usuario tiene de él al experimentar frustración y desconexión temporal al desconocer las nuevas dinámicas caóticas e inestables. Las dinámicas caóticas surgen cuando las tensiones entre diferentes grupos sociales —por ejemplo, entre el poder institucional y los usuarios cotidianos— se manifiestan en el uso del espacio. La privatización, las desigualdades económicas y la falta de inclusión generan inestabilidad y conflictos en el acceso y apropiación del espacio público (Lefebvre, 1991).

Por otro lado, Jacobs (2011) señala que lo que puede parecer caótico en el espacio público es, en realidad, un “orden natural” que emerge de la interacción espontánea de los usuarios,

sin embargo, cuando este desequilibrio se ve afectado, por ejemplo, por una obra, se crean dinámicas inestables que deterioran el tejido social. Las dinámicas son referidas a los cambios en los patrones de uso y convivencia, estos se convierten en elementos difíciles de predecir, conflictivos y desordenados, de los cuales el usuario se encuentra en un estado de expectativa constante para así tratar de adaptarse a estas modificaciones impredecibles e inciertas. Las protestas, ocupaciones y enfrentamientos son ejemplos de cómo el espacio se torna caótico cuando diferentes actores intentan imponer su control o expresar demandas sociales, generando inestabilidad en el uso cotidiano (Castells, *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*, 1983).

Reconocer la incomodidad que puede causar en los usuarios la modificación de su realidad cotidiana en un espacio reconocido resulta en conflictos sociales relativos a la territorialidad de distintos grupos en el espacio. Los conductores están cada día más estresados e incluso han llegado a agredir física y verbalmente a alguno de los mil 500 trabajadores del lugar (Venegas Alarcón A. , 2023). Este tipo de comentarios son los que motivan esta investigación a darle voz a las movi­lidades a las que no se les ha tomado en cuenta para conocer su experiencia y reconocer las complicaciones que esta transformación del espacio significa para su movilidad; más que una indagación a la cotidianidad de los usuarios se busca realizar una observación crítica sobre cómo ha influido la intervención ocurrida sobre la avenida en la realidad cotidiana de la ciudadanía.

Las motivaciones de los usuarios para transitar por los espacios intervenidos dependerán de varios factores, entre ellas se puede destacar la de la realización de actividades, ya sea imperativas de la vida cotidiana relacionadas a lo laboral, escolar, de suministro, etc., hasta de recreación, todos y cada uno con un horario común, a veces compartido, a veces distanciados, en el caso de la avenida Paseo 5 de febrero, específicamente en la zona de obra, podemos encontrar industrias, bodegas, locales comerciales de alimentos y servicios, equipamiento escolar y gubernamental, oficinas, hoteles, plazas y algunos parques, la vida social en la avenida comienza muy temprano y para la noche prácticamente todas las actividades se han terminado; la seguridad de las calles puede depender de las actividades que promuevan la afluencia de transeúntes por la calle, potenciando así una sensación de

seguridad debido a que en todo momento puedes encontrar personas en los alrededores. Una calle animada tiene siempre usuarios y simples mirones (Jacobs, 2011). Aunque el tramo que contiene la obra tenga una gran variedad de actividades que motivan a diferentes usuarios a desplazarse por la zona, se reconoce la existencia de una actividad nueva con personajes y dinámicas que se han añadido a la cotidianidad: la obra en Paseo 5 de febrero, ha traído consigo una afluencia importante de trabajadores y maquinaria que a todas horas se movilizan y realizan trabajos relacionados al proyecto de intervención que conviven con las actividades cotidianas del usuario. La obra en Paseo 5 de febrero tiene entonces un tinte diferente en este sentido ¿La existencia de más personas en la zona significa que hay más ojos en la calle? El hecho de que haya tantas personas presentes mirando los alrededores podría generar un sentimiento de seguridad a veces imperceptible, estadísticamente puede comprobarse que el número de robos y asaltos es menor al de las calles aledañas (por ejemplo Av. Universidad, que tiene una alta tasa de denuncias de robo a ciclistas), esto debido al gran número de personas que se encuentran en la vialidad durante el día y la noche a diferencia de las calles colindantes que presentan poca actividad, los trabajadores y personas que están en la zona son los ojos vigilantes de la avenida. Jane Jacobs (2011), menciona al respecto:

“La seguridad de la calle es mayor, más relajada y con menores tintes de hostilidad o sospecha precisamente allí donde la gente usa y disfruta voluntariamente de las calles de la ciudad y son menos conscientes, por lo general, de que están vigilando.” (Pág. 63)

Territorialidades y desigualdad social

El territorio es aquella demarcación simbólica producida por la aparente apropiación de un espacio sin que haya necesariamente un objeto físico que lo delimite, esta restricción es parte de una apropiación que le permite saber al usuario aquel espacio del que puede hacer uso para poder transitar de forma segura y autónoma, además, es un medio que le permite realizar las actividades propias de su movilidad. Para Giménez, G., & Héau Lambert, C. (2007), el territorio es el espacio apropiado, ocupado y dominado por un grupo social en vista de asegurar su reproducción y satisfacer sus necesidades vitales, que son a la vez materiales y simbólicas. Si interpretamos esta territorialidad en un entorno de espacio público en transformación siempre vamos a poder encontrar secciones o divisiones establecidas para su

uso normativo. En la ciudad descrita por los urbanistas la banqueta pertenece a los peatones, ciclistas y a las micro movilidades, los vehículos motorizados a las carreteras, las bicicletas algunas veces a un carril exclusivo que comúnmente está señalado y delimitado; lo que en la teoría parece sencillamente resuelto en la vida real va mucho más allá, la materialización del espacio público no siempre se hace de manera que beneficie al usuario, el territorio al verse tan limitado tiende a convertirse en un espacio de constantes batallas por ganar más espacio en la ciudad, lamentablemente sabemos que la movilidad motorizada es la que gana más espacio y prioridad, inclusive las autoridades encargadas de distribuir el espacio son las que tienden a delimitar más espacio para su uso, es por esto que surge la necesidad de un constante esfuerzo de apropiación no solo simbólica sino utilitaria por parte de las movilidades activas para ganar más espacio que asegure su derecho a la movilidad y a la ciudad. Los individuos, movidos por la incertidumbre y el individualismo, generan comportamientos impredecibles y efímeros, lo que puede hacer que los espacios públicos pierdan su estabilidad como puntos de encuentro colectivo (Bauman, 1991). Para Cornejo Portugal & Bellón Cárdenas (2001) es a través de la “territorialización”, de la apropiación simbólica de determinadas parcelas de la ciudad (...), que las personas reconocen e interactúan con sus pares y con los demás y, de manera hipotética, configuran comunidades emocionales, tribus o micro colectividades.

La territorialización se puede ver de muchas formas, en el caso del espacio en transformación la territorialidad impuesta por la organización que gestiona la obra suele ser confusa, desdibujada e incluso peligrosa, el uso que los usuarios le dan -o intentan- darle a estos espacios suele poner a prueba sus capacidades de movilidad, también afecta la manera en que el usuario se relaciona e identifica con el espacio perjudicando su capacidad de apropiación, además, se debe reconocer la existencia de continuas discrepancias por territorio para el beneficio de la movilidad y accesibilidad, todas estas acciones crean conjeturas y experiencias sobre la relación del espacio en crisis y el usuario.

Las divisiones espaciales muchas veces son necesarias para poder articular a la ciudad, los espacios territorializados para una u otra movilidad garantizan el derecho a la ciudad a los ciudadanos, pero no siempre lo hacen de la mejor manera para todos, es bien sabido que los fines de esta clase de obras terminan beneficiando a la movilidad motorizada esto por los

beneficios económicos que puede traer a la ciudad, estas preferencias también se pueden observar en el espacio en intervención. En este sentido Jacobs (2011, pág. 31) menciona que las razones económicas de la actual rehabilitación urbana son un engaño ya que los costos de la rehabilitación urbana no proceden principalmente de los impuestos sino también de un enorme e involuntario coste que recae sobre las desamparadas víctimas del lugar.

Las fronteras se construyen, se cruzan, se viven, se destruyen y se refuerzan (Spíndola Zago, 2016). Las fronteras consideradas en el espacio pueden ir desde elementos físicos, los usos normativos de los espacios y hasta significados simbólicos determinados por la memoria social colectiva de la cultura del territorio. En la cotidianidad la conciencia de la separación de territorios suele componerse de la cultura internalizada de las normativas de uso del espacio público y la separación y/o división por infraestructura construida con ese fin, es así como el usuario entonces reconoce sus límites, sin embargo, cuando el espacio se está transformando esta conciencia entra en crisis, debido a que los límites de uso se desdibujan, desquebrajan y modifican temporalmente. Cuando estos conflictos no encuentran un canal constructivo para resolverse, el espacio público puede volverse caótico y hostil, dificultando la convivencia (Sennet, 1977).

Las desigualdades sociales se pueden observar con más claridad en las situaciones desencadenadas por la gestión del espacio durante una obra, se ha podido observar cómo es que se le destinan ciertos espacios y áreas a algunas movi­lidades que excluyen a otras, unas de forma necesaria y otras de forma violenta. La planeación y regulación del desarrollo urbano, la ordenación del territorio y la coordinación entre autoridades deberá realizarse conforme a los principios de racionalidad, viabilidad, equidad, inclusión social, promoción de la cultura, seguridad, habitabilidad, democracia participativa, productividad, sustentabilidad y equilibrio regional menciona el artículo 3 del Código Urbano del Estado de Querétaro (Poder Judicial del Estado de Querétaro, 2022).

Impacto de la revitalización en el derecho a la ciudad

La ciudad contiene un sinfín de significaciones y simbolismos que constituyen el panorama sistémico de la dinámica que compone el funcionamiento de la ciudad, esta dinámica es la que se encuentra inmersa en la relación del usuario y el espacio. El espacio urbano resulta así

un espacio dinámico donde acontece la vida social, espontáneo y en permanente transformación (Marcús, 2018). El auto reconocido ciudadano es aquel que se moviliza dentro de lo que se concibe como ciudad y tiene una conexión con ella debido a la frecuencia con la que se moviliza en ella. Gubernamentalmente una persona es ciudadana de un territorio cuando puede participar activamente en la sociedad tomando decisiones de carácter político. Este es un derecho que permite a los individuos tomar parte en el proceso de deliberación y decisión política, ya sea personalmente o a través de sus representantes (Quiroga, Ciudadanía y espacio público. Debate y perspectivas, 2005). ¿Qué significa esto? Y ¿cómo se explyea este sentido de ciudadanía en el espacio público en transformación?; como punto de partida podemos comenzar con la premisa de que el derecho a la ciudad es parte de lo que un ciudadano espera de su título, es importante destacar que no solo las personas por nacionalidad se pueden considerar ciudadanos, este derecho debe ser asegurado por el estado, los ciudadanos reclaman del espacio público la accesibilidad a la vivienda, a espacios verdes, servicios básicos como luz, agua, drenaje, transporte público, seguridad, equipamientos de educación y esparcimiento, entre muchos otros, también en el espacio público se reivindican derechos no específicamente urbanos (en sentido físico), también derechos de otra índole, sociales, económicos, culturales, políticos (Borja J. , 2011). La identidad, la igualdad política y jurídica también forman parte de los derechos del ciudadano que habita la ciudad. Ahora, si se habla de este derecho dentro de un espacio público en transformación nos podemos topar con una situación de crisis, puesto que la constante modificación física del espacio cambia las dinámicas simbólicas conocidas previamente, las mismas que formaban parte de las cotidianidades de los usuarios, lo que puede complicar el acceso a los derechos sociales, económicos y culturales de los que anteriormente gozaba. Sin embargo, esta situación no exenta de responsabilidad a la autoridad de asegurar que se cumplan estos derechos para todos los ciudadanos que transiten por la zona.

Normalmente las alteraciones en el espacio son progresivas y casi imperceptibles, así el usuario puede adaptarse sin mayores complicaciones a ellas, estos cambios los vive desde su espacio habitable, de trabajo, escolar, entretenimiento, entre muchos otros, que podemos catalogar como pertenecientes y exclusivos de un espacio privado, sin embargo, las vivencias de la transformación del espacio público se generan de forma colectiva, en la cual se pueden

generar experiencias repetidas o parecidas unas con otras cuando los parámetros relacionados a la movilidad o a la interacción social se repiten, en este sentido, cuando de movilidad se trata, es importante asegurar que en todo momento el usuario pueda ejercitarla sin complicaciones, esto significaría garantizar al usuario de gozar de espacio público eficiente y seguro, es decir, se debe asegurar el derecho a la ciudad, no obstante, asegurar de espacialidades suficientes a todos los tipos de movilidad puede traer complicaciones en la distribución espacial y, por consiguiente, hostilidad. El derecho de uso convierte al espacio público en un elemento en disputa y apropiación permanente que eventualmente puede llegar a afectar sus cualidades integradoras (Anaya Alpide, 2021, pág. 43). Estas cualidades se refieren a la capacidad de interacción social entre los individuos con otros, pero al mismo tiempo con el espacio.

Pareciera ser que un espacio público planificado o concebido por urbanistas y técnicos del gobierno, no previera el impacto que produce esa planificación en la transformación barrial en tanto paisaje urbano y en tanto uso y apropiación de ese espacio (Marcús, 2018). La mayor parte de los estudios que tratan sobre transformación parecieran olvidar el lapso en el cuál la obra se realizó, los inconvenientes que causó y las complicaciones para los usuarios, la planificación del espacio público debería de considerar y priorizar también el proceso de construcción, sobre todo en obras de carácter urbano. El artículo 3 del código Urbano del Estado de Querétaro también menciona que todas las personas residentes en el Estado de Querétaro tienen derecho al disfrute de ciudades sustentables, justas, democráticas, seguras y equitativas, para el ejercicio pleno de sus derechos humanos, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales (Código Urbano del Estado de Querétaro, 2022), este artículo también debería de incluir los procesos transformativos, sino correría el peligro de caer en la incongruencia.

La reinención del espacio es una actividad común, sin embargo, muy pocas veces se ha estudiado la manera en que la transformación impacta en la vida diaria de los ciudadanos, aunque se sabe que este estado de transformación no será permanente, los cambios a los que el usuario se ve obligado a adaptarse impactan sobre su estado de ánimo y su experiencia al tener que modificar sus recorridos habituales, estas situaciones generan entonces que derecho

a la ciudad del ciudadano sea violentada, esta etapa normalmente es olvidada y comúnmente se ignora debido a que se sabe es una etapa temporal, sin embargo, no significa que no sea importante dar a las personas una experiencia positiva y segura al circular por el espacio aunque este esté en un estado transformativo, lamentablemente esto es un hecho que se ha llegado a ignorar por la falta de empatía por parte de los organismos reguladores, ya que no suelen dimensionar lo complicado que puede llegar a ser transitar espacios destruidos, mal planeados, desdibujados, confusos y de beneficio al automóvil a pie o en bicicleta.

2.2.Espacio Público y Movilidad

2.2.1. La movilidad como aspecto clave en la transformación urbana

La consideración de la movilidad como elemento clave en la transformación del espacio es fundamental para la minimización de los impactos negativos del proyecto, así se garantiza que el proyecto se desarrolle de manera eficiente. Considerar a la movilidad es beneficioso para la reducción del impacto de la vida cotidiana de los usuarios, así se evitan interrupciones por tráfico y permite a la ciudadanía desplazarse de forma efectiva para la realización de sus actividades cotidianas. Gehl (2010) sostiene que la movilidad de una ciudad debe diseñarse pensando en las necesidades humanas, priorizando medios sostenibles como caminar, andar en bicicleta y usando el transporte público. De esta manera podría asegurarse al usuario el ejercicio de su movilidad de forma efectiva, aunque haya una intervención en el espacio.

Movilidad y accesibilidad en espacios públicos

La movilidad y accesibilidad son fundamentales en espacios en transformación, así se garantiza que los entornos urbanos sean funcionales, inclusivos y sostenibles durante y después de los cambios. La movilidad se relaciona con la capacidad de desplazarse a través del espacio, reflejando las posibilidades de movimiento de personas, bienes e información en una sociedad (Lefebvre, 1991). La importancia de la movilidad y la accesibilidad se refleja en la importancia del acceso universal, así se garantiza que todas las personas, independientemente de su capacidad física, condición socioeconómica o edad puedan hacer uso del espacio público en intervención. Litman (2011) define la movilidad como la facilidad para trasladarse entre diferentes lugares, influenciada por factores como la infraestructura, los medios de transporte y el tiempo de viaje.

Por otro lado, la reducción de barreras físicas y sociales dentro del espacio son puntos clave para asegurar la accesibilidad universal, el espacio debe conectar comunidades, no hacer divisiones, si un espacio en transformación está mal planeado puede crear barreras que dificulten la interacción social y la cohesión comunitaria. Hansen (1959) introduce la accesibilidad como la medida del potencial de interacción entre lugares, es decir, qué tan fácil es alcanzar destinos desde un punto específico. Un espacio público accesible conecta a los usuarios con servicios esenciales y oportunidades económicas para la reducción de la desigualdad, los procesos de obra muchas veces tienden a obstaculizar las vías del usuario para llegar fácilmente a algunos lugares importantes, la gestión de la obra considera primero el avance rápido y eficaz antes que las necesidades del usuario. Litman (2003) describe la accesibilidad como la capacidad para alcanzar bienes, servicios y actividades, subrayando su relación con la calidad de vida y la equidad. Un sistema de transporte público eficiente y accesible empodera a los sectores más vulnerables, permitiéndoles acceder a mejores oportunidades de empleo, educación y servicios (Peñalosa, 2002).

Promover medios de transporte como caminar o andar en bicicleta mejora la salud y principalmente es auxiliar en la reducción de la congestión vehicular por lo que, en una obra, es una herramienta que resulta más que beneficiosa para los espacios urbanos en intervención. La movilidad eficiente es clave para el desarrollo regional y urbano, ya que conecta centros urbanos con suburbios, fortaleciendo la productividad y la integración social (Hall, 2003).

Impacto de la movilidad en la calidad de vida urbana

La movilidad tiene un impacto directo y profundo en la calidad de vida urbana, influye en aspectos importantes como el acceso a oportunidades, bienestar físico, mental, la cohesión social y el medio ambiente. La influencia de la calidad de la movilidad se ve reflejada en el tiempo y el estrés que provoca, la congestión vial, la incertidumbre de los horarios de transporte, los obstáculos sobre la vía intervenida entre otras son consecuencias de la mala administración del proceso de obra en la vida cotidiana del usuario. En este sentido Newman & Kenworthy (1998) destacan que la dependencia excesiva del automóvil ha conducido a la

degradación de la calidad de vida urbana debido a la congestión, la contaminación ambiental y la fragmentación del espacio urbano.

Otra de las situaciones desencadenadas por la obra es el cambio de los recorridos reconocidos por el usuario por otros que son confusos y, además, cambian constantemente, estos recorridos se modifican sin importar el tipo de movilidad, sin embargo, tienen a ser más complejos e intrincados para los destinados a la movilidad activa, esto provoca que el espacio sea un lugar de incertidumbre y confusión debido a que no se sabe que se va a encontrar el día de mañana ni que elementos habrán cambiado que dificulten la movilidad. En este sentido, el espacio urbano, la “calle”, es siempre un lugar adjudicado por transeúntes que se apropian y subvierten a través de sus tácticas espaciales del orden estratégico impuesto por el urbanismo. Las modificaciones de rutas afectan directamente la percepción de los usuarios sobre la ciudad. Los cambios en los recorridos pueden alterar la legibilidad urbana, es decir, la capacidad de las personas para orientarse y reconocer el espacio (Lynch, *Reconsidering the image of the city*, 1984). Las alteraciones en los recorridos deben priorizar la seguridad y la cohesión del tejido urbano, evitando fragmentaciones que afecten la conectividad y la integración social (Marshall, 2004).

2.3. Estudio de Caso y Contexto Local

2.3.1. Antecedentes y contexto de la obra Paseo 5 de Febrero, Querétaro

Descripción del proyecto y objetivos de la obra

Para poder llegar a analizar esta transformación y cambios de las dinámicas cotidianas se tomará como caso de estudio la obra realizada del 2022 al 2024 en Paseo 5 de febrero en la ciudad de Querétaro, México, para reconocer como estas transformaciones intervienen en las experiencias cotidianas de los usuarios que se movilizan en ella o realizan actividades en las que se ven en la necesidad de utilizar esta zona como parte de su recorrido. Querétaro es un estado ubicado en el centro de México, colinda con San Luis Potosí, Guanajuato, Hidalgo, Estado de México y Michoacán. Su superficie es de 11,699 km², su capital es Santiago de Querétaro, situada a aproximadamente 200 km al noroeste de la Ciudad de México. La intervención en Paseo 5 de febrero (P5F) es una obra de reingeniería vial que tiene como objetivo mejorar 5.7 kilómetros de vialidad la cual incluye seis reingenierías de cruces y

dos entronques (Visión Empresarial Querétaro, 2024). Según aseguran los medios de comunicación esta obra es “la más importante del país en términos de movilidad urbana e inversión” (Venegas Alarcón A. , 2023) la misma nota alardea principalmente en las ventajas y modificaciones en beneficio al automóvil “advirtiendo que no se reducirá el número de vehículos en tránsito, sino que seguramente aumentará, pero de los 47 minutos que se hacían del Bernardo Quintana a la Plaza de Toros se reducirá el tiempo de traslado en unos 15 minutos, en beneficio de más de 300 mil personas que circulan diariamente.” Dice el artículo, además de solo mencionar la reducción de tiempo de desplazamiento para los vehículos dejando en suspenso el porvenir de la gestión espacial de las movilidades como la peatonal, el ciclismo, el transporte público y movilidades alternativas. El portal generado por el estado para dar información sobre la obra menciona que el proyecto está diseñado con base a la pirámide de la movilidad, cayendo en una contradicción desde el momento de su anuncio ya que, como se puede notar, no la tomaron en cuenta, quizá se puede considerar que se usó como una campaña engañosa para ganar el favor de la ciudadanía, la incongruencia de tal información derivó en la eliminación de información respecto al tema de la pirámide unos meses después de su plataforma y también en algunos portales de noticias, actualmente dicha información ya no puede encontrarse en el portal oficial de la obra.



Figura 2, Gráfico de localización de obra. Fuente: elaboración propia, 2022.

Según la página oficial de la obra Paseo 5 de Febrero (Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, 2023), administrada por la Secretaria de Desarrollo Urbano y Orden Público del Estado de Querétaro, el proyecto consistiría en varias intervenciones con renders auxiliares que se han liberado para el público en general:

En el cruce del Acceso 4 se construyó un puente nuevo, los pasos a nivel tendrían semáforos y se hizo un paso inferior en la lateral de 5 de febrero y un paso superior en carriles centrales en ambos sentidos. La Figura 3 es la imagen del primer render presentado por las autoridades sobre la intervención de esta sección, la última visita al portal mostró una imagen distinta la cual se puede visualizar en la Figura 4.



Figura 3. Render calle Coahuila acceso 4 P5F.
Fuente: SDUOP, 2022.



Figura 4. Render calle Coahuila acceso 4 P5F.
Fuente: SDUOP, 2024.

Por otro lado, en Epigmenio González se propuso la construcción de un cárcamo de rebombeo debido a las afectaciones que esta zona ha tenido por las lluvias, se desmanteló el puente. Se hizo una incorporación directa hacia Revolución y se hicieron pasos a desnivel en carriles centrales, también se construyó un nuevo puente elevado, la Figura 5 muestra la propuesta en render del proyecto de esta zona.



Figura 5. Render calle Epigmenio González.
Fuente: SDUOP, 2022.

El puente del paso del Ferrocarril fue remodelado, tenía 40 años de antigüedad y contaba con algunas fallas importantes en su estructura las cuales no se pudieron ignorar, originalmente la intervención de este no se tenía prevista, la Figura 6 muestra la última imagen del proyecto.



Figura 6. Render puente Paso del Ferrocarril P5F.
Fuente: SDUOP, 2024.

En el cruce Tlacote se demolió el puente existente, los cruces a nivel también funcionan con semáforos. Tiene pasos inferiores en carriles centrales y pasos superiores para incorporaciones viales, la Figura 7 muestra la imagen del render de la propuesta, la Figura 8 es otro render a nivel de piso de la misma zona.

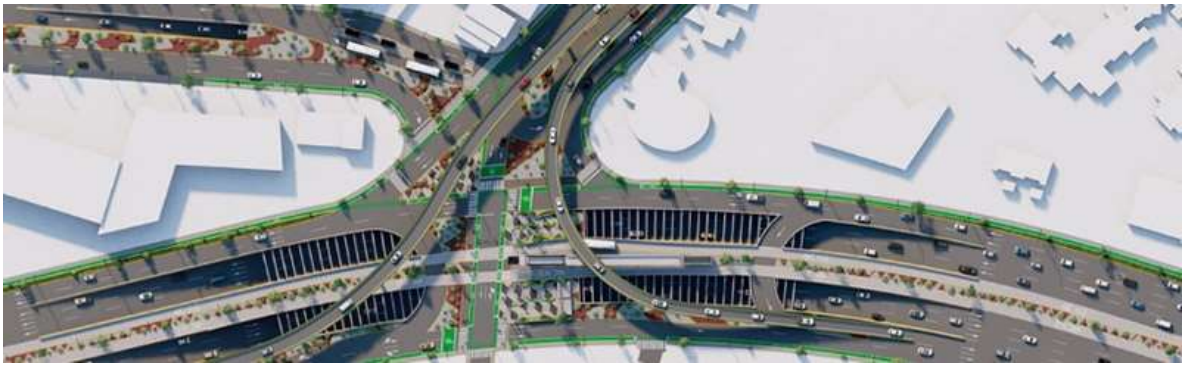


Figura 7. Render cruce de Tlacote P5F.
Fuente: SDUOP, 2022.



Figura 8. Render cruce de Tlacote nivel piso P5F.
Fuente: SDUOP, 2022..

En Avenida Universidad también se demolió el puente actual para hacer un paso sin puentes, con semáforos, se plantearon pasos inferiores en carriles centrales y un paso superior de Universidad que bajaría a la altura de la CEA. Como en todos los entronques se planeó la colocación de pasos peatonales seguros, con carril confinado de transporte público e infraestructura ciclista. La Figura 9 muestra el render de la primera propuesta del proyecto, por otro lado, la Figura 10 es la imagen de una fotografía tomada recientemente, es importante recalcar que, en la actualidad, específicamente en esta zona, el puente a nivel de calle terminó siendo sustituido por un puente peatonal.



Figura 9. Render cruce Avenida Universidad P5F.
Fuente: SDUOP, 2022.



Figura 10. Pérez, P. I., (2024) Nuevo puente peatonal Av. Universidad P5F [jpg], Querétaro.

Por último, en la intersección con Avenida Zaragoza se colocó la primera estación de transporte público. Se demolió el puente existente, se hizo un paso a desnivel para los carriles centrales con tres carriles por sentido. Se hicieron dos pasos superiores, uno de prolongación Zaragoza y otro del Centro Histórico. La Figura 11 muestra el render de la intervención de la zona propuesta. La Figura 12 es un render de la propuesta a nivel de piso.



Figura 11. Render Intersección Zaragoza P5F.
Fuente: SDUOP, 2022.



Figura 12. Render Intersección Zaragoza nivel piso P5F. Fuente: SDUOP, 2022.

La importancia del durante de las obras urbanas

La etapa del durante de las intervenciones en el espacio público tiene un impacto significativo en la percepción de la comunidad. La gestión adecuada de esta fase garantiza que el proyecto se realice dentro de los plazos y presupuestos establecidos, además, minimiza las molestias y maximiza los beneficios a corto y largo plazo. Marshall (2004) sostiene que los cambios temporales y las estrategias experimentales durante las intervenciones permiten evaluar la efectividad del diseño antes de su implementación definitiva. Esta etapa comúnmente es ignorada debido a que se le cataloga como temporal, por lo que los organismos encargados de la gestión de la obra tienden a ignorar el impacto que tendrá la intervención en la vida cotidiana del usuario, no solo se trata de darle un espacio al usuario, el objetivo es darle las herramientas espaciales para que la movilidad del individuo pueda realizarse de forma accesible, segura y digna, esto no significa que las limitaciones que la obra provee deban de ser eliminadas completamente, se trata de adaptar y planear de la mejor forma posible cada etapa y fase para asegurar que los ciudadanos reciban el menor impacto posible en su movilidad diaria. El espacio público es una construcción social, y su transformación durante las intervenciones es un momento crítico para renegociar significados y relaciones de poder entre los actores involucrados (Lefebvre, 1991).

Esta investigación no trata exclusivamente de analizar los desequilibrios sistemáticos de la ciudad en transformación como generalidad, sino de llevar este entendimiento al espacio público desde una perspectiva materialmente visible en un caso en particular donde se pueda observar el espacio público en transformación, si bien se sabe que ya se considera a la ciudad como un sistema cambiante como parte de su naturaleza propia y como parte de su esencia, esta investigación busca llevarla más allá tomando un recorte de la realidad para la comprensión del funcionamiento del espacio público en un estado de desequilibrio desproporcionado provocado por alguna alteración física controlada de mayor escala en el espacio en las experiencias de la movilidad del usuario en esta etapa de transformación, esta alteración la podemos observar y estudiar en una situación que asemeja mucho las condiciones esperadas y causadas por una obra por actividades de intervención, ampliación, remodelación, construcción, demolición, entre otros, que significan un cambio en la dinámica cotidiana del espacio público urbano.

En esta tesis buscamos indagar más a fondo sobre las experiencias acontecidas en el espacio para descubrir cómo es que las modificaciones impactan en el sistema conocido como espacio público, sobre todo cuando este cambia de forma tan repetitiva y repentina, las transformaciones de alcance físico puede hacerse de forma consciente y controlada para el mejoramiento espacial que la autoridad pudiera considerar apta para intervenir, las reformas en la ciudad se hacen normalmente con intenciones de mejorar la infraestructura y el funcionamiento para beneficio de la movilidad, habitabilidad, estética, entre muchas otras cosas, el espacio público en transformación en esta investigación se refiere al lapso temporal y experiencial en el que el espacio público sufre un cambio a gran escala que modifica la realidad cotidiana del usuario, esto se puede ver reflejado en mutaciones físicas de carácter constructivo, de remodelación, ampliación, demolición o sustitución en el espacio público urbano; es importante reconocer que estas intervenciones no solo se limitan a la modificación morfológica, sino que, en su trayecto altera la realidad simbólica y cultural reconocida, es por eso que se considera importante entender como estos procesos impactan en la cotidianidad de las personas, sobre todo al tratarse de cambios en las que una organización coordinadora y reguladora de acciones y límites controla y establece las espacialidades que modifican el entono de forma constante, al tener un organismo encargado de la distribución

de los espacios, tiempos y economía de una obra podemos ver reflejado entonces de qué manera el usuario trata de adaptarse a las nuevas dinámicas de la nueva realidad creada y como cada uno de los individuos que, de alguna u otra forma, interactúan con ella la enfrentan en su vida cotidiana. El proceso de intervención puede revelar tensiones sociales latentes, como desigualdades en el acceso al espacio público, que deben ser abordadas para lograr una transformación inclusiva (Tonkiss, 2014).

Conflictos del espacio público en transformación

La transformación urbana es un proceso crucial para la adaptación de las ciudades a las demandas cambiantes de la población, la sostenibilidad ambiental y la innovación tecnológica. La modificación espacial trae consigo retos derivados de factores sociales, económicos, ambientales y políticos. Los principales desafíos de la transformación se pueden observar principalmente en:

- La inclusión social: las intervenciones deben beneficiar a todos los ciudadanos sin importar el tipo de movilidad que ejerciten.
- Sustentabilidad ambiental: la ciudad debería transformarse de manera sostenible.
- Infraestructura y movilidad: las modificaciones del espacio público deberían asegurar la accesibilidad espacial, la movilidad segura y cómoda, transporte público suficiente y espacios óptimos para la movilidad del usuario.
- Identidad cultural y patrimonio urbano: las intervenciones urbanas ponen en riesgo las preservaciones del patrimonio arquitectónico, además, la homogeneización del paisaje urbano diluye la identidad local y reconocida.

En este caso, podemos afirmar que la obra de la avenida Paseo 5 de febrero se desarrolla en el espacio catalogado como público porque conecta con el resto de avenidas (aunque su paso se corte por algún lapso de tiempo indefinido en algunas zonas), es parte del espacio urbano, que aunque está en crisis y en un estado de cancelación fortuita en algunos tramos, da fachada y acceso a los espacios lotificados de su alrededor y además alberga el equipamiento necesario para acceder a los servicios públicos como transporte, electricidad, agua y drenaje. Sin embargo, en este lapso de intervención es probable que el acceso a estos servicios se vea afectado por el avance de la obra.

¿Qué sucede cuando solo lo material se transforma sin permitir la adaptabilidad a un ritmo concebible y manejable para los ciudadanos? ¿De qué manera se afrontan y gestionan estos cambios para seguir asegurando el derecho a la ciudad de los ciudadanos? Estos cuestionamientos son algo que esta investigación busca entender. En este sentido, el artículo 2 apartado IX del Código Urbano del Estado de Querétaro (Poder Judicial del Estado de Querétaro, 2022) menciona que se considera de utilidad pública e interés social garantizar la seguridad de las personas mediante la delimitación de zonas de riesgo y el establecimiento de polígonos de protección y amortiguamiento de dichas instalaciones ¿Esta obra pública está tomando en cuenta estas premisas?

2.3.1. Desarrollo y evolución de la obra Paseo 5 de Febrero (P5F)

Críticas a la transformación: ¿Cómo se ha llevado el proceso de Obra en P5F?

Las transformaciones urbanas son vistas como oportunidades para mejorar la calidad de vida, sin embargo, es importante ser conscientes y críticos respecto al proceder de las decisiones durante una obra para ser capaces de mejorar la situación de los usuarios que se movilizan por el área, la crítica busca lograr un equilibrio entre el desarrollo y las necesidades de la sociedad, en este caso, en la obra Paseo 5 de febrero se han visto situaciones que han afectado de sobre manera la calidad de vida urbana del usuario. El "durante" es un período en el que se negocian los usos del espacio, y en el que los grupos marginados pueden reclamar su derecho a la ciudad (Hubbard & Kitchin, 2010).

Las políticas públicas de transporte y movilidad urbana concebidas por el Estado y los planificadores se inscriben en las dinámicas de producción social del espacio que inciden tanto en la configuración y transformación de "la calle" en "espacio público de calidad" como en la regulación del espacio practicado por los habitantes (Marcús, 2018). Los medios de la rehabilitación urbana son tan deplorables como los fines (Jacobs, 2011, pág. 11). Y es que es bien sabido que la movilidad que siempre es beneficiada en estas intervenciones son los automóviles, son los que rigen la forma de la calle, sus dimensiones y divisiones de uso, entonces podemos reconocer que la ciudad ha perdido la capacidad de regular su espacialidad a la escala humana y ahora se adapta a la morfología y dimensión de una caja motorizada. Como herencia del movimiento moderno la calle desaparece como espacio socializador,

lugar de encuentro y recorrido y se considera en su función circulatoria, la calle se transformó en vía, tendiendo como usuario privilegiado el automóvil donde el andén se transforma de lugar de estancia y transición en lugar para protegerse del vehículo (Arteaga Rosero, 2007, pág. 35). Las intervenciones al espacio se hacen generalmente para el beneficio de la movilidad vehicular, se genera primero el diseño de las vialidades vehiculares para después destinar del espacio sobrante las banquetas y (en caso de ser considerado) el área para bicicletas, algunas veces estas variaciones de diseño pueden otorgar al transporte público urbano un carril exclusivo, pero al final de cuentas es muy raro que el diseño de una vialidad pública se haga en función primeramente de los peatones o ciclistas y después de la movilidad motorizada. En esta investigación podremos descubrir si la tendencia a beneficiar al auto se repite igualmente en el proceso de obra a través de las experiencias de los usuarios.

De acuerdo con el portal oficial de la obra de Paseo 5 de febrero (Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, 2023) El diseño de la próxima obra se hará a partir de la pirámide de la movilidad en las que habrá inclusión y accesibilidad para los peatones. El hecho de haberse diseñado desde la pirámide de la movilidad significa que se toma como prioridad a las movilidades que llevan más desventaja por sobre otras, esto quiere decir, al menos en este tipo de diseño, que el beneficio y las facilidades de la movilidad sobre la calle deben de ser para las personas caminantes, esto es, darle las herramientas espaciales para que sus recorridos sean efectivos, seguros y cómodos con infraestructura adecuada a las necesidades de las movilidades más vulnerables; muchos de los proyectos que afirman usar esta perspectiva de diseño se atreven a etiquetar su plan de esa manera para obtener la aprobación política de la población a la que va dirigido, pero poner solo pasos de cebra, puentes peatonales o banquetas amplias no significa que el diseño sea inspirado en la pirámide de la movilidad porque no se sabe siquiera si de verdad estas herramientas espaciales son aptas para el usuario, igualmente los carriles de bicicleta a veces siquiera son proyectados o planeados y muchas veces son ocupados por las movilidades motorizadas complicando su paso y movilidad. La intención final del proyecto debería verse reflejada también durante su construcción.



Figura 13. Pérez, P. I., (2023) Espacio para peatones en la obra 5-F [jpg], Querétaro.



Figura 14. Pérez, P. I., (2023) Las movildades y su adaptación al espacio [jpg], Querétaro.

La Figura 13 nos muestra la manera en que la movilidad activa es obligada a transitar por los espacios asignados por la administración de la obra, espacios desdibujados y confusos a los cuales se les puede atribuir una nula funcionalidad por la carencia de características viables para el tránsito seguro y digno. Por otro lado, en la Figura 14 se observa la manera en que los usuarios ciclistas y peatones tienden a utilizar o evitar el espacio, se les ha rezagado a un extremo incómodo y destruido de la calle, misma que luce limpia en el espacio destinado a la movilidad motorizada, los elementos plásticos naranja utilizados para la separación de las movildades -además reducir el espacio que podría ser distribuido eficientemente- indican a los automovilistas su territorio y al usuario de la movilidad activa su límite espacial.

La Figura 15 es una fotografía del día 14 de noviembre del 2023 tomada a la altura las antiguas oficinas de la CEA, se puede observar a un transeúnte caminando por la zona de obra en la avenida Paseo 5 de febrero, la excavación con una estructura en su interior y varillas expuestas refleja y acentúa su peligrosidad, sin embargo, no está delimitada como zona de riesgo. La fotografía de la Figura 16 tomada el día 22 de noviembre del 2023 -solo ocho días después que la Figura 15- capturada unos metros antes que la anterior se observa la delimitación de la zona de riesgo con vayas naranja, sin embargo, se delimitó para los usuarios de la movilidad motorizada dejando



Figura 15. Pérez, P. I., (2023) Espacio sin protecciones [jpg], Querétaro.



Figura 16. Pérez, P. I., (2023) Zona de riesgo [jpg], Querétaro.

otra vez expuesto al peatón a situaciones que ponen en riesgo su integridad. Estos son dos ejemplos de muchos que se pudieron observar a lo largo de la obra.

La Figura 17 dispone en una imagen como es la disputa del espacio público mientras está en transformación, los organismos encargados de gestionar la obra, en este caso tienden a ejercer su poder en la división de usos del espacio mientras se transforma, sin embargo, las disputas siguen existiendo a pesar de esta división, a veces existe la invasión de un espacio perteneciente a otro grupo con la intención de beneficiarse de alguna manera, casi siempre la invasión de espacios son por parte de los vehículos motorizados, como lo describe la Figura 18, en la que se observa cómo es que debido al tráfico encontrado en la vialidad destinada a los vehículos motores las motocicletas invaden el área destinada a peatones y ciclistas con tal de beneficiar su movilidad y llegar más rápidamente a su destino evitando así el tráfico.

Aunque podríamos reconocer que la existencia de un gran número de personas en la zona puede disminuir las probabilidades de algunos hechos delictivos no los elimina del todo, ya que la percepción de peligrosidad puede sentirse desde otras fuentes como lo pueden las condiciones de la vía para movilizarse, el escombros, material de construcción y los obstáculos peligrosos como se puede observar en la Figura 19, en esta se puede observar una coladera mal tapada sin



Figura 17. Pérez, P. I., (2023) El espacio en disputa durante su transformación [jpg], Querétaro.



Figura 18. Pérez, P. I., (2023) El espacio en disputa siendo invadido [jpg], Querétaro.

señalización apropiada, este elemento es un peligro creciente que en diferentes ocasiones ha generado incidentes entre la población.

La percepción de inseguridad no solo se aprecia en los obstáculos en la vía intervenida, también se puede percibir debido al problema latente de acoso callejero, en este sentido, Querétaro tiene uno de los más altos índices de acoso en la calle de octubre 2020 a octubre 2021 con un 49.8% en el que un 72.2% han sido por parte de un desconocido, según resultados de la ENDIREH (2021) se estima que en el estado de Querétaro, 51.8% de las mujeres de 15 años o más, experimentaron algún tipo de violencia de los cuáles el 64.8% fue en la calle. Ahora, sabiendo lo anterior no podemos asegurar que sucede en el espacio en transformación, pero definitivamente genera las condiciones para que se puedan replicar conductas que lastimen la integridad del usuario, principalmente en mujeres.

Las imágenes anteriores son solo una pequeña parte de lo que se pudo observar y vivir en la obra, eso me remonta a una parte de la nota periodística hecha por Agustín Escobar (El colapso, 2022):

“La gente llega a casa enfadada, mentando madres y padres, desquitando la frustración con sus seres queridos. Quien los espera en el hogar no cree posible que a alguien le lleve tanto tiempo cruzar el Paseo 5 de Febrero o por cualquier otra calle congestionada. (...)



Figura 19. Pérez, P. I., (2023)
Coladera [jpg], Querétaro.

Las y los queretanos están empantanados no sólo en las obras del Paseo 5 de Febrero, sino en las fallidas políticas públicas de movilidad, de transporte público y de la proliferación de los automóviles privados en las calles, así como los incesantes cambios de uso de suelo que han enriquecido a la delincuencia política y a los desarrolladores inmobiliarios.”

Las decisiones de la autoridad si afectan, la preferencia al auto si afecta, ignorar los sentimientos de frustración de la ciudadanía solo hace entre ver que los fines de la obra son de intereses políticos y económicos no del bienestar del ciudadano.

“El popular personaje Frank Underwood de la serie *House Of Cards* decía que hay dos clases de dolor, el que te hace fuerte y el que es inútil; siguiendo la lógica narrativa del gobierno estatal, las molestas obras de 5 de febrero nos fortalecerían porque al final el resultado resultaría gratificante. Sin embargo, todo parece que el contratista o la gente de obras públicas son unos torturadores dignos de la Inquisición que gozan del dolor inútil del ciudadano.

¿Exagero al decir esto? Usted juzgue estimado lector. A la mitad de la semana pasada cerraron los principales retornos de 5 de febrero, lo cual paralizó por horas la ciudad y a quienes tuvimos la desgracia de tener que pasar por esa zona. Hasta tres horas para recorrer un tramo de 5 kilómetros. Muchos conductores optaron por atravesar con sus vehículos los camellones de zonas aledañas para evitar ese círculo del infierno. Y muchos pasajeros de Qrobús de plano se bajaron de los camiones guajoloteros chinos y se fueron a pie para poder llegar a su destino.” (López Jaramillo, 2023)






Notas periodísticas: testimonios de la transformación

Las notas son herramientas esenciales para el análisis urbano, documentan las dinámicas sociales, políticas y económicas de las ciudades en transformación, son fuentes accesibles y

actuales que permiten construir una visión integral de la evolución de un proceso, en este caso de la obra en Paseo 5 de Febrero. Castells (2010) argumenta que las noticias son herramientas para interpretar los procesos de urbanización desde las perspectivas de diferentes grupos sociales. Lynch (1984) utiliza narrativas urbanas, incluidas las noticias, para entender la percepción de la ciudad y sus transformaciones. Las notas periodísticas nos aportan registros históricos y documentales, interpretación de la opinión pública, fuentes para la construcción de estudios longitudinales y análisis de la narrativa mediática y política.

Para la recopilación de datos periodísticos sobre la obra que fueran auxiliares para la construcción de una línea de tiempo se utilizaron fichas hemerográficas (ANEXO 1) las cual es una herramienta utilizada en la investigación documental para el registro ordenado y sistemático de publicaciones periódicas revistas, periódicos y boletines. Son registros empleados para sistematizar la información obtenida de periódicos y revistas, ayudando al investigador a mantener un control organizado sobre las fuentes consultadas (Tamayo, 2001).

La recolección de fichas se hizo de medios periodísticos digitales, en estos se buscaron las palabras clave: Paseo 5 de febrero, Obra paseo 5 de febrero y P5F; los periódicos seleccionados van desde el Diario de Querétaro, Tribuna de Querétaro, El Universal Querétaro, Plaza de Armas, entre otros. Después, se hizo una selección de notas periodísticas que fueran desde el mes de julio del 2022 hasta julio del 2024, en estas se examinaron los datos y se recopiló información relacionada a el autor, la fecha de la nota, el título, el extracto del contenido de la nota, enlace y, en algunos casos, imágenes. Además, se hizo una categorización por colores de las notas la cuáles fueron clasificadas de la siguiente manera:

-  Alcance Físico e informativo.
-  Alcance Social.
-  Experiencias y opiniones.
-  Promesas, compromisos, otros.
-  Accidentes o incidentes.

Línea de tiempo de la obra

A continuación, el gráfico de evolución de la obra Paseo 5 de febrero. Las referencias de la línea de tiempo se pueden encontrar después de las referencias.

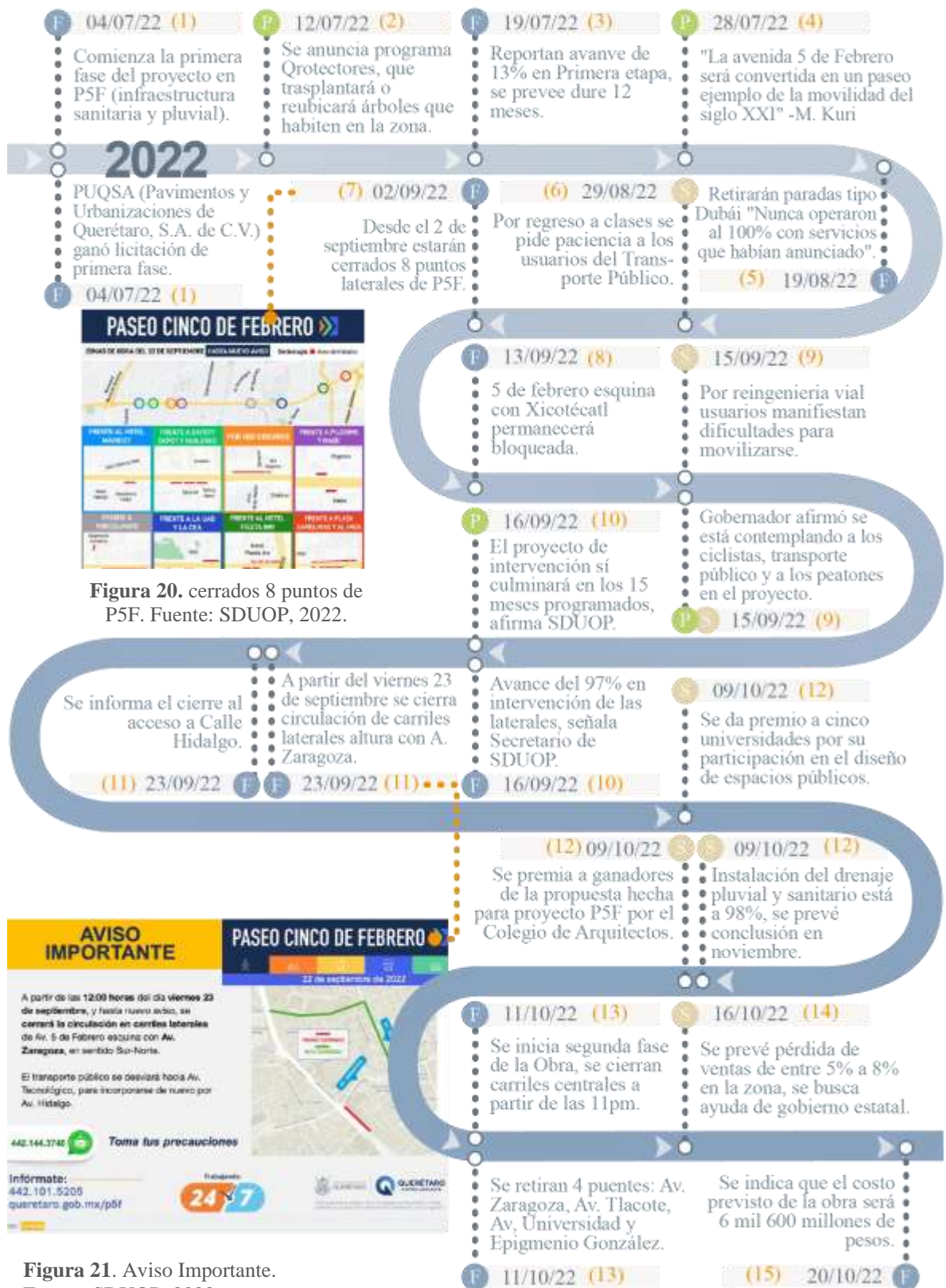


Figura 20. cerrados 8 puntos de P5F. Fuente: SDUOP, 2022.

Figura 21. Aviso Importante. Fuente: SDUOP, 2022.

Figura 288. Línea de tiempo. Fuente: elaboración propia, 2024.



Figura 22. Retorno y paso peatonal. Fuente: SDUOP, 2022.

Figura 23. Propuesta. Fuente: Facebook Facultad de Ingeniería, 2023.

Figura 289. Línea de tiempo. Fuente: elaboración propia, 2024.



Figura 24. Arciniega, H., (2023) Ruta 12 [jpg], Querétaro.



Figura 25. Aviso. Fuente: SDUOP, 2023.



Figura 26. Desvío temporal. Fuente: SDUOP, 2023.

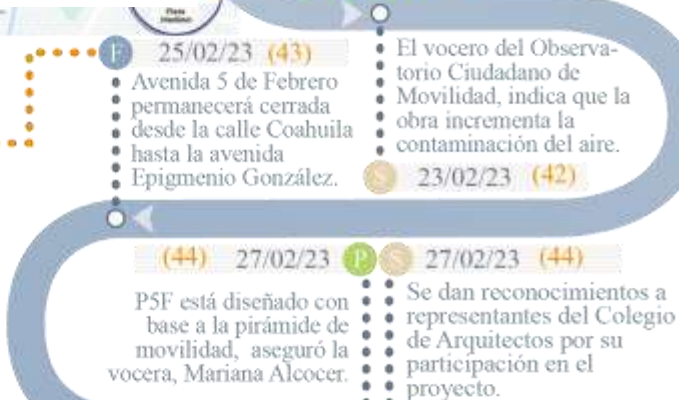


Figura 290. Línea de tiempo. Fuente: elaboración propia, 2024.

Figura 27. Desconocido, (2023). Saca la bici [jpg], Querétaro.

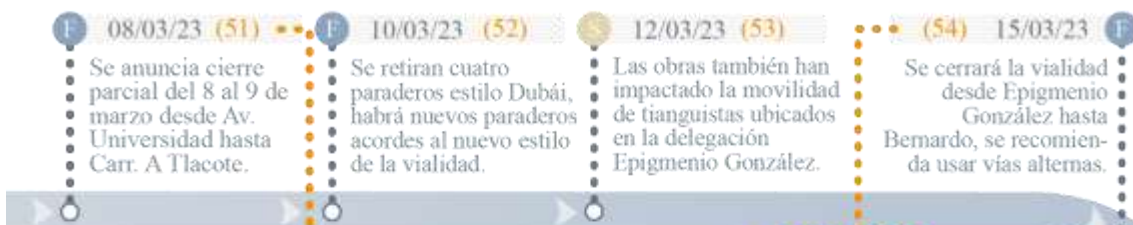


Figura 28. SDUOP, (2023) Aviso importante [jpg], Querétaro.



Figura 29. SDUOP, (2023) Especial [jpg], Querétaro.



Figura 30. SDUOP, (2023) Cierre Carriles [jpg], Querétaro.

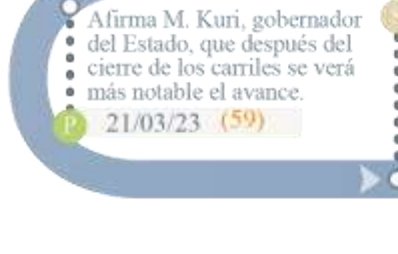
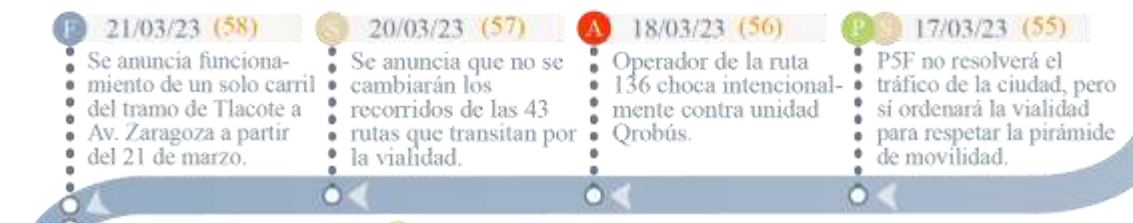


Figura 32. Cierre lateral. Fuente: SDUOP, 2023.

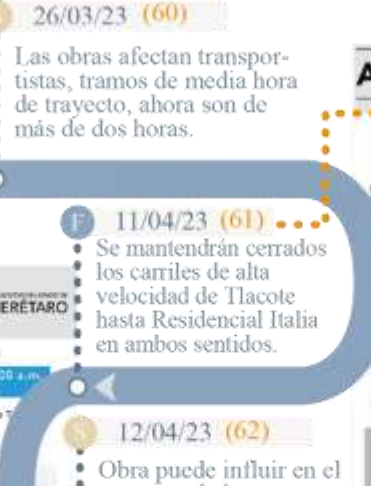


Figura 31. Aviso cierre. Fuente: SDUOP, 2023.

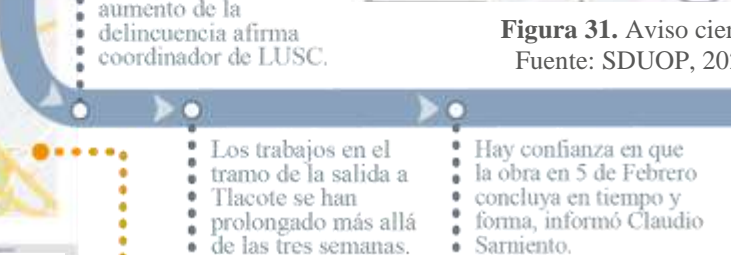


Figura 291. Línea de tiempo. Fuente: elaboración propia, 2024.

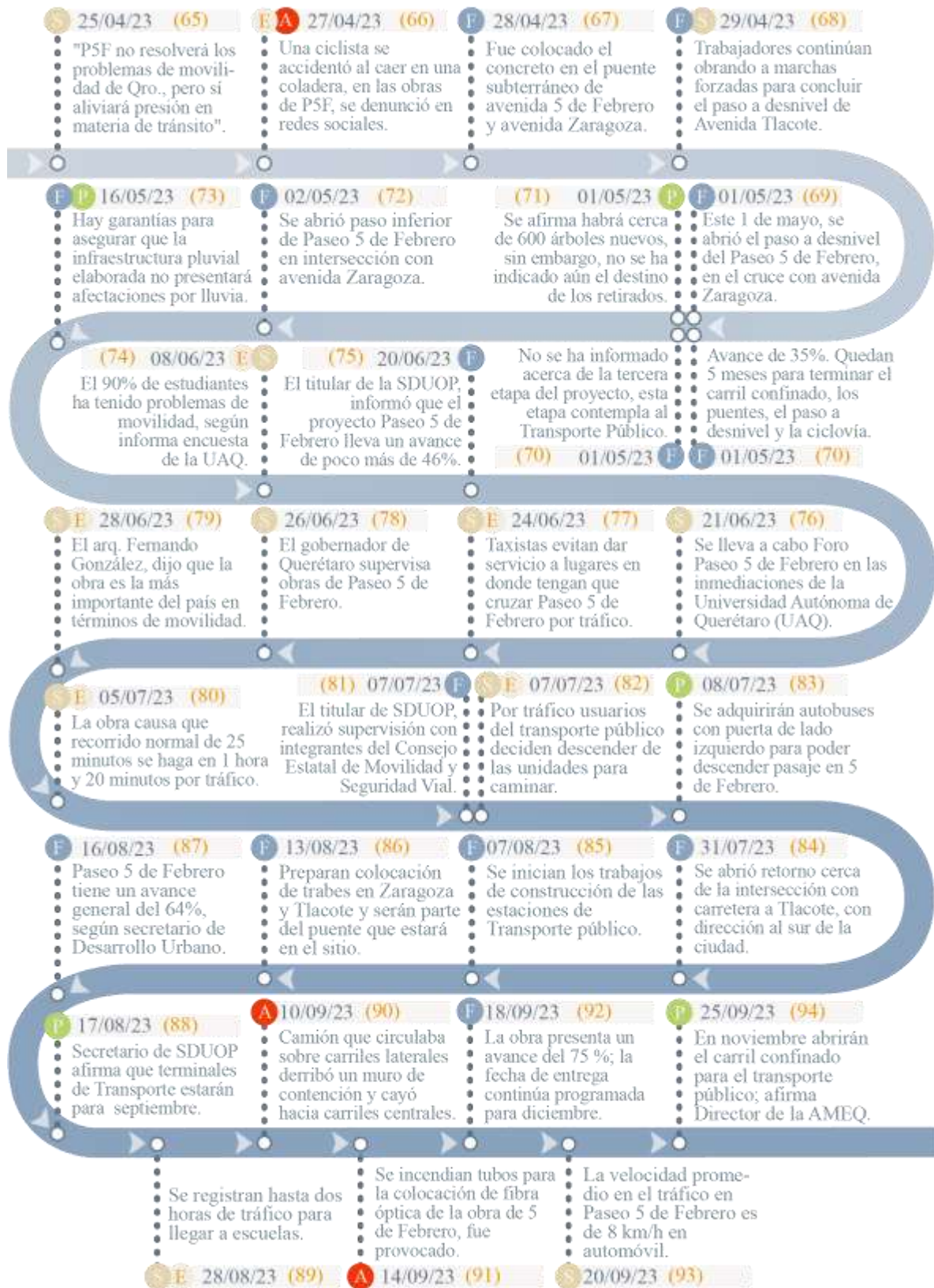


Figura 292. Línea de tiempo.
Fuente: elaboración propia, 2024.

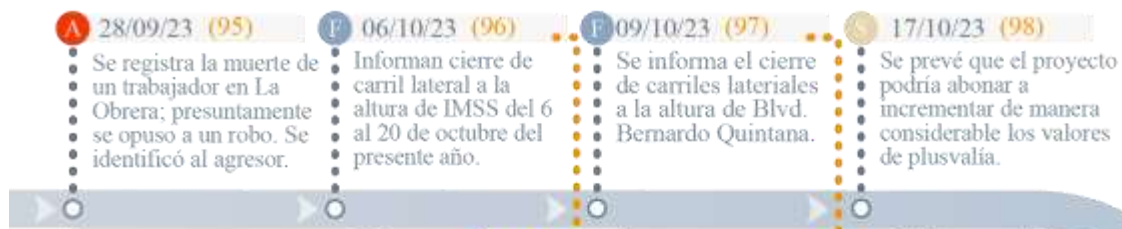


Figura 33. Aviso de cierre.
Fuente: SDUOP, 2023.



Figura 34. Aviso dirección Jurica.
Fuente: SDUOP, 2023.

Figura 35. Aviso Prol. Tec.
Fuente: SDUOP, 2023.

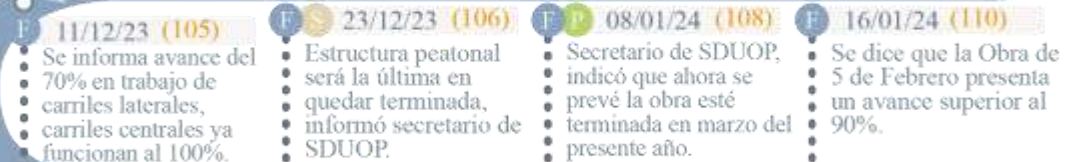
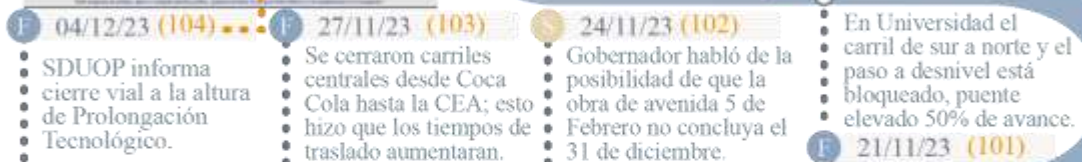
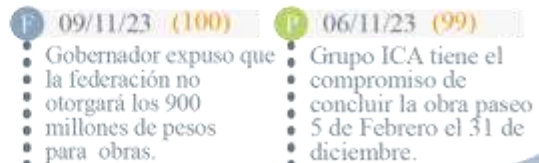


Figura 293. Línea de tiempo.
Fuente: elaboración propia, 2024.

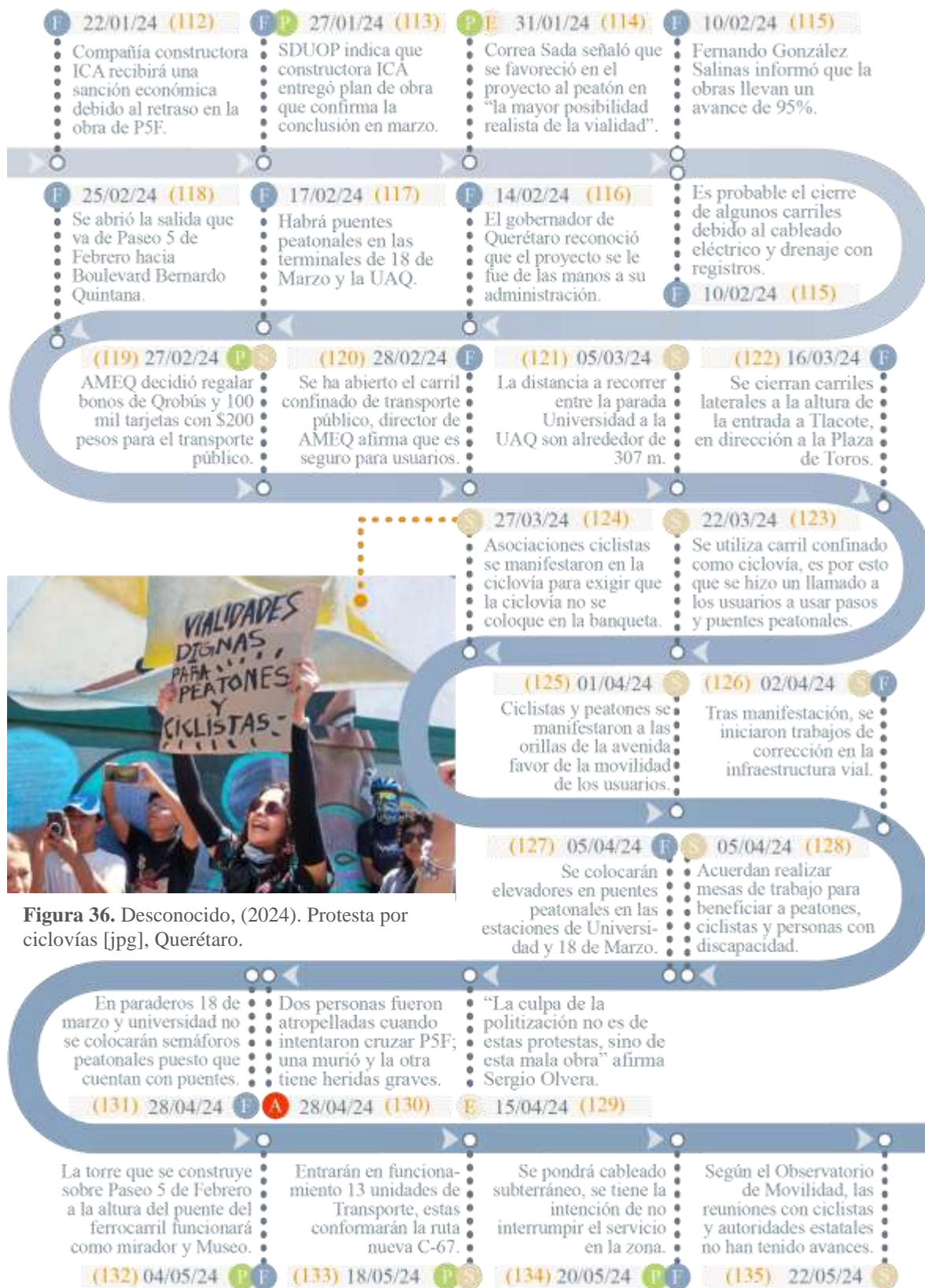
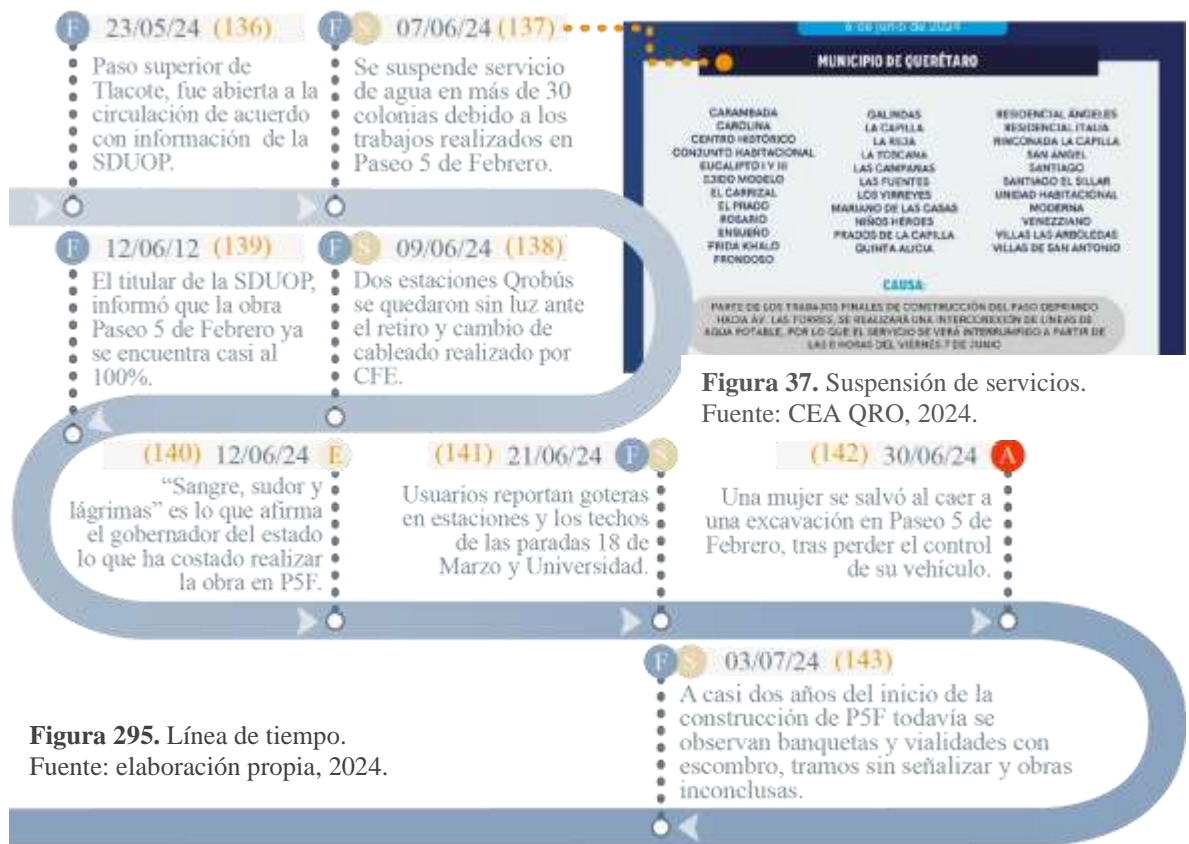


Figura 36. Desconocido, (2024). Protesta por ciclovías [jpg], Querétaro.

Figura 294. Línea de tiempo. Fuente: elaboración propia, 2024.



La evolución descrita por la línea de tiempo del proceso de la obra deja destacar todos los inconvenientes y cambios a los que el usuario se tuvo que adaptar, las notas nos describen el 57% de las veces sobre las modificaciones de alcance físico, el 43% trata sobre situaciones de alcance social, interacciones de los ciudadanos relacionadas con la obra, situaciones que interfieren con la cotidianidad cultural y la cohesión social, mientras tanto, el 17% de las veces las notas hacían referencia a comentarios hechos por la autoridad sobre promesas y compromisos para el mejoramiento de la situación del usuario de la obra, entre los que incluyen fechas en las que se aseguraba la obra iba a concluir, programas hechos para el cuidado de la vegetación retirada, entre otros; las experiencias de usuarios se mencionaban el 10% de las veces, estas trataban sobre vivencias de usuarios específicos, opiniones y críticas sobre la obra y, por último, el 6% hacía referencia a accidentes o incidentes ocurridos o relacionados directa e indirectamente con la obra.

3. METODOLOGÍA

El diseño metodológico se realizó de acuerdo al objetivo general de la investigación, es por esto que para la identificación de los patrones de percepción del espacio público en transformación se considera importante el uso de la técnica de Caso de Estudio, en este sentido, se ha seleccionado la obra ocurrida sobre Paseo 5 de Febrero en la ciudad de Santiago de Querétaro ya que se considera cumple con los criterios para estudiar dicho fenómeno, esta avenida, desde el año 2022, se encuentra en un proceso transformativo espacial que ha significado la aparición, desaparición y modificación de las dinámicas cotidianas del espacio; de esta manera, por medio de investigación documental y la técnica hemerográfica de la que Figueres (2013, pág. 2) menciona que la hemerografía, o sea el estudio y la descripción del material periodístico, a menudo se asocia con la catalogación de la prensa, esta fue auxiliar en el enriquecimiento de información relativa a los avances de la obra, con lo anterior se construyó el panorama simbólico y físico del espacio que ayudó a la comprensión sistémica de las dinámicas ocurridas en el sitio, además, se contextualiza como es que los espacios públicos en transformación generan realidades diferentes a las conocidas por el usuario que, aunque no sean permanentes, significan la modificación de la interpretación que el usuario le da al espacio y como esta influye en su movilidad cotidiana. Además, por medio de las fichas hemerográficas se realizó una línea de tiempo de la evolución de la obra, estas fichas se han clasificado dependiendo la temática tratada sobre la obra Paseo 5 de Febrero que pueden ir desde modificaciones físicas, manifestaciones ciudadanas, experiencias u comentarios relativos a la obra y los informes oficiales de parte de los organismos involucrados en la gestión de la obra.

Para observar el fenómeno social a partir de la transformación de un espacio público para la identificación y comprensión sistémica de las interacciones usuario-espacio y las nuevas dinámicas de la movilidad en el espacio, se usó como técnica el Diario de Campo que es parte del método etnográfico, el diario de campo puede definirse como un instrumento de registro de información procesal que se asemeja a una versión particular del cuaderno de notas, pero con un espectro de utilización ampliado y organizado metódicamente respecto a la información que se desea obtener en cada uno de los reportes, y a partir de diferentes técnicas

de recolección de información para conocer la realidad, profundizar sobre nuevos hechos en la situación que se atiende, dar secuencia a un proceso de investigación e intervención y disponer de datos para la labor evaluativa posterior (Valverde Obando, 1993). De esta manera se obtuvieron datos de la experiencia en el espacio público en transformación en primera persona, estos datos van desde fotografías, comentarios de la experiencia hasta la descripción de los recorridos realizados, de esta manera se pudo visualizar la modificación de la movilidad mientras la obra avanzaba. Además, se realizó una base de datos en Excel, esta base ayudó a obtener el tiempo promedio de tiempo utilizado para la movilización en el espacio, estos tiempos se calcularon por medio de datos de las medias de velocidad de un autobús de Transporte Público cuando no hay tráfico en una zona metropolitana (16 km/h), cuando hay tráfico fluido o medio (12 km/h), o cuando hay tráfico pesado (8km7h), además de considerar la media de 4km/h en promedio que se hace a pie. Se obtuvieron algunas distancias por medio de Google maps para hacer una media de las distancias promedio de traslado en autobús y a pie, así se obtuvo un tiempo aproximado de traslado. Este traslado se auxilia de la utilización de mapas generados en Adobe Illustrator, que indican los puntos clave para el entendimiento de los recorridos diarios. De esta manera se pudieron obtener datos duros del porcentaje de tiempo de traslado destinado al desplazamiento en el espacio.

Mientras tanto, para recopilar las experiencias de las personas que se movilizan en el área de estudio se utilizó la encuesta como técnica para la recolección de datos por medio de la plataforma de Google Forms, estos fueron aplicados a un total de 75 personas entre hombres y mujeres que transitan de forma habitual u ocasional la zona de la obra, es decir, para llegar a su destino y realizar sus actividades tienen que cruzar la zona, estos datos ayudaron a construir gráficas, además, se obtuvieron experiencias escritas de los participantes que abren el panorama de las vivencias y opiniones que la obra ha generado. Esta encuesta se dividió en dos etapas, la primera trató de la recolección de datos genéricos y de presentación, como el género, edad, la percepción de movilidad y la frecuencia con la que se moviliza por la zona. Esta última ayudó a descartar a los participantes que no transitaran por la zona, en este caso solo fue una encuesta. La segunda etapa consistía en preguntas eran parte de una etapa intermedia de reconocimiento que iban relacionadas a la movilidad utilizada por el usuario, las dificultades o bondades desencadenadas del uso de este medio, las percepciones que

tienen sobre el resto de las movilidades, el aumento de tiempo de movilización a causa de la obra entre otras, al final de esta parte venían las preguntas consideradas las más importantes de la encuesta, estas preguntas eran parte de la etapa batial de la encuesta en donde los participantes pudieron externar sus opiniones y experiencias en la obra, estas últimas fueron preguntas abiertas.

Por último, para categorizar los patrones que intervienen en la percepción experiencial de la movilidad cotidiana del usuario se usó la técnica de análisis temático , se analizaron los patrones de repetición y se categorizaron en diferentes vertientes que nos ayudaron a sistematizar las experiencias recolectadas y compararlas, la primera categorización constó de la separación de las movilidades, así se pudieron dividir los datos obtenidos en la encuesta y separar las vivencias por tipo de movilidad, así surgieron cinco movilidades principales: de 74 encuestas aprobadas 29 eran de personas cuyo principal medio de transporte es el automóvil, 23 personas se movilizan en Transporte Público y a pie, 16 de personas ciclistas, 7 que solo caminaban y una que usa motocicleta, así por cada tipo de movilidad se realizaron tablas en Excel de promedios de edades, genero, frecuencia de traslado, promedio de aumento de tiempo, principales obstáculos al transitar y la movilidad que ellos consideran la mejor opción para trasladarse en este tipo de situaciones en el espacio, además, por medio de palabras clave repetidas en las experiencias de cada tipo de movilidad se hizo otra categorización en donde se contó el número de veces que las personas repitieron ciertos patrones de experiencias y opiniones en una tabla donde se contó el número de veces que los participantes repetían ciertos comentarios en referencia a las mismas situaciones, así pudimos descubrir que experiencias fueron repetitivas en cada tipo de movilidad, se realizó el mismo proceso para destacar los comentarios referentes a la última pregunta la cuál trataba de las situaciones que cambiaron la opinión del usuario respecto a su experiencia; después los resultados se compararon con los obtenidos en el diario de campo, así se pudo ver si las vivencias eran parecidas a las experimentadas en primera persona. De esta manera, se pudo generar un nuevo paradigma de la movilidad y como esta se modifica cuando hay una transformación en el espacio público, de esta forma, se pudo llegar a reconocer la resignificación del espacio que el usuario desde sus experiencias entiende y se adapta a la nueva realidad que interviene directamente en su movilidad cotidiana.

4. RESULTADOS

4.1. Diario de campo

Como parte de la metodología se realizó un diario de campo, en este se recolectaron las experiencias vividas en primera persona a lo largo de la obra, es importante recordar que estas se hicieron desde mi sesgo como mujer estudiante de la Universidad Autónoma de Querétaro (UAQ), además, se hicieron con una frecuencia marcada por las necesidades de traslado por la carga horaria de materias propia de mi escolaridad. El traslado fue principalmente en Transporte Público y a pie, algunos días me trasladé en automóvil (todos están indicados en el diario de campo por día). Cada día indico los puntos destacables de mi experiencia, así como situaciones observadas a lo largo del avance de la obra en Paseo 5 de febrero, esta viene acompañada de un gráfico de geolocalización que indica el lugar de ascenso y descenso, la distancia recorrida a pie y los cambios de recorridos impuestos por la gestión de la obra, tales como cierre de carriles, cambios de paradas de transporte público, demolición de puentes peatonales, cambios en los pasos peatonales, obstáculos, entre otros. Se complementó con la colocación de imágenes tomadas en el momento del recorrido y al final se insertaron tablas con medias aproximadas de tiempo de traslado en Transporte Público y a pie, incluye también las distancias aproximadas y el tiempo promedio invertido en el tráfico provocado por la obra.

Las entradas al Diario de campo comenzaron el día 03 de noviembre del 2022, los primeros meses los registros son inconstantes y separados unos de otros debido a que en primera instancia esta investigación no había considerado la utilización de la herramienta del diario, por lo que al principio podrían parecer algo variables e informales. La última entrada al diario de campo se realizó el día 19 de junio del 2024.

Los cálculos del tiempo de traslado se hicieron sacando el promedio de velocidad de un autobús o auto -según sea el caso- con tráfico fuerte, medio y moderado, de esta manera se obtuvieron los alcances de tiempo destinado a la movilidad. Es importante mencionar que los textos se encuentran redactados en presente debido a la temporalidad en la que se hicieron las anotaciones. A continuación, se muestran algunas entradas aleatorias representativas del diario de campo, el registro completo se encuentra en el ANEXO 1.



Figura 38. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

03 de noviembre 2022

Hoy tomé estas fotografías arriba del puente peatonal frente a la Uaq, se puede observar el tráfico, ha estado colapsado, me hago mínimo 1 hora y 30 minutos en autobús, por lo que hay veces que salgo 2 horas debido a la tardanza de las rutas en pasar por las paradas de autobús. Me impactó todo el movimiento que está generando esta obra, sobre todo por la confusión que me ha generado la modificación espacial de lo poco que conocía de esta avenida.



Figura 39. Pérez, P. I., (2022) Av. 5 de febrero [jpg], Querétaro.



Figura 40. Pérez, P. I., (2022) Transformación [jpg], Querétaro.



Figura 41. Pérez, P. I., (2022) Parada de autobús [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(23km).**

176 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

86 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

12.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.2km).**

3 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

1 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

1.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 53. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

08 de agosto 2023

Ayer fue un día muy lluvioso (toda la semana ha llovido). El tráfico igualmente ha estado muy intenso, sigo haciéndome de hora y media a 2 horas de traslado, me bajé antes del camión aproximadamente a la altura de Impulse, las calles están destruidas y hay muchos charcos, está imposible caminar por aquí. Además, hay mucha basura en la vía peatonal. Mucha gente prefiere irse caminando por el tráfico, pero las condiciones son peligrosas.



Figura 54. Pérez, P. I., (2023) Calle encharcada [jpg], Querétaro.



Figura 55. Pérez, P. I., (2023) Banqueta [jpg], Querétaro.



Figura 56. Pérez, P. I., (2023) Basura en la calle [jpg], Querétaro.

Transporte público
(20km).



191 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



75 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



13.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(2.7 km).



40 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



1 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



21.3%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 75. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

09 de noviembre 2023

Hoy ha hecho mucho calor y se siente árido el ambiente, sigo bajando en la parada de transporte que está sobre la Carr. al campo militar con intersección 5 de febrero sobre el parque, la banqueta está llena de tierra y basura. Cuando caminaba rumbo a la parada de regreso pude ver a un motociclista invadiendo el camino peatonal.



Figura 76. Pérez, P. I., (2023) Obstáculos y confusión [jpg], Querétaro.



Figura 77. Pérez, P. I., (2023) Caminata en la obra [jpg], Querétaro.



Figura 78. Pérez, P. I., (2023) Invasión [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.0km).



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



79 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 79. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

14 de noviembre 2023

Hoy fue un día caluroso, el tráfico sigue estando pesado sobre todo después de las 3 pm, conforme avanza la obra los caminos peatonales se ven más descuidados y peligrosos, el camino es confuso por lo que hay tramos que las personas los caminan a la par de los automóviles, hay un señalamiento gigante que indica que 5 de febrero está en obra, por si no era lo suficientemente obvio. Inesperadamente cambiaron la parada de autobús que estaba a un costado de la Uaq, había una persona de movilidad que le indicaba a todos que se retiraran del lugar.



Figura 80. Pérez, P. I., (2023) Camino a la escuela [jpg], Querétaro.



Figura 81. Pérez, P. I., (2023) Paisaje destruido [jpg], Querétaro.



Figura 82. Pérez, P. I., (2023) Parada de autobús temporal [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



79 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



43.4%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde Punto A hasta puerta de Universidad (Punto B).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (Punto B) hasta parada de retorno (Punto C).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 97. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

23 de noviembre 2023

Hoy no hubo tanto tráfico, estuvo bastante tranquilo y llegué a tiempo a la universidad. Estos días han estado lluviosos por lo que se puede notar el desgaste de la zona, hay piezas para lo que parece ser una estructura que van a poner cerca de la parada de autobuses (que hasta la fecha no se ha abierto). Se puede notar lo peligrosa que es el área peatonal con hasta una coladera abierta sin ninguna señal que advierta de su peligro. En la fotografía de la Figura 100 se ve como un motociclista se ha metido al área peatonal para poder pasar el tráfico, mientras que del otro lado se ve una señal que dice “cruce seguro” lo cual me parece muy incongruente, ni el espacio peatonal tan reducido que tenemos es respetado.



Figura 98. Pérez, P. I., (2023) Dinámicas del espacio [jpg], Querétaro.



Figura 99. Pérez, P. I., (2023) Tráfico infinito [jpg], Querétaro.



Figura 100. Pérez, P. I., (2023) Invasión al peatón [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.6km).**



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 112. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

01 de diciembre 2023

Ayer llovió así que la calle está húmeda y llena de lodo. Hoy tengo las piernas algo a doloridas por lo que me está costando más de lo normal avanzar a paso rápido, el camino irregular no ayuda de mucho hay muchos charcos de los cuales tengo que cuidar de no pisar. El camino que debo seguir se desdibuja en algunas partes, no sé cuál camino tomar ya que ambos se ven complicados de recorrer. Hoy el cruce de peatones luce confuso porque no está la señalética apropiada para saber dónde pasar, cancelaron la entrada por el acceso 8 de la Uaq. El cruce lo recorrieron unos metros sin embargo sigue la señal de paso seguro en el mismo sitio.



Figura 113. Pérez, P. I., (2023) No cabemos [jpg], Querétaro.



Figura 114. Pérez, P. I., (2023) La ciudad y el lodo [jpg], Querétaro.



Figura 115. Pérez, P. I., (2023) Enjaulados [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).

129 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

26 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.9%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).

13 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

18.5%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 120. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

07 de diciembre 2023

Hoy ha estado lloviendo, me bajé en la Carr. rumbo al campo militar, esta vez crucé frente a la plaza del mariachi y rodeé la plaza Ubika, hay muchos charcos y el traslado a pie se hace más complicado con el lodo, sin mencionar que la gestión de la obra ha colocado grava en la parte peatonal lo que reduce todavía más el espacio, parece que colocan este material en la parte que menos les importa y definitivamente dejan muy claro que parte es.



Figura 121. Pérez, P. I., (2023) Carrera de obstáculos [jpg], Querétaro.



Figura 122. Pérez, P. I., (2023) Metal seco piel mojada [jpg], Querétaro.



Figura 123. Pérez, P. I., (2023) Resbaloso [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



131 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.7km).**



15 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



19.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 127. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

19 de diciembre 2023

El día de hoy pasé por la zona en automóvil con dirección a mi casa, el tráfico se ve bastante despejado, han abierto otro carril y son vacaciones por lo que puedo asumir que la disminución de tráfico se debe a ello, pude ver la parada de transporte público y ahora se encuentra frente a la Uaq por la cancha, hay más protecciones naranjas.



Figura 128. Pérez, P. I., (2023) Perspectivas [jpg], Querétaro.



Figura 129. Pérez, P. I., (2023) Vista desde un auto [jpg], Querétaro.

Automóvil (11.4km).

 **72 min**

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos).

 **49 min**

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 **5.0%**

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.



Figura 145. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

22 de enero 2024

No hubo tanto tráfico, mi recorrido fue de aproximadamente 45 minutos en transporte público. Cuando me bajé recordé que la última vez no vi el cruce peatonal, así que esta vez fui más observadora y no podía entender cómo podía hacer para poder cruzar, hasta que vi una chica en frente que lo hizo y la seguí. Había una patrulla de policía, pero en vez de beneficiar a que los peatones crucen estaba estorbando el camino, hubo una parte en la que tuvimos que caminar a la par de los carros. Al pasar por la gasolinera había muy mal olor en algunas partes, se siente denigrante caminar aquí.



Figura 146. Pérez, P. I., (2024) Escala humana [jpg], Querétaro.



Figura 147. Pérez, P. I., (2024) Naranja y gris [jpg], Querétaro.



Figura 148. Pérez, P. I., (2024) Coladera abierta [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.8km).

128 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

27 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.9%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.2km).

15 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

14.6%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 165. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

01 de febrero 2024

Hoy el camión me bajó mucho antes de lo esperado, nos dejó sobre la carretera, este tramo nunca lo había transitado. Tuve que caminar varios metros cerca de la vía vehicular y me sentí muy insegura. Pude observar cómo mucha gente arriesgaba su vida cruzando la avenida corriendo, y es que más allá de culpar a estas personas lo hago a la administración de la obra, es muy claro que la gente les dice a gritos que es lo que necesitan y eso es habilitar un paso peatonal, aunque sea por algunas semanas. Saliendo de la universidad pude notar que habían recortado el ancho de la vía peatonal, los ciclistas y peatones chocaban a su paso por el poco espacio, además pusieron más barreras para evitar que las personas se crucen.



Figura 166. Pérez, P. I., (2024) Inseguridad andando [jpg], Querétaro.



Figura 167. Pérez, P. I., (2024) Transición [jpg], Querétaro.



Figura 168. Pérez, P. I., (2024) Camino naranja [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.5km).



130 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



27 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.0%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.5km).



18 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



17%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 188. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

13 de febrero 2024

Hoy cerraron la puerta donde entro normalmente a la universidad, la movieron a un costado sobre la calle hidalgo, el conductor del autobús me dejó frente a la empresa Andrea. Quitaron algunas de las protecciones naranja del camino, una parte de la banqueta se veía recién hecha, tomé ese camino, en la banqueta había basura, hoyos, escombros y varillas salidas. Al retornar por el mismo camino para regresar a mi casa vi que habían destruido la banqueta que había frente a la Uaq, no había indicaciones claras de por donde podía pasar. Al llegar a la parada el señalamiento estaba tirado en el suelo, había muchas personas ahí, pero se acercaba una máquina por lo que alguien (no sé quién) nos dijo que nos moviéramos de lugar para poder subir a las unidades de transporte público.



Figura 189. Pérez, P. I., (2024) Tierra y arena [jpg], Querétaro.



Figura 190. Pérez, P. I., (2024) Destrucción de la realidad [jpg], Querétaro.



Figura 191. Pérez, P. I., (2024) Desinterés [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21.5km).**



133 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



27 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.7km).**



20 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



6 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



18.9%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 216. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

04 de marzo 2024

Hoy estuvo más fluido el traslado. Pude ver personas bajando en los costados de la calle y no en las nuevas paradas de autobús debido a que todavía muchas unidades no están modernizadas la falta de modernización. Sigue inconcluso en puente. Me hice aproximadamente 4 min en este recorrido. A la salida de mi clase caminé hacia la parada, al llegar a la parada observé que venía mi ruta así que caminé a la entrada para acceder al vehículo, lamentablemente fallaron los sensores de la puerta del edificio (el autobús si abrió las puertas), tuve que esperar la siguiente ruta (me voy en la T-06), el siguiente autobús llegó aproximadamente 10 minutos después.



Figura 217. Pérez, P. I., (2024) Lámpara rota [jpg], Querétaro.



Figura 218. Pérez, P. I., (2024) Sombra en la rampa [jpg], Querétaro.



Figura 219. Pérez, P. I., (2024) Modernidad asimétrica [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 231. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

19 de marzo 2024

El día de hoy decidí bajarme en la parada de autobús "Tlacote" debido a que consideré podría ahorrarme algo de tiempo debido a que tenía que ir a un negocio ubicado sobre la Calle Hidalgo, creo que fue una buena decisión. En el regreso no hubo mayor inconveniente, tomé el transporte público en la parada "Universidad".



Figura 232. Pérez, P. I., (2024) Repetitivo [jpg], Querétaro.



Figura 233. Pérez, P. I., (2024) Puentes al cielo [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.6km).

5 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

10.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 268. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

19 de junio 2024

Mi recorrido de hoy ha sido igual a los anteriores, sin embargo, hoy recorrí a pie la avenida desde el acceso 6 de la Uaq hasta la plaza Ubika que está en la Calle Universidad, como primera observación puedo decir que el recorrido fue desgastante, no hay protecciones para el sol por lo que a los pocos minutos de trayecto comencé a sudar, hay muchos obstáculos sobre la banqueta, basura, escombros y pedazos destruidos, los postes de luz recortan un poco el espacio para caminar. También pude ver a un trabajador destruyendo parte de la banqueta, no hay señalización, lo tuvimos que rodear.



Figura 269. Pérez, P. I., (2024) Vía verde [jpg], Querétaro.



Figura 270. Pérez, P. I., (2024) Destrucción de lo construido [jpg], Querétaro.

Transporte público
(43.2km).



149 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



0 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



10.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.5km).



12 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



12 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



21.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.

La perspectiva y exploración en primera persona de la obra resultó ser reveladora, el estado físico del espacio será el que determine muchas de las dificultades y malas experiencias en el espacio; los esfuerzos continuos de transgredir los usos del espacio en transformación requieren adaptabilidad constante al fenómeno, es por esto por lo que la sensación de incertidumbre y estrés emocional es continua, haberme enfrentado a un entorno tan cambiante e incierto me obligó a cambiar mis rutinas y comportamientos en el espacio, las interacciones sociales se reducen al mínimo, y, cuando hay interacciones todas van relacionadas directamente a la obra.

El registro de este diario de campo me ha hecho reflexionar sobre la noción y el paradigma que tengo del resto de las movilidades, aunque soy capaz de ver a mi alrededor y reconocer las dificultades compartidas en el espacio, a veces, puedo preguntarme sobre la opinión y perspectivas del resto de los usuarios. Aunque todos comprendamos de diferente manera las dificultades, hacerlo de primera mano, cambia por completo el paradigma reconocido, crea una apertura de conocimiento, reconocimiento y, sorprendentemente, el espacio en crisis abre las puertas a la empatía y el empoderamiento colectivo.

4.2. Encuesta

4.2.1. Cálculo de la muestra

Para el cálculo de la muestra primero se calculó el número de usuarios diarios que transitan en la zona, según Blanco (2024), se estima que en la actualidad hay alrededor de 160,000 usuarios que transitan por Paseo 5 de febrero. Se empleó, entonces, el siguiente cálculo para determinar el número de muestras requeridas para la investigación con la siguiente ecuación (Morales, 2012):

$$n = \frac{N}{1 + \frac{e^2(N-1)}{Z^2 pq}} \quad (\text{Ecuación 1})$$

Donde:

- n = tamaño de la muestra que se quiere conocer
- N = tamaño conocido de la población = 160,000
- e = margen de error = 0.10
- Z = nivel de confianza = 1.645, correspondiente a un 90% de confianza
- pq = varianza de la población = 0.25

Sustitución de valores:

$$n = \frac{160000}{1 + \frac{0.10^2(160000 - 1)}{1.645^2(0.25)}} = 67.62$$

Así se obtuvieron un mínimo de encuestas total de 68, al final se pudieron obtener un total de 75 encuestas de personas que transitan por la zona de obra de Paseo 5 de febrero.

4.2.2. Resultados de Encuesta

A continuación, se muestran los resultados obtenidos de las 75 encuestas aplicadas en la aplicación Google Forms sobre las experiencias del espacio público en transformación sobre Paseo 5 de febrero:

¿Con qué genero te identificas?

- Mujer
- Hombre
- Prefiero no decirlo
- Otro

75 respuestas

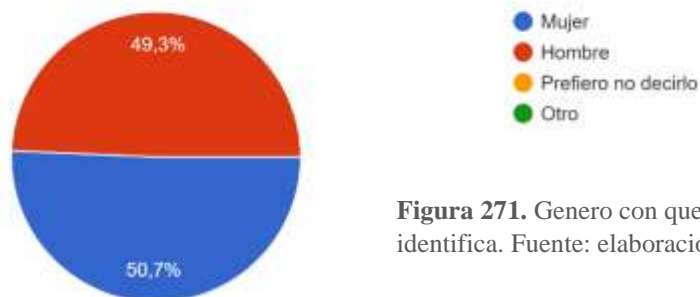


Figura 271. Genero con que se identifica. Fuente: elaboración propia.

¿En qué rango de edad te encuentras?

- 12-18 años
- 19-26 años
- 27-59 años
- 60- más años

75 respuestas

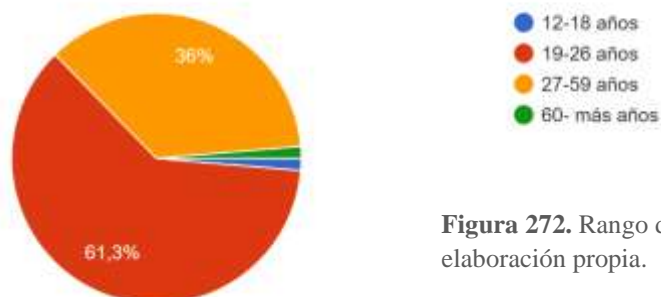


Figura 272. Rango de edad. Fuente: elaboración propia.

En menos de 10 palabras ¿Qué entiendes por movilidad?

A continuación, se muestran las respuestas representativas a la pregunta:

Tabla 1: Para ti ¿Qué es movilidad?

Persona No.	¿Qué es movilidad?
5	Traslado de punto A - B utilizando cualquier medio de transporte
6	La forma de desplazarse dentro de las zonas urbanas o rurales
7	Las prácticas compartidas de desplazamiento de las personas, incluyendo la infraestructura, el medio que utilizan y las formas en qué lo realizan
15	El derecho a trasladarse libremente con los medios a tu alcance
23	Los trayectos que realizamos en nuestra cotidianidad para cubrir nuestras necesidades.
28	Adecuaciones de obra civil para transitar
32	La forma en que la sociedad se mueve y actúa referente a su entorno, ya sea a pie, automóvil, bicicleta u otro medio
33	Pirámide de la movilidad
66	La red de transporte de la ciudad que crea conectividad
73	La forma en la que te trasladas y como avanzas

Fuente: elaboración propia. 2024

¿Con cuánta frecuencia te movilizas por la zona en obra de Paseo 5 de Febrero?

- Muy frecuentemente (5-7 días a la semana)
- Frecuentemente (3-4 días a la semana)
- Habitualmente (1-2 días a la semana)
- A veces (1-5 días por mes)
- Nunca

75 respuestas

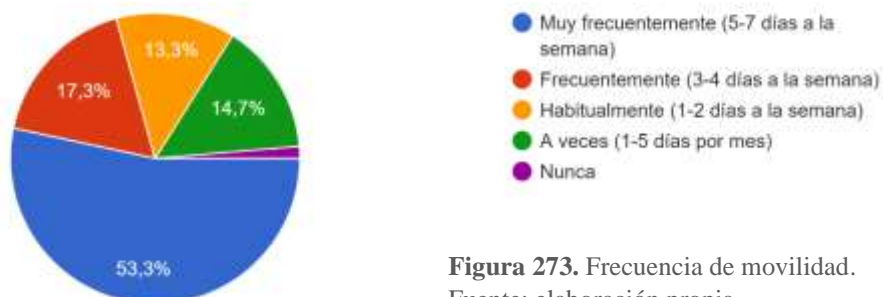


Figura 273. Frecuencia de movilidad.
Fuente: elaboración propia.

1. ¿De qué forma de movilizas con más frecuencia por Paseo 5 de febrero durante la obra?

- Caminando
- Caminando y usando Transporte Público
- Bicicleta
- Automóvil
- Motocicleta
- Bicicleta, caminando y en automóvil
- Caminando o en bicicleta

74 respuestas

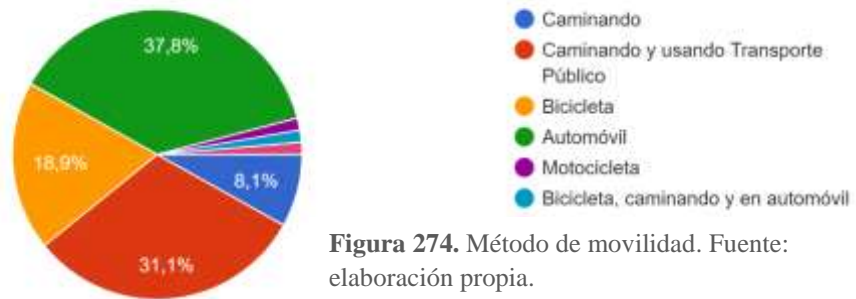


Figura 274. Método de movilidad. Fuente: elaboración propia.

2. ¿Qué otro transporte a veces o de vez en cuando utilizas como opción secundaria para movilizarte por la obra en Paseo 5 de febrero?

- Caminando
- Caminando y usando Transporte Público
- Bicicleta
- Automóvil
- Motocicleta

74 respuestas

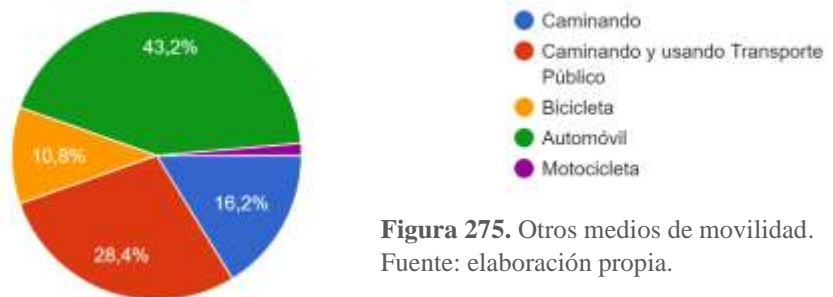


Figura 275. Otros medios de movilidad. Fuente: elaboración propia.

3. ¿Cuáles son las ventajas del transporte que utilizas en la obra de p5f (antes de abrir carril confinado para transporte público)?

- Comodidad
- Es económico
- Rapidez
- Confiabilidad
- Seguridad
- Fácil de usar
- Portabilidad
- Capacidad para moverme de forma más eficiente

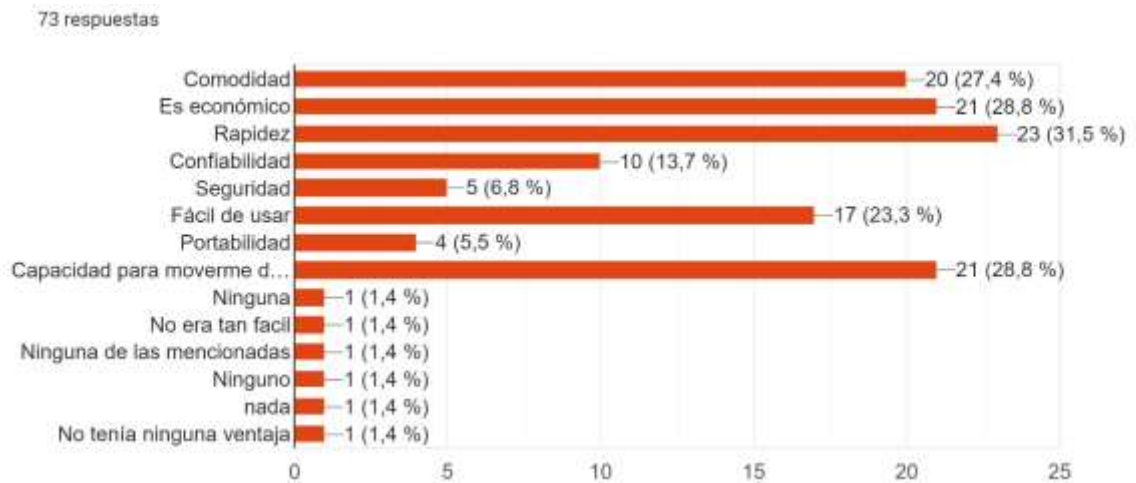


Figura 276. Ventajas de movilidad.

Fuente: elaboración propia.

4. ¿Cuáles son las desventajas del transporte que utilizas en la obra de p5f (antes de abrir carril confinado para transporte público)?

- Incomodidad
- Es caro
- No es rápido
- No es confiable
- Me siento inseguro (a)
- Es confuso
- No es fácil encontrar un lugar donde dejarlo

- Me impide moverme eficientemente

74 respuestas

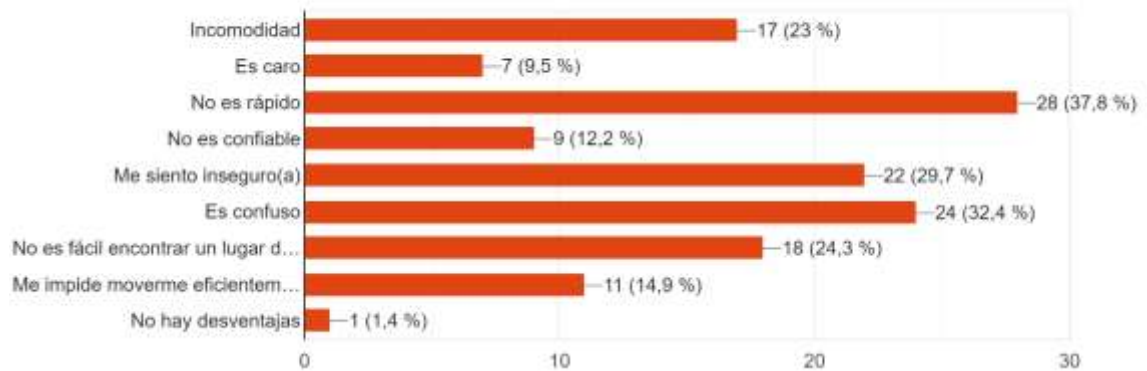


Figura 277. Desventajas de movilidad.

Fuente: elaboración propia.

5. Tu tiempo de traslado durante la obra (antes de abrir carril confinado) incrementó:

- 101% - más (Más del doble de tiempo)
- 81% -100% (Una hora más o el doble de tiempo)
- 51% - 80% (de 30 a 50 minutos más)
- 21% - 50% (de 15 a 30 minutos más)
- 1%-20 (de 2 a 15 minutos más)
- No incrementó

73 respuestas

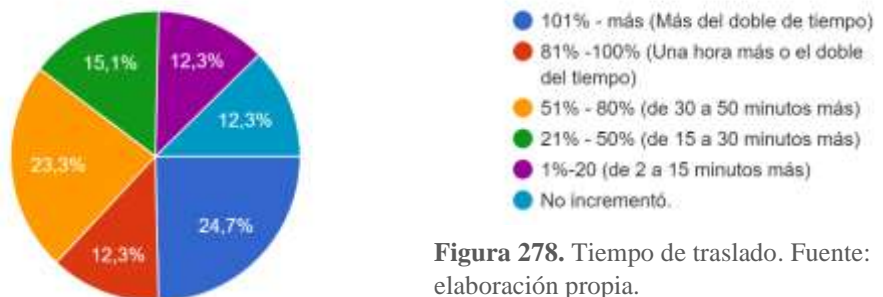


Figura 278. Tiempo de traslado. Fuente: elaboración propia.

6. ¿Cuáles son las ventajas del transporte que utilizas en la obra de p5f (después de abrir carril confinado para transporte público)?

- Comodidad

- Es económico
- Rapidez
- Confiabilidad
- Seguridad
- Fácil de usar
- Portabilidad
- Capacidad para moverme de forma más eficiente
- Ninguna ventaja, al contrario, más inseguro

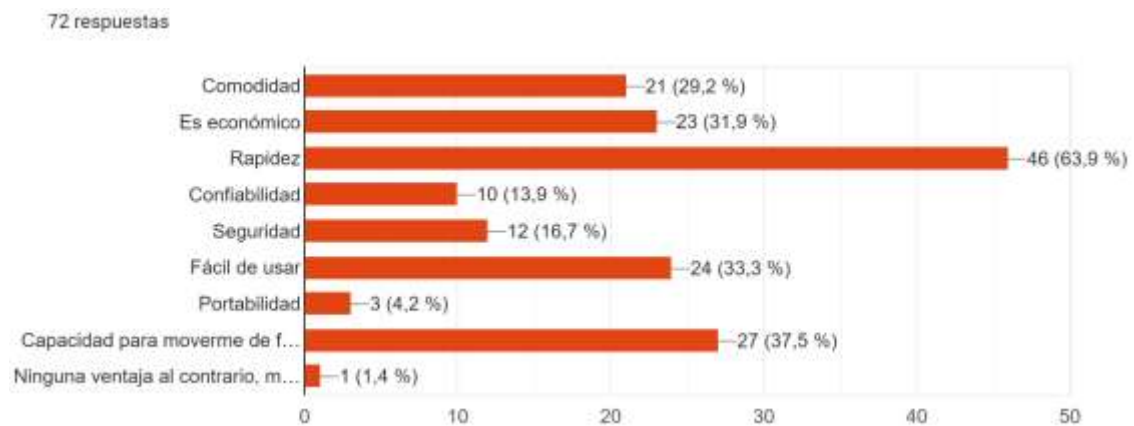


Figura 279. Ventajas de apertura carril.

Fuente: elaboración propia.

7. ¿Cuáles son las desventajas del transporte que utilizas en la obra de p5f (después de abrir carril confinado para transporte público)?

- Incomodidad
- Es caro
- No es rápido
- No es confiable
- Me siento inseguro (a)
- Es confuso
- No es fácil encontrar un lugar donde dejarlo
- Me impide moverme eficientemente
- Otra

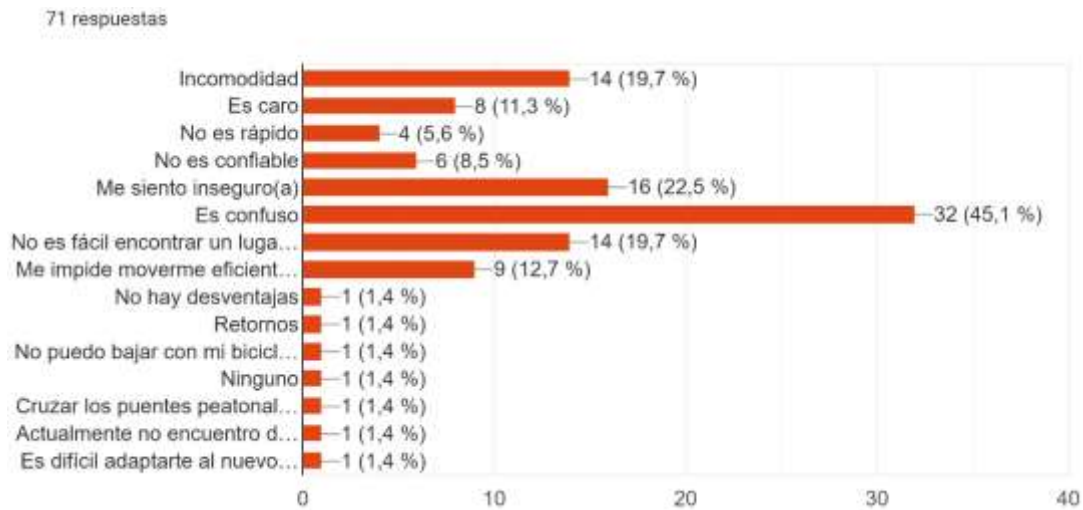


Figura 280. Desventajas de apertura carril. Fuente: elaboración propia.

8. Tu tiempo de traslado durante la obra (después de abrir carril confinado) disminuyó:

- 101% - más (Menos del doble de tiempo)
- 81% -100% (Una hora menos o el doble de tiempo)
- 51% - 80% (de 30 a 50 minutos menos)
- 21% - 50% (de 15 a 30 minutos menos)
- 1%-20 (de 2 a 15 minutos menos)
- No disminuyó

73 respuestas

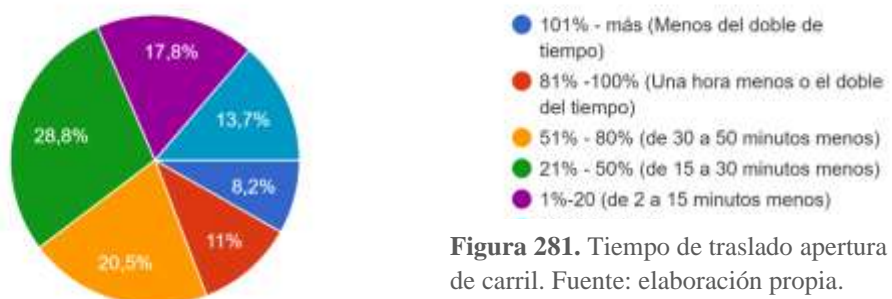


Figura 281. Tiempo de traslado apertura de carril. Fuente: elaboración propia.

9. ¿Qué aspectos espaciales desencadenados por la obra han afectado en mayor medida tu movilidad? Puedes escoger varias opciones

- La modificación de cruces peatonales

- Cambios de retornos/inexistencia de retornos
- Cierre de carriles
- Escombros en el camino/obstáculos/baches
- Modificación de recorridos
- Retiro de puentes
- Señalización confusa
- Otra

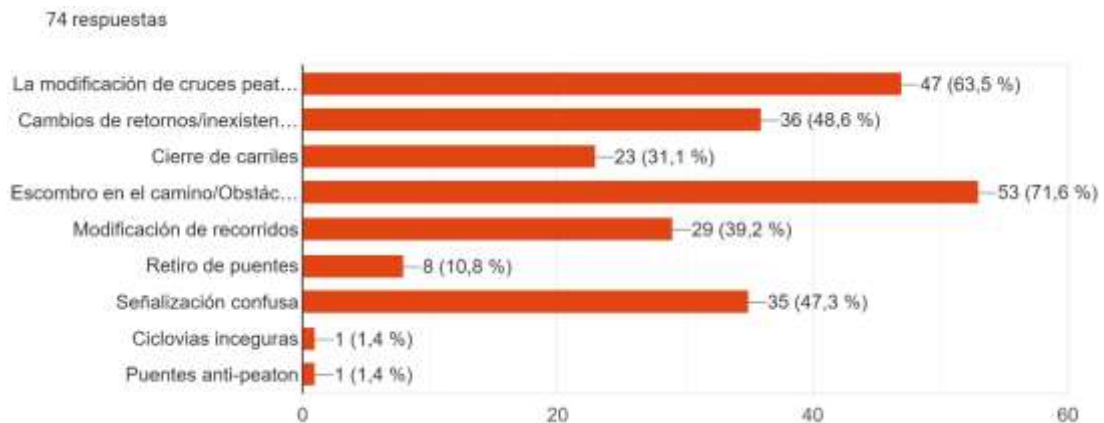


Figura 282. Aspectos espaciales. Fuente: elaboración propia.

10. ¿Qué consideras podría haber mejorado las condiciones para movilizarte por la obra p5f?

- Avisos por parte de los organizadores de forma eficiente y con suficiente tiempo para tomar medidas
- Mejor mantenimiento para retiro de escombros/obstáculos en la vía
- Señalización clara.
- Personal mejor capacitado.
- Mayor empatía y sensibilización de los organismos involucrados en la gestión de la obra para con las movilidades más vulnerables para mejor manejo de las espacialidades.
- Apoyos económicos para el uso de transporte público.
- Mayor transparencia en la planeación y gestión de la obra
- Otra

73 respuestas



Figura 283. Mejorar condiciones. Fuente: elaboración propia.

11. ¿Qué otro tipo de movilidad consideras es el que pudiera haberte transportado de forma rápida y segura durante la obra?

- Caminar
- Caminar y usar el transporte público
- Bicicleta
- Automóvil
- Motocicleta
- Patín eléctrico
- Bicicleta eléctrica
- Otro (especificar)

74 respuestas

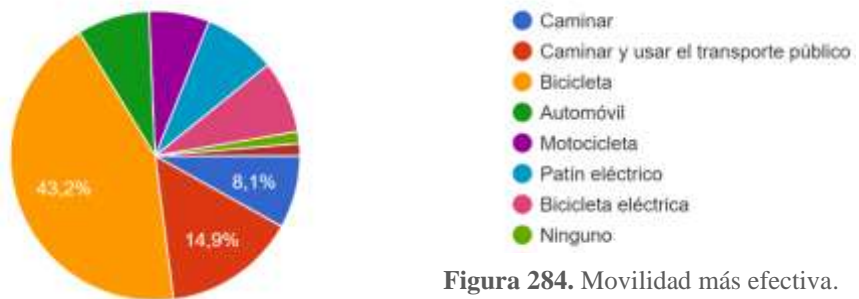


Figura 284. Movilidad más efectiva. Fuente: elaboración propia.

12. ¿Qué movilidad consideras que tiene el peor panorama para trasladarse en la obra?

- Caminar
- Caminar y usar el transporte público
- Bicicleta
- Automóvil
- Motocicleta
- Otra

73 respuestas

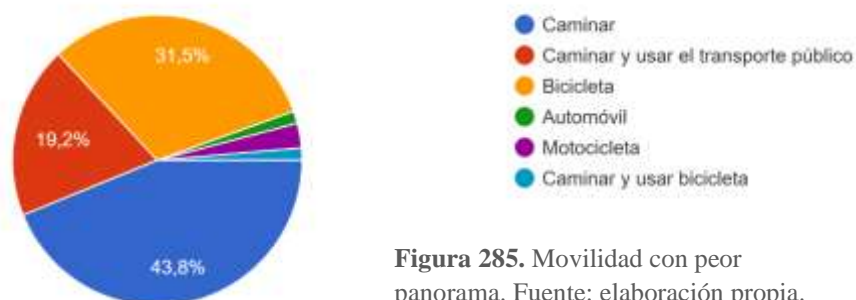


Figura 285. Movilidad con peor panorama. Fuente: elaboración propia.

13. Responde la siguiente pregunta en un solo párrafo ¿Qué reflexión puedes hacer sobre tu experiencia movilizándote en medio de la obra de p5f?

A continuación, se muestran las reflexiones más relevantes (dividida por tipo de movilidad).

Tabla 2: Reflexión de experiencia Automovilistas

Persona No.	Reflexión de experiencia (AUTOMÓVIL)
4	Es una experiencia desagradable pues transitar por la obra es confuso, lento, y estresante por los obstáculos que hay debido a las obras y por el tráfico que se genera
41	Considero que p5f está hecha totalmente para el automóvil, pese a haber ciclovía muchas veces no se respeta el carril, o incluso obstruyen el paso. Caminar ya es un poco más seguro, sin embargo, en la construcción era una prueba de supervivencia

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 3: Reflexión de experiencia usuarios del Transporte Público.

Persona No.	Reflexión de experiencia (PEATONAL + TRANSPORTE PÚBLICO)
16	Definitivamente la pirámide de movilidad pasa desapercibida para las autoridades encargadas la obra P5F, tanto la experiencia del peatón como la de la persona que utiliza transporte público fueron ignoradas en el proceso.
75	Fue un tiempo terrible, vivo a diez minutos en auto de mi universidad y durante la obra llegaba a hacerme una hora (en auto). Los autobuses antes de la obra eran constantes y pasaban cada media hora y durante la obra llegue a esperarlos más de 2 horas. Es por eso que preferí caminar para llegar a la universidad, pero el trayecto en 5 de febrero era una osadía, estuve por caer a hoyos profundos varias veces por falta de iluminación y señalamiento. La banqueta era inexistente, peligrabas tu vida al caminar tan cerca del arroyo vehicular y al intentar cruzar la calle, ningún auto se detenía para permitir el paso a los peatones e incluso evadían a los asistentes de movilidad que se ponían para detener el tránsito. Cada día el camino cambiaba y cambiaban de lugar los cruces peatonales, se enlodaba por la lluvia. Y además era peligroso ir en la banqueta provisional porque era dónde también estaban los trabajadores con herramientas y maquinaria peligrosa.

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 4: Reflexión de experiencias ciclistas

Persona No.	Reflexión de experiencia (BICICLETA)
23	Nos cambió la vida porque nuestros trayectos se volvieron muy largos a pesar de recorrer una distancia muy pequeña. Comprometió nuestra salud mental y nuestra organización familiar pues nos implicó ajustar nuestra rutina a la obra y en ningún momento la planeación de obra consideró a las personas. Fui agredida por una banderera de la obra quien no tenía la más mínima noción de la pirámide de la movilidad y me exigía subirme a la banqueta con la bicicleta. En fin, fue una obra que repercutió en la vida y la organización de las personas que a diario transitamos por la zona.
24	Es insegura, vulnera al ciclista y peatones, soy ciclista y un auto me atropelló en pleno cruce y enfrente de personal de movilidad, ¡¡jes un asco!!

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 5: Reflexión experiencia peatón

Persona No.	Reflexión de experiencia (CAMINAR)
56	Creo que se le ha dado poca importancia al peatón, ya que es difícil llegar caminando de un punto a otro, comenzando por el hecho de que la ciclovía se encuentra sobre la banqueta, en la cual ya es difícil caminar por qué está llena de escombros y materiales para la construcción
62	El tiempo es mayor, no se prioriza a nadie más que al automóvil.

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 6: Reflexión experiencia motociclista.

Persona No.	Reflexión de experiencia (MOTOCICLETA)
18	Fue complicada la movilidad en el transcurso de la obra

Fuente: elaboración propia, 2024.

14. Responde la siguiente pregunta en un solo párrafo ¿Cuál ha sido la situación dentro de la vialidad que ha marcado tu opinión sobre la obra en Paseo 5 de febrero?

A continuación, se muestran las opiniones más relevantes (dividida por tipo de movilidad).

Tabla 7: Situación que cambió mi opinión como automovilista

Persona No.	Situación que cambió tu opinión (AUTOMÓVIL)
34	Las quejas de los peatones, que se curvan en media vialidad porque los puentes son inaccesibles o se encuentran muy lejos
59	La empatía del uso de la avenida con relación en personas con algún tipo de discapacidad motriz o personas de 3ra edad, ya que sólo al ser empático entiendes algunos puntos que están mal de la obra

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 8: Situación que cambió mi opinión como usuario del transporte público

Persona No.	Situación que cambió tu opinión (PEATONAL + TRANSPORTE PÚBLICO)
38	Pues el transporte público actualmente está más rápido, hemos tenido apoyos, pero muchas veces si se ha visto afectado los demás carriles por los constantes cambios
60	Ahora es más incómodo llegar a las estaciones de autobuses y las banquetas y ciclovías llegan a juntarse o entorpecerse entre ambas. Lo único rescatable es que llegó más rápido en camión.

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 9: Situación que cambió mi opinión como ciclista

Persona No.	Reflexión de experiencia (BICICLETA)
17	Después del descontento de la ciudadanía por el impacto de la obra pareció que los compromisos hechos de favorecer la movilidad peatonal y ciclista fueron abandonados. Enfocándose totalmente en solo reabrir los carriles vehiculares (y después el de transporte público) sin tener ningún tipo de señalética (vertical, horizontal o semáforos). Dejando hasta el momento inconclusos los prometidos cruces a nivel acera y un carril ciclista terrible (no diseñado para ciclistas ni considerado en los espacios). Además del retorno de los "puentes peatonales".

29 No hay cruces peatonales a ras de piso, ciclovías que hasta las patrullas y otros automovilistas usan de estacionamiento, escombros en banquetas, cruces inseguros. No es amigable ni para discapacitados, peatones de todas las edades, ni ciclistas.

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 10: Situación que cambió mi opinión como peatón

Persona No.	Reflexión de experiencia (CAMINAR)
44	Se resolvieron problemas de particulares y vehículos privados, sin embargo, los ciclistas y peatones no fueron beneficiados, si no se encuentran en peor situación, tampoco mejoró
56	En si fue el cambio de rutina, ya que antes de la obra llegaba hasta la calle Hidalgo por lo que caminar hacia la Uaq era algo rápido y ahora tengo que caminar desde tlacote

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 11: Situación que cambió mi opinión como motociclista

Persona No.	Reflexión de experiencia (MOTOCICLETA)
18	El problema de coladeras y obstáculos en carriles laterales

Fuente: elaboración propia, 2024.

5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

5.1. Análisis Temático

Aplicación de Análisis temático

1. **Familiarización con los datos:** se realizó una codificación inicial que consistió en la señalización de frases, palabras e ideas que se consideraban relevantes. Esta se aplicó tanto a los datos arrojados del Diario de Campo y las Encuestas.
2. **Generación de datos iniciales:**
 - a. **Categorización:** Se estableció el orden de categoría por tipo de movilidad con base en la pirámide de movilidad indicada por la organización de la obra P5F (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Querétaro, 2023).



Figura 286. Pirámide de movilidad.
Fuente: SDUOP, 2023.



Figura 287. Gráfico de categorización.
Fuente: elaboración propia, 2024.

b. Segmentación de datos cuantitativos: Se identificaron las respuestas a las preguntas de la encuesta y el diario de campo, se ordenaron por categorías (por tipo de movilidad) y se les asignaron códigos. En este caso, los datos del diario de campo se incluyeron en las estadísticas del apartado de la categorización de Transporte Público. Se hizo por medio de tablas de Excel. Los datos cuantitativos se hicieron seleccionando las preguntas con datos más relevantes, de esta forma se pudo obtener información que nos describiera la situación de cada tipo de movilidad en la zona, los conceptos en color amarillo fueron los más representativos y los estadísticamente mencionados con más frecuencia:

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 12. Total de personas

		Hombres	Mujeres
TOTAL DE PERSONAS	29	17	12
		58.62 %	41.38 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 13. Frecuencia de movilidad

	5-7 días a la semana	3-4 días a la semana	1-2 días a la semana	1-5 días por mes
FRECUENCIA	16	6	6	1
	55.17 %	20.69 %	20.69 %	3.45 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 14. Rango de edad

	12-18 años	19-26 años	27-59 años	60 + años
RANGO DE EDAD	0	24	4	1
	0.00 %	82.76 %	13.79 %	3.45 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 15. Aumento de tiempo

	1-20%	21-50%	51-80%	81-100%	101+%	No incrementó	SR
AUMENTO DE TIEMPO	2	5	9	4	6	2	1
	6.90 %	17.24 %	31.03 %	13.79 %	20.69 %	6.90 %	3.45 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 16. Principal obstáculo

PRINCIPAL OBSTÁCULO	
La modificación de cruces peatonales	16 55.17 %
Cambios de retornos/ inexistencia de retornos	18 62.07 %
Cierre de carriles	6 20.69 %
Escombros en el camino/ Obstáculos/ baches/	17 58.62 %
Modificación de recorridos	12 41.38 %
Retiro de puentes	3 10.34 %
Señalización confusa	11 37.93 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 17. Movilidad que considera mejor

MOVILIDAD QUE CONSIDERA MEJOR	
Caminar	2 6.90 %
Caminar y usar Transporte Público	5 17.24 %
Bicicleta	11 37.93 %
Automóvil	2 6.90 %
Motocicleta	1 3.45 %
Patín eléctrico	4 13.79 %
Bicicleta eléctrica	4 13.79 %
Ninguno	0 0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 18. Percepción

PERCEPCIÓN POSITIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 1	Hombres 5
PERCEPCIÓN NEGATIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 11	Hombres 12

Fuente: elaboración propia, 2024.

MOVILIDAD MOTORIZADA: MOTOCICLETA

Tabla 19. Total de personas

		Hombres	Mujeres
TOTAL DE PERSONAS	1	1	0
		100.00 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 20. Frecuencia de movilidad

	5-7 días a la semana	3-4 días a la semana	1-2 días a la semana	1-5 días por mes
FRECUENCIA	1	0	0	0
	100.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 21. Rango de edad

	12-18 años	19-26 años	27-59 años	60 + años
RANGO DE EDAD	0	0	1	0
	0.00 %	0.00 %	100.00 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 22. Aumento de tiempo

	1-20%	21-50%	51-80%	81-100%	101+%	No incrementó	SR
AUMENTO DE TIEMPO	0	1	0	0	0	0	1
	0.00 %	100.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	3.45 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 23. Principal obstáculo

PRINCIPAL OBSTÁCULO		
La modificación de cruces peatonales	0	0.00 %
Cambios de retornos/ inexistencia de retornos	1	100.00 %
Cierre de carriles	0	0.00 %
Escombros en el camino/ Obstáculos/ baches/	1	100.00 %
Modificación de recorridos	0	0.00 %
Retiro de puentes	0	0.00 %
Señalización confusa	0	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 24. Movilidad que considera mejor

MOVILIDAD QUE CONSIDERA MEJOR		
Caminar	0	0.00 %
Caminar y usar Transporte Público	0	0.00 %
Bicicleta	0	0.00 %
Automóvil	0	0.00 %
Motocicleta	1	100.00 %
Patín eléctrico	0	0.00 %
Bicicleta eléctrica	0	0.00 %
Ninguno	0	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 25. Percepción

PERCEPCIÓN POSITIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres	Hombres
	0	0
PERCEPCIÓN NEGATIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres	Hombres
	0	1

Fuente: elaboración propia, 2024.

TRANSPORTE PÚBLICO**Tabla 26.** Total de personas

		Hombres	Mujeres
TOTAL DE PERSONAS	24	7	17
		29.17 %	70.83 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 27. Frecuencia de movilidad

	5-7 días a la semana	3-4 días a la semana	1-2 días a la semana	1-5 días por mes
FRECUENCIA	14	4	0	6
	58.33 %	16.67 %	0.00 %	25.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 28. Rango de edad

	12-18 años	19-26 años	27-59 años	60 + años
RANGO DE EDAD	1	15	7	0
	4.17 %	66.67 %	29.17 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 29. Aumento de tiempo

	1-20%	21- 50%	51- 80%	81-100%	101+%	No incrementó	SR
AUMENTO DE TIEMPO	1	2	5	5	10	1	0
	4.17 %	8.33 %	20.8 %	20.8 %	41.67 %	4.17 %	0.0 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 30. Principal obstáculo

PRINCIPAL OBSTÁCULO	
La modificación de cruces peatonales	1 8 75.00 %
Cambios de retornos/ inexistencia de retornos	1 1 45.83 %
Cierre de carriles	1 2 50.00 %
Escombros en el camino/ Obstáculos/ baches/	1 6 66.67 %
Modificación de recorridos	9 37.50 %
Retiro de puentes	3 12.50 %
Señalización confusa	1 0 41.67 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 31. Movilidad que considera mejor

MOVILIDAD QUE CONSIDERA MEJOR		
Caminar	1	4.17 %
Caminar y usar Transporte Público	3	12.50 %
Bicicleta	1	45.83 %
Automóvil	3	12.50 %
Motocicleta	3	12.50 %
Patín eléctrico	2	8.33 %
Bicicleta eléctrica	0	0.00 %
Ninguno	1	4.17 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 32. Percepción

PERCEPCIÓN POSITIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 1	Hombres 1
PERCEPCIÓN NEGATIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 16	Hombres 6

Fuente: elaboración propia, 2024.

CICLISTAS

Tabla 33. Total de personas

	Hombres	Mujeres
TOTAL DE PERSONAS	11	5
	68.75 %	31.25 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 34. Frecuencia de movilidad

	5-7 días a la semana	3-4 días a la semana	1-2 días a la semana	1-5 días por mes
FRECUENCIA A	7	4	2	3
	43.75 %	25.00 %	12.50 %	18.75 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 35. Rango de edad

	12-18 años	19-26 años	27-59 años	60 + años
RANGO DE EDAD	0	1	15	0
	0.00 %	6.25 %	93.75 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 36. Aumento de tiempo

	1-20%	21-50%	51-80%	81-100%	101+%	No incrementó	SR
AUMENTO DE TIEMPO	5	1	3	1	2	4	0
	31.25 %	6.25 %	18.75 %	6.25 %	12.50 %	25.00 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 37. Principal obstáculo

PRINCIPAL OBSTÁCULO		
La modificación de cruces peatonales	1	68.75 %
Cambios de retornos/ inexistencia de retornos	3	18.75 %
Cierre de carriles	3	18.75 %
Escombros en el camino/ Obstáculos/ baches/	1	93.75 %
Modificación de recorridos	4	25.00 %
Retiro de puentes	1	6.25 %
Señalización confusa	1	75.00 %
Ciclovías inseguras	1	6.25 %
Puentes anti-peatonales	1	6.25 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 38. Movilidad que considera mejor

MOVILIDAD QUE CONSIDERA MEJOR	
Caminar	3 18.75 %
Caminar y usar Transporte Público	0 0.00 %
Bicicleta	9 56.25 %
Automóvil	1 6.25 %
Motocicleta	0 0.00 %
Patín eléctrico	0 0.00 %
Bicicleta eléctrica	2 12.50 %
Ninguno	1 6.25 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 39. Percepción

PERCEPCIÓN POSITIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 0	Hombres 2
PERCEPCIÓN NEGATIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 5	Hombres 9

Fuente: elaboración propia, 2024.

PEATONES

Tabla 40. Total de personas

		Hombres	Mujeres
TOTAL DE PERSONAS	7	4	3
		57.14 %	42.86 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 41. Frecuencia de movilidad

	5-7 días a la semana	3-4 días a la semana	1-2 días a la semana	1-5 días por mes
FRECUENCIA	5	0	1	1
	71.43 %	0.00 %	14.29 %	14.29 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 42. Rango de edad

	12-18 años	19-26 años	27-59 años	60 + años
RANGO DE EDAD	0	4	3	0
	0.00 %	57.14 %	42.86 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 43. Aumento de tiempo

	1-20%	21-50%	51-80%	81-100%	101+%	No increment ó	SR
AUMENTO DE TIEMPO	1	2	1	0	1	2	0
	14.29 %	28.57 %	14.29 %	0.00 %	14.29 %	28.57 %	0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 44. Principal obstáculo

PRINCIPAL OBSTÁCULO	
La modificación de cruces peatonales	5 71.43 %
Cambios de retornos/ inexistencia de retornos	4 57.14 %
Cierre de carriles	0 0.00 %
Escombros en el camino/ Obstáculos/ baches/	6 85.71 %
Modificación de recorridos	6 85.71 %
Retiro de puentes	1 14.29 %
Señalización confusa	5 71.43 %
Puentes anti-peatonales	1 14.29 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 45. Movilidad que considera mejor

MOVILIDAD QUE CONSIDERA MEJOR	
Caminar	0 0.00 %
Caminar y usar Transporte Público	2 28.57 %
Bicicleta	5 71.43 %
Automóvil	0 0.00 %
Motocicleta	0 0.00 %
Patín eléctrico	0 0.00 %
Bicicleta eléctrica	0 0.00 %
Ninguno	0 0.00 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 46. Percepción

PERCEPCIÓN POSITIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 0	Hombres 0
PERCEPCIÓN NEGATIVA DE EXPERIENCIA:	Mujeres 3	Hombres 4

Fuente: elaboración propia, 2024.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 47. Resultados de Diario de Campo

GENERO	Mujer	PRINCIPAL OBSTÁCULO
OCUPACIÓN	Estudiante	
FRECUENCIA DE TRASLADO POR ZONA	3-4 días a la semana	
EDAD	26	
AUMENTO DE TIEMPO	53%	
		Escombros en el camino/ Obstáculos/ baches/ Modificación de recorridos

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 48. Percepción de experiencia

TOTAL DE SEGMENTOS	67
Positivos	10.4 %
Negativos	89.6 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

- c. **Segmentación de datos cualitativos:** Se identificaron los fragmentos de los textos de las experiencias y las situaciones en el espacio por categorías (por tipo de movilidad) y se les asignaron códigos que pudieran expresar la esencia del fragmento de forma implícita. Se hizo de forma manual. Se resaltaron los códigos con más menciones. De esta forma se pudo obtener información que nos describiera la situación de cada tipo de movilidad en la zona, los conceptos destacados en color naranja, amarillo y/o azul, fueron los más representativos y los estadísticamente mencionados con más frecuencia:

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 49. Reflexión de la experiencia y situación que cambió opinión de obra

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA			SITUACIÓN QUE CAMBIÓ TU OPINIÓN				
Positivo	Mejóro, es buena obra	1	3.4 %	Positivo	Voy más rápido ahora	6	20.7 %
	Rápido en automóvil	2	6.9 %		Por empatía a otras moviidades	10	34.5 %
	Mejor infraestructura	5	17.2 %		Las condiciones del espacio	6	20.7 %
Negativo	Señalética deficiente	2	6.9 %	Negativo	Confusión al transitar	4	13.8 %
	No mejoró como se prometió	3	10.3 %		No se cumplió con lo prometido	2	6.9 %
	Aumento de tiempo de traslado	3	10.3 %		Mala organización	7	24.1 %
	Sobre movilidad peatonal	7	24.1 %		Comentarios de otras personas	1	3.4 %
	Experiencia desagradable	1	3.4 %		Accidentes ocurridos en la vía	1	3.4 %
	Confusión/caos /desastroso	4	13.8 %		El tráfico	5	17.2 %
	Estresante/desgastante	1	3.4 %				
	Obstáculos en vía por obra	2	6.9 %				
	Aumento de tráfico	2	6.9 %				
	Inseguro	4	13.8 %				
	Mala ejecución/ organización	5	17.2 %				
	Enfoque en el auto	3	10.3 %				
	Prueba de supervivencia	1	3.4 %				
	Muy lento	2	6.9 %				
	Sobre movilidad ciclista	3	10.3 %				
Solución a corto plazo	1	3.4 %					

Fuente: elaboración propia, 2024.

MOVILIDAD MOTORIZADA: MOTOCICLETA

Tabla 50. Reflexión de la experiencia y situación que cambió opinión de obra

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA			SITUACIÓN QUE CAMBIÓ TU OPINIÓN				
Negativa	La movilidad se hizo más difícil	1	100.0 %	Negativa	Obstáculos en la vía	1	100.0 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

TRANSPORTE PÚBLICO

Tabla 51. Reflexión de la experiencia y situación que cambió opinión de obra

Positivo	Si benefició mi movilidad	2	8.7 %	Positivo	Durante la obra fue complicado, pero ahora es más rápido desplazarse	4	17.4 %
	Se priorizó más al automóvil	3	13.0 %		Apertura de carril confinado sí beneficio	2	8.7 %
Negativo	El proyecto no es lo que se prometió	3	13.0 %	Negativo	Saturación del tráfico	3	13.0 %
	Mala experiencia, mucho estrés	6	26.1 %		Derroche de dinero	1	4.3 %
	No hubo interés del gobierno	4	17.4 %		No se cumplió lo prometido (incluye continuidad de inundaciones)	6	26.1 %
	Aumentó el tiempo destinado a movilizarme	3	13.0 %		Infraestructura deficiente/incomoda	9	39.1 %
	Mala organización	7	30.4 %		Inquietud y exclusión (de peatones y Transporte Público)	4	17.4 %
	Falta mejorar educación vial	2	8.7 %		Peligro ser peatón	2	8.7 %
	No es fácil movilizarse	4	17.4 %		Estrés	1	4.3 %
	El peatón fue el más afectado	5	21.7 %		Dedicar más tiempo a la movilización	2	8.7 %
	Hubo muchos obstáculos en la vía lo que perjudicaba mi movilidad	4	17.4 %		Obstáculos en la vía	2	8.7 %
	Malas condiciones para los ciclistas	2	8.7 %		Benefició al automóvil	1	4.3 %
	Falta más arbolado	1	4.3 %		No hay arbolado, eso aumenta el calor	1	4.3 %
	La frecuencia del Transporte Público disminuyó	1	4.3 %				
	Poca empatía de automovilistas (violencia vial)	3	13.0 %				

Fuente: elaboración propia, 2024.

CICLISTAS

Tabla 52. Reflexión de la experiencia y situación que cambió opinión de obra

Positivo	Percepción de cruces seguros	1	6.3 %	Positivo	La apertura del carril confinado benefició	1	6.3 %
	Todavía se tienen buenas expectativas	2	12.5 %		Se prioriza más al automóvil	5	31.3 %
Negativo	Percepción de cruces incómodos/ inseguros	2	12.5 %	Falta infraestructura	5	31.3 %	
	Solo beneficia al automóvil	3	18.8 %	Falta priorizar movilidad activa	4	25.0 %	
	Se debe dar prioridad a movilidades más vulnerables	3	18.8 %	No es seguro movilizarse	7	43.8 %	
	No se cumplió lo prometido	3	18.8 %	Negativo	Sigue habiendo tráfico	1	6.3 %
	La movilidad en bici no mejoró	2	12.5 %		No se consideró pirámide de movilidad	1	6.3 %
	Sensación de inseguridad	5	31.3 %	No se cumplió con lo prometido	3	18.8 %	
	Obstáculos peligrosos	1	6.3 %	Señalética confusa	1	6.3 %	
	Mal diseño del proyecto	1	6.3 %	Debido a que fui agredida (o)	1	6.3 %	
	Cambió por completo mi movilidad (ahora ocupo dentinar más tiempo)	1	6.3 %	Por los accidentes en la zona	1	6.3 %	
	Fui agredida (o)	2	12.5 %				
	Falta de vegetación	1	6.3 %				
	Mala organización	2	12.5 %				

Fuente: elaboración propia, 2024.

PEATONES

Tabla 53. Reflexión de la experiencia y situación que cambió opinión de obra

Negativo	Sensación de inseguridad	2	28.6 %	Negativo	Falta proyecto basado en la pirámide de la movilidad	2	28.6 %
	Mucho caos	1	14.3 %		Mala planeación de obra	1	14.3 %
	Pocas opciones para movilizarse	1	14.3 %		No se cumplió lo prometido	2	28.6 %
	No se consideró pirámide de movilidad	4	57.1 %		No hay cruces peatonales seguros/ cómodos	2	28.6 %
	Hay muchas dificultades al ser peatón	2	28.6 %		No se respetan espacios	1	14.3 %
	Obstáculos en la vía	1	14.3 %		Obstáculos en la vía	1	14.3 %
	Se tiene que compartir el poco espacio con otras movilidades	1	14.3 %		Cambió mi rutina	2	28.6 %
	Se priorizó al automóvil	1	14.3 %		Se beneficia al automóvil	1	14.3 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 54. Reflexión de la experiencia

Positivo	Expectativas de lo que podría ser	1	1.5 %	Negativo	Confusión por modificación de distribución espacial	5	7.5 %
	Personal de obra amable	2	3.0 %		Paisaje nuevo y desconocido	1	1.5 %
	Áreas amplias y sin autos se perciben más seguras para caminar	1	1.5 %		Destrucción de lo antes reconocido	2	3.0 %
	Las nuevas paradas de transporte pueden ofrecer un espacio seguro para esperar	1	1.5 %		A pesar de casi estar concluida la obra todavía se observa caos y desorganización vial	2	3.0 %
	Tráfico ligero	6	9.0 %		Se comienza a asimilar la nueva cotidianidad	4	6.0 %
	La apertura del carril confinado agilizó mis tiempos de traslado	6	9.0 %		Caos y destrucción en la zona	1	1.5 %
	Cruce peatonal bien posicionado y cómodo	3	4.5 %		Cruce peatonal confuso y alejado	5	7.5 %
Negativo	Nuevo puente peatonal redujo el tiempo pero es incómodo y cansado	3	4.5 %	Cambio repentino de cruces y paradas	4	6.0 %	
	Caminar desde la parada "Tlacote" a mi destino es casi el mismo tiempo cuando uso el puente peatonal "Universidad", el puente perjudica mis tiempos de traslado	2	3.0 %	Parada de transporte alejada de cruce	6	9.0 %	
	Mi tiempo de traslado aumentó	4	6.0 %	Carencia de condiciones convenientes para cruces y paradas	3	4.5 %	
	Tráfico mejoró pero sigue siendo tardado	8	11.9 %	Las nuevas instalaciones no son accesibles para todos	5	7.5 %	
	Tráfico colapsado	4	6.0 %	Tuve que cruzar por un paso peatonal no permitido, llegué más rápido	3	4.5 %	
	Autobuses retrasados	2	3.0 %	Ví a personas arriesgando su integridad cruzando la avenida	2	3.0 %	
	Autobuses llenos	1	1.5 %	Uso de nuevo puente peatonal (sensación de riesgo al no estar concluido)	9	13.4 %	
	La ruta de transporte público modificó su recorrido sin previo aviso	5	7.5 %	Incidentes que perjudicaron mi experiencia en las nuevas paradas de transporte público	3	4.5 %	
	Tuve que caminar debido a que el Transporte no se movía	2	3.0 %	Cierre o apertura de Accesos a Universidad por obra	3	4.5 %	
	Transporte de plataforma móvil con negativa a transitar por 5 de febrero	1	1.5 %	Mala ubicación y condición espacial de ciclovía	2	3.0 %	

Negativo	Diseño disfuncional de nuevos sistemas e infraestructura de puentes y paradas	6	9.0 %
	Falta de mantenimiento y limpieza a nuevas infraestructuras	3	4.5 %
	La infraestructura de nuevo puente peatonal puede parecer peligrosa en ciertos horarios	2	3.0 %
	Zona peatonal intransitable y en mal estado	4	6.0 %
	Basura, material, trabajadores y escombros en la vía	16	23.9 %
	Recorridos confusos y peligrosos (mal señalizados y/o compartido con autos)	12	17.9 %
	Coladeras abiertas y más riesgos no señalados en la vía	2	3.0 %
	Caminé más distancia debido a calles cerradas y obstáculos	6	9.0 %
	Las condiciones climáticas dificultaron (más) mi movilidad	11	16.4 %
	Cambios de nivel peligrosos e intransitables	2	3.0 %
	La inexistencia de sombra por vegetación obliga al usuario a buscar la sombra hecha por la infraestructura	2	3.0 %
	Negocios cerrados	1	1.5 %
	Personas indigentes en la zona	2	3.0 %
	Escuché que hubo acoso hacia una amiga de parte de trabajadores	1	1.5 %
	Espacio de residuo es destinado para movilidad activa, es muy reducido, confuso e intransitable la mayor parte del tiempo	6	9.0 %

Negativo	Divisiones: área de movilidad motorizada limpia y transitable, área de movilidad activa en malas condiciones	2	3.0 %
	Fugas de agua	1	1.5 %
	Mal olor	2	3.0 %
	Vendedores en Transporte Público	1	1.5 %
	Movimientos de la ciudadanía para exigencia de mejores condiciones	1	1.5 %
	Movilizarme me causa malestar emocional, si pudiera lo evitaría	4	6.0 %
	Me siento en riesgo al caminar, podría caer o pisar mal	2	3.0 %
	Sensación de humillación	3	4.5 %
	Me siento insegura	4	6.0 %
	Las vallas naranja como símbolo de exclusión y separación	6	9.0 %
	Personal de obra con actitud grosera	4	6.0 %
	Indicaciones confusas de asistentes viales	2	3.0 %
	Personal de la obra cruzando por donde ellos nos prohíben pasar	2	3.0 %
	Invasión de vías peatonales por parte de movilidad motorizada	7	10.4 %
	Usuarios de movilidad motorizada con actitudes hostiles y poco empáticas	5	7.5 %
Clara preferencia al auto	4	6.0 %	
Personal policial indiferente, unidad obstaculizando área, cuidaban más al auto que a las personas	1	1.5 %	
Señalización incongruente y confusa	10	14.9 %	

Fuente: elaboración propia, 2024.

3. Búsqueda de temas:

- a. **Agrupación de códigos:** después de la fase anterior se buscaron similitudes entre los códigos para así formar temas que describieran patrones importantes.

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 55. Búsqueda de temas

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA					
Positivo	Cumplió expectativas	Mejóro, es buena obra	1	3.4 %	3.4 %
	Infraestructura para velocidad	Rápido en automóvil	2	6.9 %	24.1 %
		Mejor infraestructura	5	17.2 %	
Negativo	Desafíos de seguridad vial	Señalética deficiente	2	6.9 %	17.2 %
		Obstáculos en vía por obra	2	6.9 %	
		Prueba de supervivencia	1	3.4 %	
	Caos y estrés en la experiencia vial	Experiencia desagradable	1	3.4 %	34.5 %
		Confusión/caos /desastroso	4	13.8 %	
		Estresante/desgastante	1	3.4 %	
		Inseguro	4	13.8 %	
	Promesas incumplidas y soluciones temporales	No mejoró como se prometió	3	10.3 %	31.0 %
		Mala ejecución/ organización	5	17.2 %	
		Solución a corto plazo	1	3.4 %	
	Congestión y retraso en traslados	Aumento de tiempo de traslado	3	10.3 %	24.1 %
		Aumento de tráfico	2	6.9 %	
		Muy lento	2	6.9 %	
Movilidad desigual: auto sobre peatones y ciclistas	Sobre movilidad peatonal	7	24.1 %	44.8 %	
	Enfoque en el auto	3	10.3 %		
	Sobre movilidad ciclista	3	10.3 %		

Fuente: elaboración propia, 2024.

MOVILIDAD MOTORIZADA: MOTOCICLETA

Tabla 56. Búsqueda de temas

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA					
Negativa	Dificultades para la movilidad	La movilidad se hizo más difícil	1	100.0 %	100.0 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

TRANSPORTE PÚBLICO

Tabla 57. Búsqueda de temas

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA					
Positivo	La obra mejoró mi experiencia	Si benefició mi movilidad	2	8.7 %	8.7 %
Negativo	Movilidad obstaculizada y falta de espacios verdes	Hubo muchos obstáculos en la vía lo que perjudicaba mi movilidad	4	17.4 %	43.5 %
		Falta de arbolado	1	4.3 %	
		Mala experiencia emocional	Mala experiencia, mucho estrés	6	
	Proyecto fallido por desinterés y mala gestión	El proyecto no es lo que se prometió	3	13.0 %	60.9 %
		Mala organización	7	30.4 %	
		No hubo interés del gobierno	4	17.4 %	
		Mi movilidad fue más difícil durante la obra, usé más tiempo y esfuerzo.	Aumentó el tiempo destinado a movilizarme	3	
	No es fácil movilizarse	4	17.4 %		
	La frecuencia del Transporte Público disminuyó	1	4.3 %		
	Automóviles primero: negligencia hacia ciclistas y	El peatón fue el más afectado	5	21.7 %	34.8 %
Se priorizó más al automóvil		3	13.0 %		
Malas condiciones para los ciclistas		2	8.7 %		

violencia en las vías.	Poca empatía de automovilistas (violencia vial)	3	13.0 %	
Sugerencia	Falta mejorar educación vial	2	8.7 %	8.7 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

CICLISTA

Tabla 58. Búsqueda de temas

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA					
Positivo	Expectativas positivas sobre la obra	Percepción de cruces seguros	1	6.3 %	25.0 %
		Todavía se tienen buenas expectativas	2	12.5 %	
Negativo	Obstáculos peligrosos y escasa vegetación	Obstáculos peligrosos	1	6.3 %	12.5 %
		Falta de vegetación	1	6.3 %	
	Sentimiento de inseguridad en cruces incómodos y agresiones.	Percepción de cruces incómodos/ inseguros	2	12.5 %	56.3 %
		Sensación de inseguridad	5	31.3 %	
		Fui agredida (o)	2	12.5 %	
	Promesas incumplidas que benefician al automóvil	No se cumplió lo prometido	3	18.8 %	56.3 %
		Solo beneficia al automóvil	3	18.8 %	
		Mal diseño del proyecto	1	6.3 %	
		Mala organización	2	12.5 %	
	La movilidad activa fue la más afectada	Se debe dar prioridad a movilidades más vulnerables	3	18.8 %	37.5 %
La movilidad en bici no mejoró		2	12.5 %		
Cambió por completo mi movilidad, ahora destino más tiempo (durante la obra)		1	6.3 %		

Fuente: elaboración propia, 2024.

PEATONES

Tabla 59. Búsqueda de temas

REFLEXIÓN DE LA EXPERIENCIA					
Negativo	Obstáculos en la vía y espacio compartido limitado	Obstáculos en la vía	1	14.3 %	28.6 %
		Se tiene que compartir el poco espacio con otras movilidades	1	14.3 %	
	Caos y dificultades que generan sensación de inseguridad peatonal	Sensación de inseguridad	2	28.6 %	71.4 %
		Mucho caos	1	14.3 %	
		Hay muchas dificultades al ser peatón	2	28.6 %	
	Prioridad al automóvil, ignorando la pirámide de movilidad	No se consideró pirámide de movilidad	4	57.1 %	71.4 %
		Se priorizó al automóvil	1	14.3 %	
	Movilidad limitada	Pocas opciones para movilizarse	1	14.3 %	14.3 %

Fuente: elaboración propia, 2024.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 60. Búsqueda de temas

Positivo	Expectativas	Expectativas de lo que podría ser	1	1.5 %	1.5 %
	Trabajadores	Personal de obra amable	2	3.0 %	3.0 %
	Espacialidad	Áreas amplias y sin autos se perciben más seguras para caminar	1	1.5 %	3.0 %
		Las nuevas paradas de transporte pueden ofrecer un espacio seguro para esperar	1	1.5 %	
	Tráfico y tiempos de traslado	Tráfico ligero	6	9.0 %	17.9 %
		La apertura del carril confinado agilizó mis tiempos de traslado	6	9.0 %	
	Cruces peatonales	Cruce peatonal bien posicionado y cómodo	3	4.5 %	4.5 %
Negativo		Nuevo puente peatonal redujo el tiempo pero es incómodo y cansado	3	4.5 %	
	Tráfico y tiempo de traslado	Caminar desde la parada "Placote" a mi destino es casi el mismo tiempo cuando uso el puente peatonal "Universidad", el puente perjudica mis tiempos de traslado	2	3.0 %	31.3 %
		Mi tiempo de traslado aumentó	4	6.0 %	
		Tráfico mejoró pero sigue siendo tardado	8	11.9 %	
		Tráfico colapsado	4	6.0 %	
		Autobuses retrasados	2	3.0 %	
		Autobuses llenos	1	1.5 %	
	Sobre dificultades de transporte	La ruta de transporte público modificó su recorrido sin previo aviso	5	7.5 %	16.4 %
	Tuve que caminar debido a que el Transporte no se movía	2	3.0 %		
	Transporte de plataforma móvil con negativa a transitar por 5 de febrero	1	1.5 %		

		Confusión por modificación de distribución espacial	5	7.5 %		
		Paisaje nuevo y desconocido	1	1.5 %		
		Destrucción de lo antes reconocido	2	3.0 %		
	Visualización de nueva realidad	A pesar de casi estar concluida la obra todavía se observa caos y desorganización vial	2	3.0 %	22.4 %	
		Se comienza a asimilar la nueva cotidianidad	4	6.0 %		
		Caos y destrucción en la zona	1	1.5 %		
Negativo	Sobre cruces, paradas de transporte, cierre y aperturas.	Cruce peatonal confuso y alejado	5	7.5 %		
		Cambio repentino de cruces y paradas	4	6.0 %		
		Parada de transporte alejada de cruce	6	9.0 %		
		Carencia de condiciones convenientes para cruces y paradas	3	4.5 %		
		Las nuevas instalaciones no son accesibles para todos	5	7.5 %		
		Tuve que cruzar por un paso peatonal no permitido, llegué más rápido	3	4.5 %	64.2 %	
		Ví a personas arriesgando su integridad cruzando la avenida	2	3.0 %		
		Uso de nuevo puente peatonal (sensación de riesgo al no estar concluido)	9	13.4 %		
		Incidentes que perjudicaron mi experiencia en las nuevas paradas de transporte público	3	4.5 %		
		Cierre o apertura de Accesos a Universidad por obra	3	4.5 %		
			Nueva infraestructura	Mala ubicación y condición espacial de ciclovía	2	3.0 %

		Divisiones: área de movilidad motorizada limpia y transitable, área de movilidad activa en malas condiciones	2	3.0 %		
Consecuencias de la obra en la vida de los locatarios		Fugas de agua	1	1.5 %	25.4 %	
		Mal olor	2	3.0 %		
		Vendedores en Transporte Público	1	1.5 %		
		Movimientos de la ciudadanía para exigencia de mejores condiciones	1	1.5 %		
Emociones que la movilidad en la obra provocó		Movilizarme me causa malestar emocional, si pudiera lo evitaría	4	6.0 %	19.4 %	
		Me siento en riesgo al caminar, podría caer o pisar mal	2	3.0 %		
		Sensación de humillación	3	4.5 %		
		Me siento insegura	4	6.0 %		
Negativo		Las vallas naranja como símbolo de exclusión y separación	6	9.0 %	46.3 %	
	La gestión de la exclusión y trabajadores		Personal de obra con actitud grosera	4		6.0 %
			Indicaciones confusas de asistentes viales	2		3.0 %
			Personal de la obra cruzando por donde ellos nos prohíben pasar	2		3.0 %
			Señalización incongruente y confusa	10		14.9 %
Sobre la movilidad motorizada y su papel en el espacio en transformación		Invasión de vías peatonales por parte de movilidad motorizada	7	10.4 %	25.4 %	
		Usuarios de movilidad motorizada con actitudes hostiles y poco empáticas	5	7.5 %		
		Clara preferencia al auto	4	6.0 %		
		Personal policial indiferente, unidad obstaculizando área, cuidaban más al auto que a las personas	1	1.5 %		

Negativo	Nueva infraestructura	Diseño disfuncional de nuevos sistemas e infraestructura de puentes y paradas	6	9.0 %	19.4 %
		Falta de mantenimiento y limpieza a nuevas infraestructuras	3	4.5 %	
		La infraestructura de nuevo puente peatonal puede parecer peligrosa en ciertos horarios	2	3.0 %	
	Vía peatonal y sus complicaciones espaciales para transitarla	Zona peatonal intransitable y en mal estado	4	6.0 %	82.1 %
		Basura, material, trabajadores y escombros en la vía	16	23.9 %	
		Recorridos confusos y peligrosos (mal señalizados y/o compartido con autos)	12	17.9 %	
		Coladeras abiertas y más riesgos no señalados en la vía	2	3.0 %	
		Caminé más distancia debido a calles cerradas y obstáculos	6	9.0 %	
		Las condiciones climáticas dificultaron (más) mi movilidad	11	16.4 %	
		Cambios de nivel peligrosos e intransitables	2	3.0 %	
		La inexistencia de sombra por vegetación obliga al usuario a buscar la sombra hecha por la infraestructura	2	3.0 %	
	Consecuencias de la obra en la vida de los locatarios	Negocios cerrados	1	1.5 %	25.4 %
		Personas indigentes en la zona	2	3.0 %	
		Escuché que hubo acoso hacia una amiga de parte de trabajadores	1	1.5 %	
		Espacio de residuo es destinado para movilidad activa, es muy reducido, confuso e intransitable la mayor parte del tiempo	6	9.0 %	

Fuente: elaboración propia, 2024.

b. Selección de temas: se seleccionaron los temas que tuvieran más concordancia con las preguntas de investigación.

Se pudo observar que, mientras el tema sea relativo al durante de la obra y no a los resultados se pueden responder entonces las preguntas de investigación: ¿Qué sucede cuando el espacio público entra en un estado de transformación?, ¿Qué pasa con las dinámicas existentes de movilidad en el espacio durante una intervención de tal magnitud? Y ¿Cómo impacta la intervención del espacio en la vida cotidiana del usuario?

c. Estructuración: Posteriormente se hizo una relación de temas para así comprender como se relacionan entre estos, los conceptos destacados con azul representan a los que se han seleccionado debido a que cumplen con las preguntas de investigación, todos deben ser relativos al proceso de obra, no al resultado.

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 61. Selección de temas

SELECCIÓN DE CÓDIGOS		ESTATUS TEMPORAL
Positivo	Cumplió expectativas	<i>Resultados de la Obra</i>
	Infraestructura para velocidad	<i>Resultados de la Obra</i>
Negativo	Desafíos de seguridad vial	<i>Durante la Obra</i>
	Caos y estrés en la experiencia vial	<i>Durante la obra</i>
	Promesas incumplidas y soluciones temporales	<i>Resultados de la Obra</i>
	Congestión y retraso en traslados	<i>Durante la Obra</i>
	Movilidad desigual: auto sobre peatones y ciclistas	<i>Durante la Obra</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 62. Estructuración

	Desafíos de seguridad vial			
Desafíos de seguridad vial	/	Caos y estrés en la experiencia vial		
Caos y estrés en la experiencia vial	El estado físico impone la calidad experiencial.	/	Congestión y retraso en traslados	
Congestión y retraso en traslados	El tráfico obstaculiza la capacidad de garantizar la seguridad vial.	La condición emocional es resultado de las dificultades viales.	/	Movilidad desigual: auto sobre peatones y ciclistas
Movilidad desigual: auto sobre peatones y ciclistas	Priorizar la movilidad motorizada compromete la seguridad del resto.	Existen sentimientos generalizados de estrés emocional en automovilistas.	Las obras intensifican la congestión y priorizan al auto.	/

Fuente: elaboración propia, 2024.

MOVILIDAD MOTORIZADA: MOTOCICLETA

Tabla 63. Selección de temas

SELECCIÓN DE CÓDIGOS		ESTATUS TEMPORAL
Negativa	Dificultades para la movilidad	<i>Durante la Obra</i>

Fuente: elaboración propia, 2024

TRANSPORTE PÚBLICO

Tabla 64. Selección de temas

SELECCIÓN DE CÓDIGOS		ESTATUS TEMPORAL
Positivo	La obra mejoró mi experiencia	<i>Resultados de la Obra</i>
Negativo	Movilidad obstaculizada y falta de espacios agradables	<i>Durante la Obra</i>
	Mala experiencia emocional	<i>Durante la Obra</i>
	Proyecto fallido por desinterés y mala gestión	<i>Resultados de la Obra</i>
	Mi movilidad fue más difícil durante la obra, usé más tiempo y esfuerzo	<i>Durante la Obra</i>
	Automóviles primero: negligencia hacia ciclistas y violencia en las vías.	<i>Durante la Obra</i>
	Sugerencia	<i>Atemporal</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 65. Estructuración

	Movilidad obstaculizada y falta de espacios agradables			
Movilidad obstaculizada y falta de espacios verdes	/	Mala experiencia emocional		
Mala experiencia emocional	Los obstáculos físicos aseguran malestar emocional en el usuario.	/	Mi movilidad fue más difícil durante la obra, usé más tiempo y esfuerzo	
Mi movilidad fue más difícil durante la obra, usé más tiempo y esfuerzo	Evitar los obstáculos de la obra obligan a destinar más tiempo movilizándose.	El estado emocional del usuario dependería de la facilidad para movilizarse.	/	Automóviles primero: negligencia hacia ciclistas y violencia en las vías.
Automóviles primero: negligencia hacia ciclistas y violencia en las vías.	El auto obliga al resto de las movilidades a usar el espacio sobrante y compartirlo.	La segregación social y espacial genera recelos entre usuarios.	La preferencia espacial hacia el auto obliga al resto a extralimitar sus capacidades para movilizarse.	/

Fuente: elaboración propia, 2024.

CICLISTAS

Tabla 66. Selección de temas

SELECCIÓN DE CÓDIGOS		ESTATUS TEMPORAL
Positivo	Expectativas positivas sobre los cruces	<i>Resultados de la Obra</i>
Negativo	Obstáculos peligrosos y escasa vegetación	<i>Durante la Obra</i>
	Sentimiento de inseguridad en cruces incómodos y agresiones.	<i>Durante la Obra</i>
	Promesas incumplidas que benefician al automóvil	<i>Resultados de la Obra</i>
	La movilidad activa fue la más afectada	<i>Durante la Obra</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 67. Estructuración

		Obstáculos peligrosos y escasa vegetación	
Obstáculos peligrosos y escasa vegetación	/	Sentimiento de inseguridad en cruces incómodos y agresiones.	
Sentimiento de inseguridad en cruces incómodos y agresiones.	El estado físico del espacio vial de la movilidad activa no es seguro.	/	La movilidad activa fue la más afectada
La movilidad activa fue la más afectada	El espacio de la movilidad activa se comparte con la maquinaria, material y escombros.	Los implementos temporales de la movilidad activa son inseguros para el usuario.	/

Fuente: elaboración propia, 2024.

PEATONES

Tabla 68. Selección de temas

SELECCIÓN DE CÓDIGOS		ESTATUS TEMPORAL
Negativo	Obstáculos en la vía y espacio compartido limitado	<i>Durante la Obra</i>
	Caos y dificultades que generan sensación de inseguridad peatonal	<i>Durante la Obra</i>
	Prioridad al automóvil, ignorando la pirámide de movilidad	<i>Durante la Obra</i>
	Movilidad limitada	<i>Durante la Obra</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 69. Estructuración

	Obstáculos en la vía y espacio compartido limitado			
Obstáculos en la vía y espacio compartido limitado	/	Caos y dificultades que generan sensación de inseguridad peatonal		
Caos y dificultades que generan sensación de inseguridad peatonal	Uso de espacio de desecho para movilidad implica menos seguridad para los usuarios.	/	Prioridad al automóvil, ignorando la pirámide de movilidad	
Prioridad al automóvil, ignorando la pirámide de movilidad	La prioridad se refleja también en el estado de las vías, las del auto no tienen obstáculos, el resto sí.	El auto primero y la movilidad activa después: la pirámide invertida que refleja el proceso de obra.	/	Movilidad limitada
Movilidad limitada	No todos los usuarios tienen acceso a la movilidad segura.	Las pocas opciones de movilidad orillan al usuario a crisis emocionales.	Los usuarios sin acceso a movilidad motorizada tienen más dificultades para movilizarse.	/

Fuente: elaboración propia, 2024.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 70. Selección de temas

	SELECCIÓN DE CÓDIGOS	ESTATUS TEMPORAL
Positivo	Expectativas de los resultados	<i>Atemporal</i>
	Trabajadores	<i>Durante la Obra</i>
	Espacialidad que fue cómoda	<i>Durante la Obra</i>
	Tráfico y tiempos de traslado cortos	<i>Durante la Obra</i>
	Cruces peatonales	<i>Durante la Obra</i>
Negativo	Tráfico y tiempo de traslado	<i>Durante la Obra</i>
	Sobre dificultades de transporte	<i>Durante la Obra</i>
	Visualización de nueva realidad	<i>Durante la Obra</i>
	Sobre cruces, paradas de transporte, cierre y aperturas.	<i>Durante la Obra</i>
	Nueva infraestructura	<i>Resultados de la Obra</i>
	Vía peatonal y sus complicaciones espaciales para transitarla	<i>Durante la Obra</i>
	Consecuencias de la obra en la vida de locatarios	<i>Durante la Obra</i>
	Emociones que la movilidad en la obra provocó	<i>Durante la Obra</i>
	La gestión de la exclusión y trabajadores	<i>Durante la Obra</i>
	Sobre la movilidad motorizada y su papel en el espacio en transformación	<i>Durante la Obra</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

Se hicieron dos diagramas de estructuración de temas de las experiencias del diario de campo, el primero fue de las experiencias positivas y el segundo de las negativas. Después se seleccionaron las relaciones que expresaran las experiencias relacionadas a la movilidad en primera persona, las seleccionadas fueron las coloreadas de color gris.

Tabla 71. Estructuración

	Tráfico y tiempo de traslado								
Tráfico y tiempo de traslado	/	Sobre dificultades de transporte							
Sobre dificultades de transporte	<u>Tráfico perjudica al usuario, aumenta el tiempo.</u>	/	Visualización de nueva realidad						
Visualización de nueva realidad	<u>La nueva realidad de movilidad implica adaptación.</u>	Nueva realidad obliga a buscar alternativas más eficaces.	/	Sobre cruces, paradas de transporte, cierre y aperturas.					
Sobre cruces, paradas de transporte, cierre y aperturas.	<u>Mala administración espacial entorpece movilidad.</u>	<u>Experiencia de Transporte público totalmente en crisis.</u>	<u>Incertidumbre de las modificaciones y cambios sin aviso.</u>	/	Vía peatonal y sus complicaciones espaciales para transitarla				
Vía peatonal y sus complicaciones espaciales para transitarla	Todas las vías de movilidad en estado de crisis.	Ignorar necesidades de usuarios globaliza mala experiencia.	<u>Caminar la nueva realidad puede ponerte en peligro.</u>	<u>No solo hay obstáculos, también se modifica sin aviso.</u>	/	Consecuencias de la obra en la vida de locatarios			
Consecuencias de la obra en la vida de locatarios	<u>Modificación de la realidad y pérdida de la cotidianidad reconocida.</u>	Nueva rutina obliga a buscar opciones de transporte.	<u>Adaptación a nuevos parámetros establecidos por obra.</u>	Desplazamiento provoca pérdida de constancia de cotidianidad.	<u>Llegar a algunas zonas ahora es más complicado y peligroso.</u>	/	Emociones que la movilidad en la obra provocó		
Emociones que la movilidad en la obra provocó	<u>Tráfico como detonante de malas experiencias emocionales.</u>	<u>Movilizarse se convierte en motivo de estrés emocional.</u>	Cada día se tiene que asimilar una nueva realidad.	<u>Confusión y estrés al no reconocer el espacio.</u>	<u>Caminar por la obra se vuelve un reto emocional constante.</u>	Locatarios podrían sentir malestar emocional por obra.	/	La gestión de la exclusión y trabajadores	
La gestión de la exclusión y trabajadores	Ambiente hostil, tráfico también afecta gestión de la obra.	<u>Gestión ignoró necesidades, creó ambiente hostil.</u>	Adaptarse al ambiente hostil cotidiano se vuelve común.	<u>Gestión en beneficio a intereses no relacionados a usuarios.</u>	<u>La gestión se suma a los obstáculos de movilidad, la complica.</u>	Gestión de obra perjudicó a locatarios.	Falta de capacitación perjudicó estado emocional de usuarios.	/	Sobre la movilidad motorizada y su papel en el espacio en transformación
Sobre la movilidad motorizada y su papel en el espacio en transformación	<u>Obra gira en torno a las necesidades de la mov. Motorizada.</u>	Sin acceso al auto es seguro que sea complicado movilizarte.	Percatarse que el auto sigue siendo interés principal.	<u>Cruces colocados a conveniencia del auto no de usuario.</u>	<u>Todos los usuarios tuvieron complicaciones pero caminar fue más peligroso.</u>	Llegar a zonas comerciales se volvió más complicado.	Había un mal estado emocional general entre usuarios.	<u>La gestión de la obra benefició al auto.</u>	/

Fuente: elaboración propia, 2024.

Tabla 72. Estructuración

	Trabajadores			
Trabajadores	/	Espacialidad que fue cómoda		
Espacialidad que fue cómoda	Buen servicio y espacio idóneo genera ambiente seguro.	/	Tráfico y tiempos de traslado cortos	
Tráfico y tiempos de traslado cortos	Trabajadores pueden agilizar el tráfico.	Espacio suficiente beneficia la fluidez de la movilidad.	/	Cruces peatonales
Cruces peatonales	Cruces administrados por personal capacitado benefician al usuario.	Infraestructura suficiente para la movilidad.	Equilibrio de distribución espacial de todas las movilidades.	/

Fuente: elaboración propia, 2024.

4. **Revisión de Temas:** se verificaron los temas obtenidos para su división o unión y se estableció el alcance de estos.

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 73. Revisión de temas

Verificación de Temas		Temas	Alcance
El estado físico impone la calidad experiencial.	Unir	Las dificultades viales impuestas por el estado físico intervienen en la experiencia emocional del automovilista.	Espacial, emocional.
La condición emocional es resultado de las dificultades viales.			
Existen sentimientos generalizados de estrés emocional en automovilistas.		Existen sentimientos generalizados de estrés emocional en automovilistas.	Emocional.
El tráfico obstaculiza la capacidad de garantizar la seguridad vial.		El tráfico obstaculiza la capacidad de garantizar la seguridad vial.	Sensación de inseguridad y capacidad de traslado.
Las obras intensifican la congestión y priorizan al auto.	Dividir	La obra intensifica la congestión.	Gestión de obra.
		La obra prioriza al auto.	
Priorizar la movilidad motorizada compromete la seguridad del resto de los usuarios.		Priorizar la movilidad motorizada compromete la seguridad del resto de los usuarios.	Sensación de inseguridad.

Fuente: elaboración propia, 2024.

MOVILIDAD MOTORIZADA: MOTOCICLETA

Tabla 74. Revisión de temas

Tema	Alcance
Dificultades para la movilidad	Espacial y capacidad de traslado.

Fuente: elaboración propia, 2024.

TRANSPORTE PÚBLICO

Tabla 75. Revisión de temas

Verificación de Temas	Temas	Alcance
Los obstáculos físicos aseguran malestar emocional en el usuario.	Unir	El estado emocional de los usuarios del Transporte Público está ligado a la facultad de desplazarse de forma segura y fácil.
El estado emocional del usuario dependería de la facilidad para moverse.		
Evitar los obstáculos de la obra obligan a destinar más tiempo movilizándose.		Espacial y capacidad de traslado.
El auto obliga al resto de las movilidades a usar el espacio sobrante y compartirlo.	Unir	Los usuarios del Transporte Público consideran se le ha dado prioridad a la movilidad vehicular durante la obra, desplazando al resto de los usuarios al espacio sobrante dificultando su movilidad.
La preferencia espacial hacia el auto obliga al resto a extralimitar sus capacidades para moverse.		
La segregación social y espacial genera recelos entre usuarios.	Dividir	Se reconoce la existencia de segregación espacial.
		La espacialidad genera recelo entre usuarios.

Fuente: elaboración propia, 2024.

CICLISTAS

Tabla 76. Revisión de temas

Verificación de Temas	Temas	Alcance
El estado físico del espacio vial de la movilidad activa no es seguro.	Unir	Ciclistas consideran inseguro el espacio destinado a su movilidad, esto incluye cruces y vías de tránsito.
Los implementos temporales de la movilidad activa son inseguros para el usuario.		
El espacio de la movilidad activa se comparte con la maquinaria, material y escombros.	Dividir	Sentimiento de injusticia al no priorizar movilidades más vulnerables y exponerlas a situaciones de riesgo.
		Ciclistas destinan más tiempo a moverse debido a la necesidad de evitar obstáculos por la obra.

Fuente: elaboración propia, 2024.

PEATONES

Tabla 77. Revisión de temas

Verificación de Temas		Temas	Alcance
Dividir	Uso de espacio de desecho para movilidad activa.	Uso de espacio de desecho para movilidad activa.	Gestión de obra y espacial.
	Sensación de inseguridad de usuarios.	Estado físico de vías genera una sensación de inseguridad.	Espacial, emocional y sensación de inseguridad.
Dividir	Vías más accidentadas para movilidad activa		
	Prioridad al auto	Durante el proceso de obra se priorizó a la movilidad motorizada por sobre la activa.	Gestión de la obra.
	El auto primero y la movilidad activa después: la pirámide invertida que refleja el proceso de obra.		
	No todos los usuarios tienen acceso a la movilidad segura.	Peatones consideran tener pocas opciones viables y seguras para movilizarse, por lo que al preferir caminar se exponen a situaciones riesgosas que comprometen su estado emocional.	Emocional, capacidad de traslado y sensación de inseguridad.
	Las pocas opciones de movilidad orillan al usuario a crisis emocionales.		
	Los usuarios sin acceso a movilidad motorizada tienen más dificultades para movilizarse.		

Fuente: elaboración propia, 2024.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 78. Revisión de temas

Verificación de Temas		Temas	Alcance
	Cruces administrados por personal capacitado benefician al usuario.	La falta de gestión equitativa y capacitación genera una mala administración espacial dificultando la movilidad y creando un entorno hostil.	Gestión de la obra, capacidad de traslado y sensación de seguridad
	La gestión se suma a los obstáculos de movilidad, la complica.		
	Gestión en beneficio a intereses no relacionados a usuarios.		
	Gestión ignoró necesidades, creó ambiente hostil.		
	Mala administración espacial entorpece movilidad.		
		Un	

	Obra gira en torno a las necesidades de la movilidad Motorizada.		
	La gestión de la obra benefició al auto.		Gestión de la obra, capacidad de traslado.
	Cruces colocados a conveniencia del auto no de usuario.		
	Tráfico perjudica al usuario, aumenta el tiempo.		
	Tráfico como detonante de malas experiencias emocionales.	Unir	El tráfico y la crisis del transporte público afectan negativamente la experiencia y el bienestar emocional del usuario.
	Experiencia de Transporte público totalmente en crisis.		
	La nueva realidad de movilidad implica adaptación.		
	Modificación de la realidad y pérdida de la cotidianidad reconocida.	Unir	La nueva realidad impuesta por la obra requiere adaptación a cambios que alteran la cotidianidad en la movilidad.
	Adaptación a nuevos parámetros establecidos por obra.		
	Incertidumbre de las modificaciones y cambios sin aviso.		
	Modificaciones sin aviso previo	Unir	Cambios repentinos generan incertidumbre en los usuarios.
	Obstáculos en la vía		
	Llegar a algunas zonas ahora es más complicado y peligroso.	Unir	Los obstáculos en la vía complican la accesibilidad, dificultando el reconocimiento del espacio.
	No reconocer el espacio		
	Confusión y estrés	Unir	La movilidad se vuelve un reto constante de confusión y desbalance emocional.
	Movilizarse se convierte en motivo de estrés emocional.		
	Reto emocional constante		
	Caminar es un reto	Unir	Caminar en la nueva realidad es un reto peligroso y complicado para los usuarios.
	Caminar la nueva realidad puede ponerte en peligro.		
	Todos los usuarios tuvieron complicaciones, pero caminar fue más peligroso.		

Fuente: elaboración propia, 2024.

- a. **Definición de temas:** después de establecer las relaciones se hizo una definición clara sobre cada uno de los temas.
- b. **Nombramiento de temas:** Se colocaron nombres atractivos a los títulos de los temas.

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 79. Definición y nombramiento de temas

Temas	Definición de tema	Nombramiento
Las dificultades viales impuestas por el estado físico intervienen en la experiencia emocional del automovilista.	Estrés emocional por las dificultades viales provocadas por el estado físico de la zona debido a la obra.	<i>Estrés por dificultades viales.</i>
Existen sentimientos generalizados de estrés emocional en automovilistas.		
El tráfico obstaculiza la capacidad de garantizar la seguridad vial.	La congestión vial impide garantizar la seguridad vial de los usuarios automovilistas.	<i>Congestión vial e inseguridad.</i>
La obra intensifica la congestión.		
La obra prioriza al auto.	Percepción de sí mismos como privilegiados, interés por la seguridad vial del resto de los usuarios.	<i>Empatía para con el resto de las movilidades.</i>
Priorizar la movilidad motorizada compromete la seguridad del resto de los usuarios.		

Fuente: elaboración propia, 2024.

MOVILIDAD MOTORIZADA: MOTOCICLETA

Tabla 80. Definición y nombramiento de temas

Tema	Definición de tema	Nombramiento
Dificultades para la movilidad	El estado de la vía vehicular hacía que la movilidad fuera más complicada.	<i>Estado físico y movilidad.</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

TRANSPORTE PÚBLICO

Tabla 81. Definición y nombramiento de temas

Temas	Definición de temas	Nombramiento
El estado emocional de los usuarios del Transporte Público está ligado a la facultad de desplazarse de forma segura y fácil.	El usuario del Transporte Público prioriza su movilidad, por tanto, las dificultades para ejercerla influyen en su estado emocional, la obra puso a prueba su capacidad de trasladarse.	<i>Ejercer la movilidad y el estado emocional.</i>
Evitar los obstáculos de la obra obligan a destinar más tiempo movilizándose.		
Los usuarios del Transporte Público consideran se le ha dado prioridad a la movilidad vehicular durante la obra, desplazando al resto de los usuarios al espacio sobrante dificultando su movilidad.	La segregación espacial del usuario ha hecho resaltar la prioridad al automóvil durante la obra, la movilidad se convirtió en su dificultad principal.	<i>Segregación espacial.</i>
Se reconoce la existencia de segregación espacial.		
La espacialidad genera recelo entre usuarios.	Creciente actitud hostil entre usuarios por espacialidad.	<i>Lucha por el territorio.</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

CICLISTAS

Tabla 82. Definición y nombramiento de temas

Temas	Definición de temas	Nombramiento
Ciclistas consideran inseguro el espacio destinado a su movilidad, esto incluye cruces y vías de tránsito.	El estado físico de las zonas y cruces destinados a la movilidad ciclista son considerados inseguros, además son más vulnerables a situaciones de violencia vial.	<i>Calidad espacial e inseguridad.</i>
Sentimiento de injusticia al no priorizar movیلidades más vulnerables y exponerlas a situaciones de riesgo.	Ciclistas comparten una sensación de injusticia al tener que compartir el espacio con la maquinaria, material y escombros.	<i>Sensación de injusticia.</i>
Ciclistas destinan más tiempo a movیلizarse debido a la necesidad de evitar obstáculos por la obra.	El tiempo destinado a la movilidad ciclista se ha incrementado por obstáculos de la obra.	<i>Tiempo creciente por obstáculos.</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

PEATONES

Tabla 83. Definición y nombramiento de temas

Temas	Definición de temas	Nombramiento
Uso de espacio de desecho para movilidad activa.	Peatones comparten sensación de usar espacio de desecho para moverse.	<i>Uso de espacio de desecho.</i>
Estado físico de vías genera una sensación de inseguridad.	Estado físico de las vías genera sensación de inseguridad.	<i>Inseguridad al caminar.</i>
Durante el proceso de obra se priorizó a la movilidad motorizada por sobre la activa.	Peatones consideran que se priorizó movilidad motorizada durante proceso de obra.	<i>Prioridad a movilidad motorizada.</i>
Peatones consideran tener pocas opciones viables y seguras para moverse, por lo que al preferir caminar se exponen a situaciones riesgosas que comprometen su estado emocional.	Usuarios prefieren caminar al tener pocas opciones a su alcance de movilidad digna, sin embargo, esto los expone a situaciones de riesgo que comprometen su estado emocional.	<i>Opciones de movilidad y situaciones de riesgo.</i>

Fuente: elaboración propia, 2024.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 84. Definición y nombramiento de temas

Temas	Definición de temas	Nombramiento
La falta de gestión equitativa y capacitación genera una mala administración espacial dificultando la movilidad y creando un entorno hostil.	La falta de gestión equitativa y la prioridad al automóvil crean un entorno hostil que dificulta la movilidad de peatones y ciclistas.	<i>Equidad de distribución del espacio en el espacio público en transformación.</i>
La obra prioriza al automóvil sobre las necesidades del resto de los usuarios de la movilidad activa.		
El tráfico y la crisis del transporte público afectan negativamente la experiencia y el bienestar emocional del usuario.	El tráfico genera crisis en el transporte público afectando de manera negativa la experiencia y el bienestar emocional del usuario.	<i>El tráfico como productor de malestar emocional.</i>
La nueva realidad impuesta por la obra requiere adaptación a cambios que alteran la cotidianidad en la movilidad.	La transformación del espacio significa cambiar la realidad reconocida alterando la movilidad y generando incertidumbre.	<i>Cambio de realidad e incertidumbre.</i>
Cambios repentinos generan incertidumbre en los usuarios.		
Los obstáculos en la vía complican la accesibilidad, dificultando el reconocimiento del espacio.	Los obstáculos en la vía complican la accesibilidad, dificultando el reconocimiento del espacio.	<i>Obstáculos para el reconocimiento espacial.</i>
La movilidad se vuelve un reto constante de confusión y desbalance emocional.	Condiciones de movilidad peatonal durante la obra aumentan la frustración, el estrés y pone en riesgo la seguridad de los usuarios.	<i>Condiciones físicas que estresan y amenazan la seguridad.</i>
Caminar en la nueva realidad es un reto peligroso y complicado para los usuarios.		

Fuente: elaboración propia, 2024.

5. Patrones encontrados:

- a. Patrones de opiniones y experiencias por tipo de movilidad y también patrones generales de todos los encuestados
- b. Reflexión: se meditó sobre los resultados obtenidos para reconocer como los patrones se relacionan con la espacialidad y contribuyen a la resignificación del espacio público en transformación.

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL

Tabla 85. Patrones por tipo de movilidad

MOVILIDAD MOTORIZADA: AUTOMÓVIL Y MOTOCICLETA	
<i>Genero principal participante</i>	58.6 % Masculino
<i>Rango de edad</i>	82.7 % 19-26 años
<i>Aumento de tiempo</i>	31.0 % 30-50 min más
<i>Principal obstáculo</i>	Cambios de retornos/ inexistencia de retornos Escombros en el camino/ obstáculos/ baches
<i>Movilidad que considera mejor</i>	Bicicleta
<i>Percepción general de experiencia:</i>	84.2 % Negativa
<i>Principal situación que cambió percepción</i>	Consciencia de las desigualdades sociales hacia la movilidad activa
<i>Temporalidad de experiencias</i>	42.9 % Resultados obra 57.1 % Durante la obra
<i>Nombramientos obtenidos</i>	Estrés por dificultades viales Congestión vial e inseguridad Empatía para con el resto de las movilidades Estado físico y movilidad

Fuente: elaboración propia, 2024.

Los usuarios que hacen uso de la movilidad motorizada pertenecen en su mayoría al género masculino, aunque su tiempo si aumentó no lo hizo de la misma forma que otras movilidades por lo que se puede inferir que no fue el grupo más afectado por las obras en este sentido, los obstáculos con constantes y congruentes con sus capacidades y peculiaridades propias del ejercicio de su movilidad. Son usuarios empáticos que reconocen su papel dentro del espacio en transformación.

TRANSPORTE PÚBLICO

Tabla 86. Patrones por tipo de movilidad

TRANSPORTE PÚBLICO		
<i>Genero principal participante</i>	70.8 %	Femenino
<i>Rango de edad</i>	66.7 %	19-26 años
<i>Aumento de tiempo</i>	41.7 %	Doble de tiempo
<i>Principal obstáculo</i>		Modificación de cruces peatonales Escombros en el camino/ obstáculos/ baches
<i>Movilidad que considera mejor</i>		Bicicleta
<i>Percepción general de experiencia:</i>	93.3 %	Negativa
<i>Principal situación que cambió percepción</i>		Infraestructura deficiente/incómoda
<i>Temporalidad de experiencias</i>	42.9 %	Resultados obra
	57.1 %	Durante la obra
<i>Nombramientos obtenidos</i>		Estado físico y movilidad Segregación espacial Ejercer la movilidad y el estado emocional Lucha por el territorio

Fuente: elaboración propia, 2024.

Los usuarios del transporte público pertenecen en su mayoría al género femenino, se puede inferir que la razón de esto es por el papel de las mujeres en la vida cotidiana de la sociedad. Esta movilidad fue de las más afectadas debido a que su tiempo de traslado se duplicó. Los obstáculos para el ejercicio de su movilidad son congruentes con sus capacidades de traslado. Reconocen la existencia de la lucha por el territorio, esta movilidad comparte espacios con la movilidad activa y la motorizada, por lo que su necesidad de obtener un lugar se hace más difícil, a pesar de que el vehículo fue el más beneficiado, el transporte público no lo fue, debido al nivel social que se le ha atribuido, sigue siendo parte importante de la desigualdad social y el rezago.

CICLISTAS

Tabla 87. Patrones por tipo de movilidad

CICLISTAS		
<i>Genero principal participante</i>	68.7 %	Masculino
<i>Rango de edad</i>	93.7 %	27-59 años
<i>Aumento de tiempo</i>	31.2 %	2 a 15 min más
<i>Principal obstáculo</i>		Señalización confusa Escombros en el camino/ obstáculos/ baches
<i>Movilidad que considera mejor</i>		Bicicleta
<i>Percepción general de experiencia:</i>	85.7 %	Negativa
<i>Principal situación que cambió percepción</i>		Sensación de inseguridad al movilizarse
<i>Temporalidad de experiencias</i>	40.0 % 60.0 %	Resultados obra Durante la obra
<i>Nombramientos obtenidos</i>		Calidad espacial e inseguridad Sensación de injusticia Tiempo creciente por obstáculos

Fuente: elaboración propia, 2024.

El usuario ciclista es predominantemente del género masculino, es el único grupo de movilidades que tuvo una sobresaliente participación de personas mayores de 27 años. A pesar de no tener un aumento significativo en sus tiempos de traslado, sí se vio perjudicada la calidad de su movilidad. Los obstáculos que perjudican el ejercicio de su movilidad son congruentes con sus capacidades y espacialidades, además, se puede destacar el hecho de ser el grupo que se siente más inseguro en el espacio debido a que no solo el estado físico les juega en contra, sino que han sufrido violencia vial y desigualdad social por parte de la autoridad.

PEATONES

Tabla 88. Patrones por tipo de movilidad

PEATONES		
<i>Genero principal participante</i>	57.1 %	Masculino
<i>Rango de edad</i>	57.1 %	19-26 años
<i>Aumento de tiempo</i>	28.7 %	15 a 30 min más
	28.7 %	No incrementó
<i>Principal obstáculo</i>	Modificación de recorridos	
	Escombros en el camino/ obstáculos/ baches	
<i>Movilidad que considera mejor</i>	Bicicleta	
<i>Percepción general de experiencia:</i>	100.0 %	Negativa
<i>Principal situación que cambió percepción</i>	No se cumplió lo prometido, los cruces no son seguros, cambio de rutina	
<i>Temporalidad de experiencias</i>	0.0 %	Resultados obra
	100.0 %	Durante la obra
<i>Nombramientos obtenidos</i>	Inseguridad al caminar	
	Prioridad a mov. Motorizada	
	Opciones de movilidad y situaciones de riesgo	
	Uso de espacio de desecho	

Fuente: elaboración propia, 2024.

La persona peatona se destaca por tener una predominancia de usuarios pertenecientes al género masculino. La variación de sus tiempos de traslado fue prácticamente nulo debido a sus capacidades de movimiento espacial, sus obstáculos son congruentes con su realidad, esta movilidad se destacó al catalogar como 100% negativa su experiencia en el espacio. Los usuarios se preocupan principalmente por la gobernanza y gestión de la obra, además, se sienten parte de las movilidades menos deseadas en el espacio en transformación debido a las decisiones de distribución espacial de la autoridad.

DIARIO DE CAMPO

Tabla 89. Patrones por tipo de movilidad

DIARIO DE CAMPO	
<i>Genero</i>	Femenino
<i>Edad</i>	26 años
<i>Principal Movilidad usada</i>	Transporte público
<i>Aumento de tiempo promedio</i>	50 minutos más
<i>Principal obstáculo</i>	Modificación de recorridos
	Escombros en el camino/ obstáculos/ baches
<i>Movilidad que considera mejor</i>	Bicicleta
<i>Percepción general de experiencia:</i>	78.1 % Negativa
<i>Principal situación que cambió percepción</i>	Señalización incongruente y confusa
<i>Temporalidad de experiencias</i>	13.3 % Resultados obra
	86.7 % Durante la obra
<i>Nombramientos obtenidos</i>	Equidad de distribución del espacio en el espacio público en transformación.
	El tráfico como productor de malestar emocional.
	Cambio de realidad e incertidumbre.
	Obstáculos para el reconocimiento espacial.
	Condiciones físicas que estresan y amenazan la seguridad.

Fuente: elaboración propia, 2024.

Las entradas del diario de campo demuestran congruencia de experiencias de movilidad con los usuarios del transporte público y las personas peatonas, el aumento promedio del tiempo de traslado fue consistente con los resultados previos obtenidos, los obstáculos principales para el ejercicio de la movilidad fueron acordes a los de la movilidad peatonal. La particularidad de los usuarios del transporte público es que en algún punto después de bajar del autobús se convierten en peatón, por lo que los resultados son lógicos. Las principales entradas eran relativas a la calidad de movilidad y a las modificaciones de cruces y vías

seguras sin señalización apropiadas. La espacialidad y los obstáculos también fueron repetidamente mencionados.

PATRONES COINCIDENTES

Tabla 90. Patrones globales

PATRONES	
<i>Movilidad predominante</i>	37.8 % Automóvil
<i>Principal obstáculo</i>	Escombros en el camino/ obstáculos/ baches
<i>Movilidad que considera mejor</i>	Bicicleta
<i>Percepción general de experiencia:</i>	Mayoritariamente negativa
<i>Situación que pudo haber mejorado experiencia</i>	Mayor empatía y sensibilización de los organismos que gestionan la obra.
<i>Temas y situaciones más mencionadas</i>	El estado emocional se ve afectado por las condiciones físicas de la obra al no beneficiar la movilidad.
	Las condiciones físicas del espacio perjudican la movilidad, los obstáculos provocan estrés y sensación de inseguridad.
	Las desigualdades sociales, la mala gestión y la poca empatía de las autoridades crean una sensación de injusticia.

Fuente: elaboración propia, 2024.

Por último, se pudo llegar a reconocer que el escombros, obstáculos y baches en el espacio fueron la principal problemática de movilidad, por lo que se puede llegar a inferir que es una de las cuestiones más importantes a considerar al transformar un espacio. De forma general se concibió negativa la experiencia de la obra, no por el proyecto en sí, sino por la gestión del espacio, la falta de capacitación del personal y las injusticias sociales. El estado de ánimo es constantemente mencionado por los usuarios, las decisiones tomadas por la autoridad podrían no considerar las necesidades de los usuarios habituales de la zona.

6. CONCLUSIONES

Discusión

El desarrollo urbano es un proceso dinámico que da respuesta a las necesidades de movilidad, estas se responden con infraestructura apta y potencial a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. La intervención al espacio público, como lo es en este caso, ha generado impactos directos e indirectos en la vida cotidiana de los ciudadanos.

El objetivo general de esta investigación es identificar los patrones de percepción del espacio público en transformación de la peatonalidad en convergencia con otras movilidades a través del análisis de las experiencias de los usuarios. Este capítulo tiene como objeto abrir la discusión de los resultados obtenidos en el análisis de las repercusiones de la obra en Paseo 5 de febrero, esta modificó las rutinas, percepciones y dinámicas sociales de los usuarios habituales de esta vía. A través del enfoque multidimensional, se discutirá no solo el obvio impacto físico y funcional de la intervención, sino también las repercusiones en las experiencias del usuario, la calidad de vida, la percepción del espacio y la relación de los ciudadanos con el entorno en transformación.

El análisis abarcará tres aspectos esenciales de la investigación:

- Alteraciones en la movilidad cotidiana: como la obra cambió los tiempos de traslado, rutas y la capacidad de los medios de transporte de ejercitar su movilidad.
- Implicaciones sociales: el efecto en los negocios locales, actividades sociales y acceso a servicios durante la intervención.
- Transformaciones en la percepción del espacio: el impacto psicológico y emocional de la obra, las expectativas y las críticas hacia la transformación.

Este ejercicio de discusión busca establecer un balance crítico de los desafíos y retos vividos por los ciudadanos durante el proceso de construcción.

Parte 1: descripción de las particularidades intangibles que componen el panorama simbólico del espacio público en transformación.

Los resultados de esta primera parte tratan principalmente sobre la conceptualización del espacio público en transformación, este es el tema central en muchos estudios urbanos, sin

embargo, esta investigación tiene la particularidad de investigar la transformación del durante de una obra, aunque se reconoce que el espacio urbano está en transformación constante simbólica, política y funcionalmente, las obras abren el panorama a una nueva realidad temporal en desequilibrio y crisis constante, esta brecha trae consigo innumerables consecuencias a la vida cotidiana del usuario, cambia por completo su paradigma del lugar. Entonces la vialidad intervenida se convierte en un espacio que solo funciona para el tránsito y el uso temporal, la identidad visual y espacial se pierde, se encuentra en un estado constante de atemporalidad, algo de allá -vestigios del antes-, algo de acá -figuras inacabadas del ahora- y algo de allí -las expectativas del futuro-; las relaciones sociales se convierten también en fantasmas, ya no existen, no hay forma de que puedan existir, por tanto el usuario no siente ninguna conexión con el espacio, al contrario, lo podría llegar a evitar, odiar o criticar y por último, lo más sorprendente, es que probablemente nunca recordemos esta etapa de nuestras vidas, fácil llegó y un día sin que lo notemos -cuando la obra se ve prácticamente acabada- se fue, nunca fue un lugar de historias compartidas, no representaron un sentido de continuidad, es por eso que esta etapa es fácil de olvidar, pero las cicatrices se quedan, los nuevos espacios urbanos sientan sus bases sobre malas experiencias, estrés, mentadas de madre, tráfico, basura, escombros, polvo, ruido, negocios quebrados, manifestaciones, mala gestión, despilfarro de dinero, imagen política, injusticias, entre muchas otras cosas. Si se juntan todos los síntomas anteriores y se considera el alcance de la obra en el quiebre de dinámicas tradicionales del lugar entonces tenemos la receta perfecta para la obtención de lo catalogado como “no lugar”. El no lugar no integra a los individuos, sino que los sitúa en un tiempo de espera o tránsito, desconectados del resto de la sociedad (Augé, 1998).

Por otro lado, los resultados descritos por la línea del tiempo de la evolución de la obra nos dejan ver la magnitud y el alcance de afectación en la sociedad y la ciudad por la obra, al ser una vía importante, no solo afectó la vida de los locatarios, sino que afectó a toda la ciudad, la línea de tiempo nos describe de forma general el avance y los inconvenientes de la obra, pero hacía falta más, queríamos llegar a reconocer y entender más a fondo sobre las vivencias en el espacio en transformación, por lo que después se decidió registrar y vivir de primera mano la experiencia de ser transeúnte.

Parte 2: Observar el fenómeno social a partir de la transformación de un espacio público.

Observar y vivir en carne propia la movilidad en el espacio en transformación puede llegar a sentirse como una pesadilla que pareciera no tener fin, cambiar los hábitos de movilidad, los tiempos destinados al traslado y lidiar con el sentimiento de pesadez fue difícil. No he de mentir que, al principio de la obra, mis expectativas eran positivas, existía este sentimiento de “sacrificio”, en el que por un tiempo sientes que vale la pena padecer y sentirte incómodo para obtener después resultados positivos y dignos, para tener una ciudad estéticamente y funcionalmente agradable, sin embargo, este sentimiento se desvaneció pronto, los inconvenientes que se fueron desencadenando llegaron a hacerme perder la esperanza en el futuro, los cambios no fueron paulatinos, desde el primer día que la obra comenzó el ambiente cambió, se sentía incertidumbre en el aire, y yo, siendo nueva en la ciudad, pude reconocer el cambio, el aumento del tráfico, la congestión, la pérdida del tiempo al quedarse estacionario en un mismo lugar, fue un shock tremendo para mí, sobre todo viniendo de una ciudad más pequeña en la que los problemas de tráfico se reducían a avanzar lento por algunos minutos, pero no a quedar estancado.

Mi primer día en la obra no fue parte del diario de campo, pero lo recuerdo bien, apenas y sabía de rutas de transporte y al vivir tan retirado de la Universidad, en la zona noroeste de la ciudad, me obligaba a pasar si o si por la renombrada Avenida Paseo 5 de febrero, recuerdo salir una hora y media antes de mi primer clase en la maestría, no quería arriesgarme a llegar tarde, sin embargo, la ruta no avanzó durante unos cuarenta minutos, y yo, siendo nueva, ni siquiera pensé en que bajarme fuera una opción, la familiaridad que tenía con la avenida se reducía solo la que reconocía a través de la ventana del autobús, gente desconocida y dinámicas que todos parecían saber y yo no, decidí esperar, ese día llegué casi una hora tarde, así es, mi primer recorrido fue de dos horas y media, sin quererlo, esta experiencia fue la que sentó las bases para esta investigación, entender que aunque sintamos el deber de “sacrificarnos” y callar para esperar a que un día todo se vea mejor me pareció absurdo.

El diario de campo fue una tarea complicada, tenía que irme un poco antes para poder tener tiempo suficiente de hacer algunas anotaciones de mi experiencia, sin tratar de forzar ninguna situación, lo cual me hacía salir de una hora y media a dos horas antes de mi casa,

dependiendo el horario, aun así, siempre llegaba tarde. Fui recolectando fotografías y notas que, al verlas de nuevo, cuando me decidí a recopilar la información para pasarla a un archivo ordenado quedé impresionada, al momento de tomar esas fotografías para mí no había nada de especial ni fuera de lo común, eran parte de mi cotidianidad y la obra se convirtió en mi realidad, perdí tanto el sentido de lo correcto, lo incorrecto, lo funcional y lo disfuncional que muchas cosas captadas en las fotografías me parecían inaceptables ahora que la obra estaba prácticamente concluida, esto solo me hizo reconocer que mi investigación si tenía valor, sin darme cuenta yo fui parte de la transformación de la dinámica en el espacio y, además, inconscientemente me consumió y cambió mi percepción, me hizo reconocer la manera en que el estado y las dinámicas del espacio nos hacen ver la importancia de lo urbano en la cotidianidad del usuario y en la construcción de la sociedad.

Me gustaría decir que esta obra solo se quedó ahí pero no fue así, las consecuencias de la obra trascendían incluso en mi vida personal, emocional y en mi salud, cuando el tráfico era algo más leve llegaba de mejor humor y con más energía a casa, cuando la circulación era lenta, tediosa y me obligaba a quedarme atascada hasta una hora, llegaba a casa enojada, fastidiada y con migraña severa, llegar así me impedía después continuar con mis actividades y tareas, tenía que recostarme y descansar, la actitud con las personas de mi alrededor era mezquina, tenía que tomar medicamentos agresivos porque, de no hacerlo, la migraña llegaba a durar hasta tres días, lamentablemente y ahora que he concluido mi tesis reconozco que hubiera sido increíble tener estos registros en mi diario de campo, señalar no solo la experiencia directa en el espacio sino de las consecuencias en mi vida diaria a causa de la obra, señalar los días en que me enfermé, las veces que me tocó ir parada en un autobús repleto en recorridos de más de una hora, las veces en que llegué tarde a casa porque la ruta de transporte iba tan llena que no se detuvo, los días en que llegué a casa a llorar por el tiempo perdido, por la frustración, por querer incluso tirar la toalla y dejar de asistir a mis clases, los días que llegué de malas o de buenas y las veces en que llegué sintiendo odio profundo hacía las autoridades que gestionaban la obra, porque parecía que nunca iba a acabarse, porque como usuaria del transporte público viví muchas injusticias. “Pasar por la obra se siente como una humillación, se siente como si no nos quisieran aquí, como si estorbáramos”, fue lo que, parafraseando, una vez una amiga y compañera de clases de la maestría me dijo, usuaria del

transporte público también, y coincidí completamente con ella, parecíamos el grupo menos deseable junto con los peatones y los ciclistas, todos resignados y confinados a un espacio pequeño, reducido, lleno de basura y escombros, mientras que peligrosamente los autos pasaban a nuestro lado, quizá lento por el tráfico pero sin tantos obstáculos en el camino, con un espacio amplio y suficiente, caminar después de bajarme del autobús era humillante, el personal de la obra nos daba mala cara, nos gritaba, regañaba, señalaba y culpaba por las anormalidades e incidentes, que si porque éramos unos incautos por cruzar la avenida en zonas restringidas, cuando los pasos peatonales estaba distribuidos de forma desigual, muy lejos, sin señalización y que nos hacían caminar hasta más de un kilómetro solo por cruzar, aunque muy pocas veces me crucé en zonas no indicadas debido a que quería vivir la experiencia completa de caminar por los pasos señalados con el objetivo de obtener mejores resultados en mi diario de campo y en mi investigación, he de admitir que las veces que cruce en zonas no indicadas terminaba generando en mi un sentimiento de dignidad y suficiencia, claro, era arriesgado, pero solo así podías darte cuenta de lo tonto que era caminar tan lejos solo para que una caja metálica motorizada no detuviera su paso y perdiera apreciados segundos de su tiempo mientras nosotros perdíamos minutos y horas, ¿incongruente no?

Después vinieron las manifestaciones ciclistas, en las que pude reconocer y darme cuenta de cosas que no reconocía que estaban mal, a veces no valoramos las acciones de estos colectivos, sin embargo, si causan un impacto en la conciencia y opinión colectiva, estos movimientos me hicieron ver más allá de lo existente. La experiencia ha sido para mí importante, los registros que están plasmados en esta tesis me hacen recordar que todos merecemos un lugar digno en el espacio, no solo por políticas públicas, porque un manual de diseño lo diga o por que la pirámide de movilidad lo indique así, es simple humanidad y empatía, es simple dignidad y valor a los ciudadanos, es nuestro derecho. De ahí surgió mi interés de saber más sobre otras perspectivas, otras experiencias, otros ojos y maneras de entender la realidad, primero mi intención era la de hacer cuestionarios a personas que ejercitaran la movilidad activa, sin embargo, la curiosidad e incertidumbre de saber las vivencias, perspectivas y opiniones de los usuarios de la movilidad motorizada también llamó mi atención, después me di cuenta que, si yo quería un espacio en el que todos fuéramos incluidos mi investigación entonces debía de darle espacio también a las perspectivas de estos

usuarios, sobre todo para saber si eran conscientes de las injusticias que vivíamos el resto de los individuos, les daré una pista, si se dan cuenta y tienen empatía hacia los usuarios de la movilidad activa, sin embargo, eso es causa de discusión en el siguiente apartado.

Parte 3. Recopilar las experiencias de las personas que se movilizan en el área de estudio.

En esta parte los resultados obtenidos han sido en parte esperados y en parte sorprendentes, algunas cosas y opiniones se comparten entre los encuestados, mientras que otras nos hablan del paradigma de cada tipo de movilidad. Como primera instancia quisiera reconocer la gran participación en el cuestionario, la mayor parte de los encuestados rondan en la edad de 19 a 26 años, y más de la mitad se moviliza muy frecuentemente por la zona. A continuación, las conclusiones y puntos de discusión respecto a cada tipo de movilidad, sus coincidencias de opiniones y experiencias para con sus iguales y los patrones de pensamiento entre las movilidades:

- a) **Movilidad motorizada, automóvil y motocicleta:** Más de la mitad de los usuarios de este grupo son hombres, la mayoría rondan en la edad de los 19 a 26 años y la gran mayoría percibió un aumento de tiempo importante en sus recorridos por la obra, en esta parte, me sorprendió de sobremanera saber que los automovilistas también padecen y se quejan principalmente de los obstáculos y baches en el camino, además que, aunque pareciera obvio, los cambios o falta de retornos fue una de las situaciones que más les afectó en la movilidad. Mayoritariamente se tiene una percepción negativa de las experiencias vividas en el espacio. Los tópicos principales de la experiencia de estos usuarios son relativos al estrés. Al sentimiento de inseguridad por la congestión vial y al reconocimiento de las dificultades de los usuarios de la movilidad activa.

A pesar de creer que los usuarios de la movilidad motorizada no son conscientes de las ventajas espaciales que tienen dentro del espacio urbano en transformación sus experiencias y opiniones han hecho cambiar esta perspectiva: las personas si se dan cuenta, si saben que el resto de los usuarios tienen más dificultades para moverse, ¿será esta ideología provocada por los movimientos de ciclistas ocurridos? ¿la conciencia social nace o se hace? Las desigualdades espaciales son reales y es algo

de lo que todos nos pudimos dar cuenta. Este me parece un tópico relevante a investigar más adelante, como es que el usuario es consciente de su papel y ventajas o desventajas en el espacio.

- b) **Transporte Público:** La mayor parte de los usuarios del transporte público son mujeres (el 70%), gran parte de estos usuarios van del rango de edad de 19 a 26 años y percibieron un incremento alto de su tiempo de traslado, el doble o más, en esta parte coinciden con el resto al admitir que los escombros y obstáculos en el camino son un problema importante para su movilidad, mientras aquí se destaca que la modificación de cruces peatonales fue la situación que más les perjudicó. La percepción de la experiencia se concibe como negativa la mayoría de las veces.

Los comentarios sobre la experiencia de la movilidad son relativos principalmente a la preocupación y priorización de su movilidad, cuando no pueden ejercerla apropiadamente, los usuarios del transporte público tienden a sentir repercusiones en su estado emocional, por otro lado, un tópico mencionado varias veces eran las referentes a las desigualdades sociales, tendrían a sentir que los usuarios de la movilidad motorizada tendrían ventaja en todos los sentidos durante la intervención, esto destacaba una constante crítica hacia la gestión de la obra, y, por último, la percepción de hostilidad entre movibilidades, compartir el espacio en crisis provocaba constantes roces por el territorio, mayoritariamente porque el auto jugó un papel principal en la distribución espacial durante la obra.

- c) **Ciclistas:** La gran mayoría de usuarios de este tipo de movilidad son hombres, casi la gran mayoría ronda de los 27 a 59 años de edad, este rango de edad fue muy resaltante debido a que las movibilidades mencionadas con anterioridad tienen un grupo más joven de usuarios, quizá sea por la experiencia, por el sentimiento de seguridad, la búsqueda de mejorar sus hábitos de salud, o simplemente por la mentalidad, sin duda este sería un tema de interés para investigaciones futuras; por otro lado, el principal obstáculo de estos usuarios es igualmente el escombros y obstáculos en el camino con la diferencia de que la señalización confusa es otra de las causas por las cuales su movilidad podría verse comprometida en el espacio en transformación, es

congruente con las experiencias y opiniones de los individuos. Mayoritariamente se tiene una percepción negativa de las experiencias vividas en el espacio.

Los comentarios de las personas ciclistas iban relativas al estado físico de la zona, la distribución espacial de cruces y a la sensación de inseguridad que estos causaban, sobre todo porque, entre todas las movilidades, este fue el único grupo que realizó comentarios relacionados a la violencia vial al haberla vivido de primera mano, es indiscutiblemente y a mi parecer una de las movilidades más ignoradas y reprimidas de todas, la autoridad pareciera preferir su inexistencia, es por esto que el sentimiento de injusticia es de la que se habla más, es de reconocer que es una de las movilidades más versátiles, efectivas y económicas de todas, si destinaran infraestructura digna y suficiente definitivamente el paradigma de movilidad cambiaría por completo.

- d) **Peatones:** Esta movilidad es la única que tuvo una coincidencia casi equilibrada de usuarios del género femenino y masculino, al igual que del rango de edad, el cuál puede ir de entre los 19 hasta los 59 años, la gran mayoría no percibió un aumento considerable de sus tiempos destinados a la movilidad por la obra, quizá se le puede atribuir al hecho de que no requieren de un tipo de transporte que los obligue a quedarse en el tráfico, ni tampoco tienen la desventaja espacial al tener que usar la bicicleta, con todas las consideraciones pertinentes para la movilidad segura, en este sentido se puede afirmar que el peatón se encuentra en cierta ventaja espacial por la facilidad de transgredir los usos y evitar los obstáculos, sin embargo, eso no significa que estén seguros en los espacios destinados a su movilidad, la percepción del espacio por la obra no se limita a sus tiempos de traslado, sino a la mala imagen espacial, pérdida de identidad -al ser los usuarios más conectados con el espacio- y a los obstáculos de la obra, los cuáles vuelven a surgir como situación espacial constante en todos los usuarios, seguido de la modificación de recorridos los cuales van acorde a las experiencias espaciales del usuario. La percepción de la experiencia se concibe como negativa mayoritariamente.

Por otro lado, las personas peatonas en sus opiniones y experiencias hacen referencias al sentimiento de segregación y exclusión debido a que la autoridad destinó el espacio de desecho para su movilidad, además de que, el estado físico de la vía no era el

mejor, por lo que si de por si su movilidad ya se veía complicada ahora era peligrosa también, al tener opciones tan limitadas de modos de movilidad seguras y dignas existía un sentimiento generalizado de riesgo haciéndolos sentir inseguros. Igualmente, los usuarios consideras se benefició más al automóvil durante la obra.

- e) **Diario de campo:** en mi experiencia propia es importante recordar que las experiencias recolectadas se han hecho desde mi paradigma de usuaria del transporte público, persona peatona, mujer y estudiante de la Universidad Autónoma de Querétaro, el aumento de mi tiempo fue escalando, al principio fue más del doble, meses después de solo un 80% más para concluir en la última etapa -luego de la apertura del carril confinado- a la restitución del tiempo normal de traslado (40-45 minutos). Mi principal obstáculo coincidió con el de los usuarios peatones, el escombros en el camino y la modificación de recorridos. La gran mayoría de las experiencias registradas tienen tintes negativos.

Las entradas de las experiencias eran relativas a la sensación de una gestión injusta que beneficiaba más a la movilidad motorizada ya que, al ver la forma en que el resto de usuarios se movilizaban podía ver que los más afectados siempre eran los usuarios de la movilidad activa, además, el aumento de los tiempos de traslado era el tema principal de la frustración causada por la obra, caminar por vías dañadas y peligrosas podría ser hasta ignorado pero, invertir tanto tiempo de traslado, fue lo que más causó conflictos.

Parte 4: Categorizar los patrones que intervienen en la percepción experiencial.

Por último, pero no menos relevante, se pudieron observar varios patrones de coincidencia en cuanto a las experiencias de todos los tipos de movilidad, estas fueron:

- Obstáculos en el camino, escombros y baches, todos coincidimos mayoritariamente en que esta era una de las problemáticas más alarmantes de la intervención, sobre todo porque hacía resaltar la poca coordinación y planeación de la empresa constructora encargada de la obra, hizo ver que realmente no se tenía la capacidad de manejar una obra de estas dimensiones, este es uno de los elementos más importantes

a considerar para el mejoramiento de la movilidad del usuario en una obra y considero que es una de las cosas primordiales que se debería de administrar y planear.

- Todos consideramos a la bicicleta como la movilidad más deseable, todos estamos conscientes de que esta movilidad es la más versátil y ventajosa de todas, sin embargo, al reconocer que la infraestructura es insuficiente e inadecuada los usuarios prefieren o tienden a evitarla o ejercerla, prefieren evitar los problemas que este tipo de movilidad les puede traer, por lo que parece algo interesante, la percepción ciudadana es positiva, no odian ni esperan que a los ciclistas se les haga a un lado, es el mismo estado físico del espacio que perpetua de forma sistemática la degradación y violencia hacia el ciclista, el estado es el que sigue perpetuando la creencia de que es la movilidad menos deseable, no hacen infraestructura para motivar su uso y peor, parecen ignorar el hecho de que beneficiando la movilidad activa y dando un sistema de transporte suficiente y digno acabarían con sus problemas de tráfico, una obra de 7mil millones de pesos no, y creo que se dieron cuenta cuando el dinero ya no era suficiente. Orellana, Hermida y Osorio (2017) destacan que las bicicletas requieren menos espacio en la vía y en el estacionamiento en comparación con los vehículos motorizados. Esto libera áreas urbanas y reduce la presión sobre la infraestructura vial existente. Hasta que el gobierno no sea capaz de ver más allá de sus intereses políticos y económicos la sociedad queretana está destinada a la repetición de esta historia una y otra vez.
- Consciencia y empatía, aunque creíamos que el enemigo principal era aquel al que el estado y la administración beneficiaba espacialmente en la obra, pudimos descubrir que en realidad estamos ligados y unidos de formas que no podemos entender, aunque pareciera que no, somos conscientes y somos capaces de ver más allá de nuestra realidad, la obra fue una oportunidad para eso, la crisis abrió la brecha y el panorama para todos, dejamos de centrarnos solo en lo individual para fugazmente mirar al otro lado, la crisis une, puedo recordar varias ocasiones en las que tuve la oportunidad de socializar con personas cuando el tema de conversación era la obra, varias señora se quejaban de lo mucho que tenían que caminar, otras de los cambios tan drásticos del transporte público y sus paradas (así es, al mismo tiempo se hizo una reforma

completa al servicio de transporte público, se renombraron todas las rutas causando confusión).

- Y por último, la parte universal y la más resaltante de todas fue que en los problemas relacionados a la obra todos sabíamos a quién culpar, quién tenía la capacidad de mejorar la situación de estos inconvenientes: la autoridad, a la cual le quedó muy grande la obra, hicieron una gestión pobre y desordenada y, sobre todo, nunca fueron capaces de aceptar su papel en todas las inconsistencias derivadas de la transformación, siempre he tenido el pensamiento de que, si sabes que no tienes la capacidad de realizar y gestionar una actividad es mejor que no la hagas, déjasele a alguien más competente o, en su caso, motívate a aprender y mejorar para después afrontar el problema, se sabe también que esta administración nunca dejó la puerta abierta a la participación ciudadana, iniciaron la obra ignorando los gritos de atención que varias organizaciones, arquitectos, urbanistas e ingenieros les dieron, se cerraron completamente a la intervención de alguien más, eso nos dice demasiado, empezó mal y nosotros fuimos los más afectados, quizá creyeron que el famoso dicho de “echando a perder se aprende” podría exhumarlos de la culpa y las situaciones desencadenadas de la obra, sin embargo, solo hicieron que la sociedad fuera más consciente, que abriera los ojos y exigiéramos lo que se nos debe: el derecho a la ciudad.

Conclusiones

Como reflexión final puedo mencionar que se considera se llegó al objetivo general planteado, el cuál consistía en identificar los patrones de percepción del espacio público en transformación de la peatonalidad en convergencia con otras movilidades a través del análisis de las experiencias de los usuarios, aunque la peatonalidad se planteó primeramente como la movilidad rectora al final se pudo concluir que todas las experiencias son de importancia para la resignificación del espacio. Por otro lado se pudieron describir las particularidades intangibles que componen el panorama histórico, simbólico y de significado del espacio público en transformación, así se pudo reconocer la manera en que la crisis del espacio durante una intervención rompe y a la vez crea nuevas dinámicas, además, se pudo construir una línea de tiempo que pudiera describir la evolución de la obra y los inconvenientes que se pudieron desencadenar. También, la observación del fenómeno social de la transformación del espacio pudo abrir el panorama de conocimiento sobre la relación del espacio con el usuario gracias a experiencias en primera persona, estas se registraron en el diario de campo. El tercer objetivo de la investigación consistió en la recopilación de las experiencias de las personas que se movilizan en el área de estudio por medio de encuestas, se considera también cumplido, así se pudo reconocer a los usuarios de la obra, sus pensamientos, percepciones y vivencias en el espacio, se rompieron paradigmas y prejuicios sobre el resto de los usuarios y también se pudo reconocer su punto de vista. En el último objetivo, categorizar los patrones que intervienen en la percepción experiencial de la movilidad cotidiana del usuario se pudieron encontrar varios puntos de coincidencia en las opiniones y experiencias de los usuarios, aunque al final no se consideró toda la información obtenida de la encuesta, debido a que no iban conectados directamente a este último objetivo, si se pudieron encontrar pautas parecidas y repetitivas en las experiencias recopiladas.

La investigación permitió evidenciar que la gestión de la espacialidad y el estado físico de las vías destinadas a la movilidad durante una intervención, como lo fue en la obra de Paseo 5 de febrero, son situaciones predecibles y con potencialidad a ser mejoradas, es decir, son hechos que pueden evitarse con una planeación y gestión adecuada durante una obra, se puede concluir entonces que muchas de las situaciones derivadas de la obra podrían

contenerse para que dañen lo mínimo a la vida cotidiana del usuario, aunque no se puedan eliminar todas las dificultades, definitivamente hay espacio para la mejora.

Este estudio nos aporta una perspectiva clave en la manera en que se hacen las intervenciones urbanas, la consideración de las necesidades del usuario deberían ser parte de la planeación de la obra, el interés de las autoridades y los urbanistas debería enfocarse en el usuario, no solo a los beneficios económicos y políticos, lamentablemente en esta obra se puede reconocer se politizó desde sus inicios, lo cual probablemente direccionó muchas de las decisiones realizadas para su gestión.

Con base en lo anterior se recomienda que futuros estudios urbanos puedan ser direccionados al mejoramiento de la planeación de obra, el impacto de la transformación física-arquitectónica en la cotidianidad urbana del usuario, a estrategias de mejoramiento de la movilidad en espacios públicos en transformación, a las ventajas de la participación ciudadana en el proceso de obra, al mejoramiento de políticas públicas urbanas para la protección y seguridad del usuario durante la transformación urbana, a la transgresión del uso del espacio urbano durante una intervención y a la modificación de la realidad e identidad urbana por un proyecto; estos destacan la importancia de continuar explorando la movilidad en el espacio público en transformación, para seguir contribuyendo al desarrollo de las estrategias urbanas.

REFERENCIAS

- Anaya Alpide, J. (2021). La condición de civilidad y otredad en el espacio público. *Instituto Politécnico Nacional. Sección de Estudios de Posgrado e Investigación, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura*, 161. Obtenido de <http://tesis.ipn.mx/handle/123456789/29538>
- Arteaga Rosero, A. (2007). *La transformación del espacio público; entre teoría legislación y práctica*. Manizales: Centro de Publicaciones U.C.M.
- Augé, M. (1998). Lugares y no lugares de la ciudad. *III Congreso Chileno de Antropología*. Temuco: Colegio de Antropólogos de Chile A. G. Obtenido de <https://www.aacademica.org/iii.congreso.chileno.de.antropologia/26>
- Bauman, Z. (1991). *Modernity and Ambivalence*. Cambridge: Polity Press.
- Blanco, M. (15 de 09 de 2024). "A pesar de los retrasos, Paseo 5 de Febrero está funcionando bien", señala SDUOP. *El Universal Querétaro*. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/a-pesar-de-los-retrasos-paseo-5-de-febrero-esta-funcionando-bien-senala-sduop/>
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento sur*, 116(1), 39-49.
- Castells, M. (1983). *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*. Berkeley: University of California Press.
- Castells, M. (2010). *The urban question*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Cornejo Portugal, I., & Bellon Cárdenas, E. (2001). Prácticas Culturales de Apropiación Simbólica en el Centro Comercial Santa Fe. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, 8(24).
- de La Llata Gómez, R., Lozano Guzmán, A., Toral Luna, M., & Muñoz Arango, G. (2006). *Medición y análisis del Volúmen de Tránsito en las Principales Vialidades de la Ciudad de Querétaro*. Querétaro: CONCYTEC.
- Escobar Ledesma, A. (28 de 11 de 2022). El colapso. Santiago de Querétaro, Querétaro, México.
- Farrés Delgado, Y., & Matarán Ruiz, A. (2014). Hacia una teoría urbana transmoderna y decolonial: una introducción. *Polis. Revista Latinoamericana*(37).
- Fernández, G. (22 de 10 de 2022). Arranca obra histórica en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México.
- García Vázquez, C. (2011). *Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- García, R. (28 de 06 de 2022). Gobierno busca prohibir tránsito de transporte pesado por obras en 5 de febrero. *AD Querétaro*. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2022/06/28/gobierno-busca-prohibir-transito-de-transporte-pesado-por-obras-en-5-de-febrero/>
- García-Doménech, S. (2014). Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea. *Arte, Individuo y Sociedad*, 26(2), 301-316.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, DC: Island press.
- Gímenez, G., & Héau Lambert, C. (2007). El desierto como territorio, paisaje y referente de identidad. *Culturales*, 7-42.

- Hall, P. (2003). Cities in Civilization: Culture, Innovation, and Urban Order. *Journal of Irish Urban Studies*,(2), 1-14.
- Hansen, W. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, 2(25), 73-76.
- Hubbard, P., & Kitchin, R. (2010). *Key thinkers on space and place*. Sage.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). (2021). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH)*.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, España: Capitán Swing Libros.
- La Sombra de Arteaga. (2023). Reglamento General de Construcciones del estado de Querétaro. Querétaro, Querétaro, México.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad* (Cuarta ed.). (J. Gonzalez-Pueyo, Trad.) Barcelona: Ediciones Península M.R.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Litman, T. (2003). *Accessibility: Defining, evaluating and improving accessibility*. Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T. (2011). Measuring transportation: Traffic, mobility and accessibility. 1-15.
- López Jaramillo, V. (24 de 01 de 2023). El colapso del tránsito. Santiago de Querétaro, Querétaro, México.
- Lynch, K. (1984). Reconsidering the image of the city. *Springer US*, 151-161.
- Lynch, K. (1984). Reconsidering the image of the city. *Springer US*, 151-161.
- M. Figueres, J. (2013). La investigación hemerográfica en Cataluña Estado de la cuestión (1879-2013). *Congreso centroamericano de Comunicación "Desafíos de la comunicación en Centroamérica"*, 22.
- Marcús, J. (2018). Impactos sociales de la transformación del espacio público (Ciudad de Buenos Aires, 2007-2017). *Revista Nodo*, 12(24), 8-20.
- Marshall, S. (2004). *Streets and patterns*. Routledge.
- Morales, P. (2012). *Tamaño necesario de la muestra: ¿Cuántos sujetos necesitamos?* Universidad Pontificia Comillas.
- Morín, E. (1994). *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona: gedisa.
- Municipio del Estado de Querétaro. (2023). *Portal Querétaro*. Obtenido de Portal Querétaro: <https://portal.queretaro.gob.mx/p5f/>
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1998). *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*.
- Noguera, J. (2011). *La ordenación urbanística : conceptos, herramientas y prácticas*. Barcelona: Iniciativa Digital Politécnica.
- Obregón-Biosca, S., & Betanzo-Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una. *Economía, Sociedad y Territorio*, xv(47), 61-98.
- Orellana, D., Heermida, C., & Osorio, P. (2017). Comprendiendo los patrones de movilidad de ciclistas y peatones. *Revista Transporte y Territorio*(16), 167-183.

- Peñalosa, E. (2002). *Transporte urbano y pobreza: Movilidad para el desarrollo*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro. (Mayo de 2023). *Paseo 5 de Febrero*. Obtenido de Paseo 5 de febrero: <https://portal.queretaro.gob.mx/p5f/index.html>
- Poder Judicial del Estado de Querétaro. (09 de 2022). *Código Urbano del Estado de Querétaro*. Recuperado el 2024, de Poder Judicial del Estado de Querétaro: www.poderjudicialqro.gob.mx
- Quiroga, H. (2005). Ciudadanía y espacio público. Debate y perspectivas. *Revista Venezolana de Ciencia Política*(27), 5-32.
- Quiroga, H. (2005). Ciudadanía y espacio público. Debate y perspectivas. *REVISTA VENEZOLANA DE CIENCIA POLÍTICA*(27), 5-32.
- Rolando, G. (2000). *El conocimiento en construcción* (Primera ed.). Barcelona: gedisa editorial.
- Salguero, R. V. (1998). *Historia de la arquitectura y el urbanismo en México* (1 ed., Vol. 3). México D. F., México: Fondo De Cultura Económica. Obtenido de <https://www.bookfinder.com/search/?isbn=9681656083&mode=isbn&st=sr&ac=qr>
- Schlack, E. (2007). Espacio público. *ARQ*(65), 25-27. Obtenido de <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962007000100006>
- Schlack, E. (2007). Espacio público. *ARQ (Santiago)*(65), 25-27.
- Secretaria de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Querétaro. (22 de 05 de 2023). *Paseo 5 de Febrero*. Obtenido de Paseo 5 de Febrero: <https://portal.queretaro.gob.mx/p5f/>
- Sennet, R. (1977). *The Fall of Public Man*. New York: Knopf.
- Spíndola Zago, O. (2016). Espacio, territorio y territorialidad: una aproximación teórica a la frontera. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 27-56.
- Tamayo, M. (2001). *El proceso de la investigación científica*. Editorial Limusa.
- Tonkiss, F. (2014). *Cities by design: The social life of urban form*. John Wiley & Sons.
- Torre, M. (2015). Espacio público y colectivo social. *Nova scientia*, 7(14), 495-510. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-07052015000200495&lng=es&tlng=es.
- Valverde Obando, L. (1993). El Diario de Campo. *Revista Trabajo Social*, 18(39), 308-319.
- Venegas Alarcón, A. (28 de junio de 2023). Plaza de Armas El portal de Querétaro. *Paseo 5-F, la obra urbana de México*. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/paseo-5-f-la-obra-urbana-de-mexico/>
- Venegas Alarcón, S., & Venegas Ramírez, F. (28 de 06 de 2023). Paseo 5-F, la obra urbana de México. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/paseo-5-f-la-obra-urbana-de-mexico/>
- Visión Empresarial Querétaro. (16 de 05 de 2024). *Visión Empresarial Querétaro*. Obtenido de Paseo 5 de Febrero la obra del futuro.: <https://www.visionempresarialqueretaro.mx/single-post/paseo-5-de-febrero-la-obra-del-futuro>
- Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*.

Referencias fichas hemerográficas

- (1) Santoyo, K. (04 de 07 de 2022). Paseo 5 de Febrero: PUQSA, ganadora del contrato, sin experiencia en obras pluviales. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-puqsa-ganadora-del-contrato-sin-experiencia-en-obras-pluviales/>
- (2) Redacción Querétaro (12 de 07 de 2022). QROTECTORES, el programa de cuidado del medio ambiente del gobierno de Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/qrotectores-el-programa-de-cuidado-del-medio-ambiente-del-gobierno-de-queretaro/>
- (3) Márquez, M. (19 de 07 de 2022). Reportan 13% de avance en obra de 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/sociedad/paseo-5f-reportan-13-de-avance-en-obra-de-5-de-febrero/>
- (4) Contacto (28 de 07 de 2022). Paseo 5 de febrero será ejemplo nacional: Kuri. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/paseo-5-de-febrero-sera-ejemplo-nacional-kuri/>
- (5) Márquez, M. (18 de 08 de 2022). Quitarán las paradas Dubái de avenida 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/quitaran-las-paradas-dubai-de-avenida-5-de-febrero/>
- (6) Redacción Querétaro (29 de 08 de 2022). Obras, tráfico y regreso a clases; gobernador de Querétaro pide tolerancia. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/obras-trafico-y-regreso-clases-gobernador-de-queretaro-pide-tolerancia/>
- (7) Redacción Querétaro (04 de 09 de 2022). Hasta nuevo aviso, estarán cerrados 8 puntos de avenida 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/hasta-nuevo-aviso-estaran-cerrados-8-puntos-de-avenida-5-de-febrero/>
- (8) Redacción Querétaro (13 de 09 de 2022). Por obras, cierran tramo de avenida 5 de Febrero, cerca de la UAQ. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/por-obras-cierran-tramo-de-avenida-5-de-febrero-cerca-de-la-uaq/>
- (9) Segura, F. (15 de 09 de 2022). “El tráfico va a aumentar”: Mauricio Kuri pide tolerancia. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/el-trafico-va-a-aumentar-mauricio-kuri-pide-tolerancia-8892301.html>
- (10) López, Z. (16 de 09 de 2022). Obras en Avenida 5 de Febrero sólo tardarán año y medio, confirman autoridades. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/obras-en-avenida-5-de-febrero-solo-tardaran-ano-y-medio-confirman-autoridades/>
- (11) Redacción Querétaro (23 de 09 de 2022). ¡Aguas! Ya está cerrado el cruce de Zaragoza y Avenida 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/aguas-ya-esta-cerrado-el-cruce-de-zaragoza-y-avenida-5-de-febrero/>

- (12) Márquez, M. (09 de 10 de 2022). Primera etapa de Paseo 5 de Febrero lleva el 85%. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/primera-etapa-de-paseo-5-de-febrero-lleva-el-85/>
- (13) González, E. (11 de 10 de 2022). Rutas alternas por demolición de puentes en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2022/10/11/rutas-alternas-por-demolicion-de-puentes-en-5-de-febrero/>
- (14) Rosas, S. (16 de 10 de 2022). Negocios perderán ventas por obras en avenida 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/cartera/negocios-perderan-ventas-por-obras-en-avenida-5-de-febrero/>
- (15) Márquez, M. (20 de 10 de 2022). Inician mañana los cierres en avenida 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/inician-manana-los-cierres-en-avenida-5-de-febrero/>
- (16) Segura, F. & González Hudson, G. (21 de 10 de 2022). Adiós a los puentes de 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/adios-a-los-puentes-de-5-de-febrero-9067635.html>
- (17) Fernández, G. (22 de 10 de 2022). Arranca obra histórica en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2022/10/22/arranca-obra-historica-en-5-de-febrero/>
- (18) Redacción Querétaro (13 de 10 de 2022). Por 11 meses, 5 de Febrero tendrá sólo 2 carriles y medio. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/video/video-por-11-meses-5-de-febrero-tendra-solo-2-carriles-y-medio/>
- (19) Redacción Querétaro (22 de 10 de 2022). Hay siete rutas alternas para evitar el paso por las obras en Avenida 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/hay-siete-rutas-alternas-para-evitar-el-paso-por-las-obras-en-avenida-5-de-febrero/>
- (20) Staff (24 de 10 de 2022). Tráfico fluido pese a cierre de carriles centrales en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/trafico-fluido-pese-a-cierre-de-carriles-centrales-en-5-de-febrero-9085814.html>
- (21) Redacción Querétaro (25 de 10 de 2022). Habilitan retornos en Avenida 5 de Febrero; el objetivo es agilizar el tránsito. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/habilitan-retornos-en-avenida-5-de-febrero-el-objetivo-es-agilizar-el-transito/>
- (22) Márquez, M. (27 de 10 de 2022). Obras en 5 de Febrero afectan frecuencia del transporte público. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/obras-en-5-de-febrero-afectan-frecuencia-del-transporte-publico/>
- (23) Domínguez, B. (09 de 11 de 2022). Paseo 5 de Febrero: Personas se acostumbran al tráfico de la ciudad, señala Coparmex. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-personas-se-acostumbran-al-traffic-de-la-ciudad-senala-coparmex/>
- (24) Flores, F. (19 de 11 de 2022). Taxis evitan recoger pasaje en 5 de Febrero; "está muy pesado el tráfico". Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/taxis-evitan-recoger-pasaje-en-5-de-febrero-esta-muy-pesado-el-traffic/>

- (25) Márquez, M. (10 de 11 de 2022). A causa de las obras en Querétaro, suspenden desfile del 20 de Noviembre. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/causa-de-las-obras-en-queretaro-suspenden-desfile-del-20-de-noviembre/>
- (26) Velázquez, C. (21 de 11 de 2022). Paseo 5 de Febrero: Obras borran a comerciantes del IMSS. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-obras-borran-a-comerciantes-del-imss/>
- (27) Rosas, S. (22 de 11 de 2022). Obras en 5 de Febrero ponen contra las cuerdas a negocios. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/obras-en-5-de-febrero-ponen-contra-las-cuerdas-negocios/>
- (28) Escobar Ledesma, A. (28 de 11 de 2022). El colapso. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/invitados/el-colapso/>
- (29) Redacción Querétaro (02 de 12 de 2022). La bici es la mejor alternativa para llegar a la escuela, afirma una mamá en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/video/video-la-bici-es-la-mejor-alternativa-para-llegar-la-escuela-afirma-una-mama-en-queretaro/>
- (30) Rosas, S. (21 de 12 de 2022). ¡Hay más accidentes! Obras en Paseo de 5 de Febrero aumentan los "laminazos". Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/hay-mas-accidentes-obras-en-paseo-de-5-de-febrero-aumentan-los-laminazos/>
- (31) Carranza Venegas, M. (28 de 12 de 2022). Arregla capital 27 vías alternas a 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/arregla-capital-27-vias-alternas-a-5-de-febrero/>
- (32) Márquez, M. (09 de 01 de 2023). ¡Entérate! Desviarán 10 rutas de Qrobús debido a las obras en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/enterate-desviaran-10-rutas-de-qrob-us-debido-las-obras-en-5-de-febrero/>
- (33) Redacción Querétaro(18 de 01 de 2023). Ya de plano, apagué el coche; el tráfico está insoportable en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/ya-de-plano-apague-el-coche-el-trafico-esta-insoportable-en-5-de-febrero/>
- (34) López, Z. (20 de 01 de 2023). El Paseo 5 de Febrero tendrá zonas culturales; las diseñarán estudiantes de la UAQ. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/orgullo-queretano/el-paseo-5-de-febrero-tendra-zonas-culturales-las-disenaran-estudiantes-de-la-uaq/>
- (35) López Jaramillo, V. (24 de 01 de 2023). El colapso del tránsito. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/opinion/columnistas/minotauro/el-colapso-del-transito/>
- (36) Márquez, M. (25 de 01 de 2023). Las obras de 5 de Febrero van en tiempo y forma, señalan. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/las-obras-de-5-de-febrero-van-en-tiempo-y-forma-senalan/>
- (37) Segura, F. (26 de 01 de 2023). Cambios en Qrobús hasta concluir Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/cambios-en-qrob-us-hasta-concluir-paseo-5-de-febrero-9524365.html>

- (38) De la Vega Contreras, B. (30 de 01 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Si el Qrobús no llega a La Obrera, los peatones irán a ella... Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-si-el-qrobús-no-llega-a-la-obrera-los-peatones-iran-a-ella/>
- (39) Munguía, K. (02 de 02 de 2023). Obras retrasan 30% al transporte público. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/obras-retrasan-30-al-transporte-publico-9560088.html>
- (40) Vázquez, A. (06 de 02 de 2023). Supervisa Kuri avances de Paseo 5 de febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/paseo-5-de-febrero-reporta-un-progreso-del-20-9579668.html>
- (41) Redacción Querétaro (17 de 02 de 2023). Cambian retornos de automovilistas y pasos peatonales en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/cambian-retornos-de-automovilistas-y-pasos-peatonales-en-paseo-5-de-febrero/>
- (42) Márquez, M. (23 de 02 de 2023). Obras en 5 de Febrero causan violencia vial; son un riesgo para la ciudadanía en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/seguridad/obras-en-5-de-febrero-causan-violencia-vial-son-un-riesgo-para-la-ciudadania-en-queretaro/>
- (43) Elizondo, A. (25 de 02 de 2023). Paseo 5 de Febrero: ¡Que no se te pase! Conoce las vías alternas por el cierre de esta noche. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-que-no-se-te-pase-conoce-las-vias-alternas-por-el-cierre-de-esta-noche/>
- (44) Admin (27 de 02 de 2023). Paseo 5 de febrero está diseñado con base a la pirámide de movilidad, mejorará la calidad de vida: Vocería. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://expresoqueretaro.com/2023/02/27/paseo-5-de-febrero-esta-disenado-con-base-a-la-piramide-de-movilidad-mejorara-la-calidad-de-vida-voceria/>
- (45) Redacción Querétaro (28 de 02 de 2023). En bici y caminando, queretanos hacen llevaderas las obras en el Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/en-bici-y-caminando-queretanos-hacen-llevaderas-las-obras-en-el-paseo-5-de/>
- (46) Pérez, E. (04 de 03 de 2023). Obras y nuevas rutas complican la movilidad en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/obras-y-nuevas-rutas-complican-la-movilidad-en-queretaro/>
- (47) Segura, F. (07 de 03 de 2023). “Bandereros” cerraron obra por 30 minutos. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/bandereros-cerraron-obra-por-30-minutos-9724104.html>
- (48) Márquez, M. (06 de 03 de 2023). Los burócratas a home office para reducir el tráfico en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/obras-paseo-5-de-febrero-los-burocratas-home-office-para-reducir-el-trafico-en-queretaro/>
- (49) Arreola Santana, D. (06 de 03 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Este será el impacto por la reducción a un carril de Tlacote a Zaragoza. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-este-sera-el-impacto-por-la-reduccion-a-un-carril-de-tlacote-a-zaragoza/>

- (50) Vázquez, A. (07 de 03 de 2023). Trabajos en 5 de febrero dejan sin internet a 4 campus de la UAQ. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/trabajos-en-5-de-febrero-dejan-sin-internet-a-4-campus-de-la-uaq-9727425.html>
- (51) Elizondo, A. (08 de 03 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Así será el cierre de hoy 8 de marzo; aquí las rutas alternas. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-asi-sera-el-cierre-de-hoy-8-de-marzo-aqui-las-rutas-alternas/>
- (52) Márquez, M. (10 de 03 de 2023). Desmantelan cuatro paradas tipo Dubái en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/desmantelan-cuatro-paradas-tipo-dubai-en-5-de-febrero/>
- (53) Pérez, E. (12 de 03 de 2023). Obras de 5 de Febrero también afectan a tianguistas. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/cartera/obras-de-5-de-febrero-tambien-afectan-tianguistas/>
- (54) Redacción Querétaro (15 de 03 de 2023). Cerrarán carriles de 5 de Febrero en dirección a Jurica. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/cierran-carriles-de-5-de-febrero-en-direccion-jurica/>
- (55) Mascott, K. (17 de 03 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Obra no resolverá a tráfico, reconoce secretario de Obras. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-obra-no-resolvera-a-traffic-reconoce-secretario-de-obras/>
- (56) Redacción Querétaro (18 de 03 de 2023). Operador choca intencionalmente contra unidad Qrobús en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/seguridad/video-operador-choca-intencionalmente-contra-unidad-qrobus-en-queretaro/>
- (57) Chávez, S. (20 de 03 de 2023). Rutas de transporte por 5 de Febrero no sufrirán cambios en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de https://rotativo.com.mx/metropoli/queretaro/rutas-transporte-por-5-febrero-no-sufriran-cambios-en-queretaro_1504112_102.html
- (58) Redacción Querétaro (21 de 03 de 2023). Por la seguridad de todos. A partir del 21 de marzo, funcionará un carril en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/por-la-seguridad-de-todos-partir-del-21-de-marzo-funcionara-un-carril-en-5-de-febrero/>
- (59) Martínez, A. (21 de 03 de 2023). Se verán avances en 3 semanas en obra de Paseo 5 de Febrero: Kuri. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://queretaro.quadratin.com.mx/se-veran-avances-en-3-semanas-en-obra-de-paseo-5-de-febrero-kuri/>
- (60) Rosas, S. (26 de 03 de 2023). Transportistas tardan hasta 2 horas en cruzar el Paseo 5 de Febrero, en Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/transportistas-tardan-hasta-2-horas-en-cruzar-el-paseo-5-de-febrero-en-queretaro/>
- (61) Redacción Querétaro (11 de 04 de 2023). Cerrarán carriles de “alta” en 5 de Febrero; desde este martes hasta nuevo aviso. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/cerraran-carriles-de-alta-en-5-de-febrero-desde-este-martes-hasta-nuevo-aviso/>

- (62) Pérez, E. (12 de 04 de 2023). “Obras de Paseo 5 de Febrero pueden influir en delitos en la capital de Querétaro”. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/obras-de-paseo-5-de-febrero-pueden-influir-en-delitos-en-la-capital-de-queretaro/>
- (63) Jiménez, D. (13 de 04 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Esto sabemos del cierre que continuará entre Tlacote y Zaragoza. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-esto-sabemos-del-cierre-que-continuará-entre-tlacote-y-zaragoza/>
- (64) Álvarez, D. (17 de 04 de 2023). Demora en Paseo 5 de Febrero agravará conflictos viales, alertan. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/policiaca/demora-en-paseo-5-de-febrero-agravará-conflictos-viales-alertan-9926009.html>
- (65) Rosas, S. (25 de 04 de 2023). El Paseo 5 de Febrero no resolverá los problemas de movilidad de Querétaro. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/el-paseo-5-de-febrero-no-resolverá-los-problemas-de-movilidad-de-queretaro/>
- (66) Redacción Querétaro (27 de 04 de 2023). Ciclista se accidenta al caer en una coladera de las obras de 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/seguridad/ciclista-se-accidenta-al-caer-en-una-coladera-de-las-obras-de-5-de-febrero/>
- (67) Álvarez, D. (28 de 04 de 2023). Colocan concreto a puente subterráneo de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/colocan-concreto-en-puente-subterráneo-de-5-de-febrero-9988159.html>
- (68) Munguía, K. (29 de 04 de 2023). Trabajan a marchas forzadas en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/realizarán-primeras-pruebas-en-paseo-a-desnivel-de-5-de-febrero-9992016.html>
- (69) Redacción Querétaro (01 de 05 de 2023). Abren un tramo de carriles centrales del Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/abren-un-tramo-de-carriles-centrales-del-paseo-5-de-febrero-en-la-capital-de-queretaro/>
- (70) N. Parra, J. (01 de 05 de 2023). Paseo 5 de Febrero: ¿Se podrá concluir a tiempo? Examinamos el proyecto y sus avances. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-se-podrá-concluir-a-tiempo-examinamos-el-proyecto-y-sus-avances/>
- (71) Santoyo, K. (01 de 05 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Prometen 600 árboles nuevos; todavía no aclaran destino de los retirados. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-prometen-600-arboles-nuevos-todavía-no-aclaran-destino-de-los-retirados/>
- (72) Rosas, S. (02 de 05 de 2023). Avances de obra. Abren paso de 5 de Febrero en su cruce con avenida Zaragoza. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/avances-de-obra-abren-paseo-5-de-febrero-en-su-cruce-con-avenida-zaragoza/>
- (73) Carranza Venegas, M. (16 de 05 de 2023). Garantizan operación de la red pluvial en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/garantizan-funcionamiento-de-infraestructura-pluvial/>

- (74) Pérez, A. (08 de 06 de 2023). Obra del Paseo 5 de Febrero afecta a la UAQ. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/sociedad/obra-del-paseo-5-de-febrero-afecta-la-uaq-reporta-facultad-de-psicologia/>
- (75) Rosas, S. (20 de 06 de 2023). Paradas de Qrobús en Paseo 5 de Febrero contarán con sanitarios y servicios de datos. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/paradas-de-qrobús-en-paseo-5-de-febrero-contaran-con-sanitarios-y-servicios-de-datos/>
- (76) Vázquez, A. (21 de 06 de 2023). Analizan expertos la obra de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/analizan-expertos-la-obra-de-paseo-5-de-febrero-10252440.html>
- (77) Gallardo, M. (24 de 06 de 2023). Evitan taxistas pasar por 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/evitan-taxistas-pasar-por-5-de-febrero-10268913.html>
- (78) Redacción Querétaro (26 de 06 de 2023). Mauricio Kuri visitó las obras del Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/video-mauricio-kuri-visito-las-obras-del-paseo-5-de-febrero/>
- (79) Venegas Alarcón, A. & Venegas Ramírez, F. (28 de 06 de 2023). Paseo 5-F, la obra urbana de México. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/paseo-5-f-la-obra-urbana-de-mexico/>
- (80) Gallardo, M. (05 de 07 de 2023). Causa malestar tráfico en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/causa-malestar-trafico-en-5-de-febrero-10326072.html>
- (81) López, Z. (07 de 07 de 2023). Ciudadanos y autoridades supervisan obras del Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/ciudadanos-y-autoridades-supervisan-obras-del-paseo-5-de-febrero/>
- (82) Gallardo, M. (07 de 07 de 2023). Usuarios de transporte público prefieren caminar para llegar a tiempo. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/usuarios-de-transporte-publico-prefieren-caminar-para-llegar-a-tiempo-10333297.html>
- (83) Rosas, S. (08 de 07 de 2023). Comprarán camiones especiales para el Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/compraran-camiones-especiales-para-el-paseo-5-de-febrero/>
- (84) Álvarez, D. (31 de 07 de 2023). Listo el retorno de Paseo 5 de Febrero a Tlacote. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/listo-el-retorno-de-paseo-5-de-febrero-a-tlacote-10462134.html>
- (85) Gallardo, M. (04 de 08 de 2023). Arranca construcción de estaciones en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/arranca-construccion-de-estaciones-en-5-de-febrero-10483897.html>
- (86) Gallardo, M. (13 de 08 de 2023). Preparan colocación de travesaños de puentes de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/preparan-colocacion-de-travesaños-de-puentes-de-paseo-5-de-febrero-10529143.html>

- (87) A. Jiménez, D. (16 de 08 de 2023). Paseo 5 de Febrero: 413 días después, falta una tercera parte del proyecto. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-413-dias-despues-falta-una-tercera-parte-del-proyecto/>
- (88) González Hudson, G. (17 de 08 de 2023). Cerrarán paso a suburbanos en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/cerraran-paso-a-suburbanos-en-5-de-febrero-10548822.html>
- (89) Álvarez, D. (28 de 08 de 2023). Hasta dos horas de tráfico para llegar a escuelas. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/hasta-dos-horas-de-traffic-para-llegar-a-escuelas-10605796.html>
- (90) Uriegas, C. (10 de 09 de 2023). Cae camión a carriles centrales de 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/185980-2/>
- (91) INQRO (14 de 09 de 2023). Se incendian tubos de la obra de 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/se-incendian-tubos-de-la-obra-de-5-de-febrero/>
- (92) Lara, J. (18 de 09 de 2023). Paseo 5 de Febrero registra avance del 75 %. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/09/18/paseo-5-de-febrero-registra-avance-del-75/>
- (93) A. Jiménez, D. (20 de 09 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Tráfico por obras, un cáncer que se expande por toda la ciudad. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-traffic-por-obras-un-cancer-que-se-expande-por-toda-la-ciudad/>
- (94) Lara, J. (25 de 09 de 2023). Paseo 5 de Febrero abrirá carril confinado en noviembre. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/09/25/paseo-5-de-febrero-abrira-carril-confinado-en-noviembre/>
- (95) A. Jiménez, D. (28 de 09 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Riña o robo, las dos líneas de investigación por trabajador asesinado. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-rina-o-robo-las-dos-lineas-de-investigacion-por-trabajador-asesinado/>
- (96) Lara, J. (12 de 10 de 2023). Abrirán otro paso a desnivel en 5 de Febrero este fin de semana. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/10/12/abriran-otro-paso-a-desnivel-en-5-de-febrero-este-fin-de-semana/>
- (97) A. Jiménez, D. (12 de 10 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Kuri anuncia ‘tregua’ a obras que entorpezcan el tráfico. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-kuri-anuncia-tregua-a-obras-que-entorpezcan-el-traffic/>
- (98) Jiménez, G. (17 de 10 de 2023). 5 de febrero impactará en valores catastrales de predios de la zona y alrededores. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://plazadearmas.com.mx/5-de-febrero-impactara-en-valores-catastrales-de-predios-de-la-zona-y-aledanos/>
- (99) A. Jiménez, D. (06 de 11 de 2023). Paseo 5 de febrero: ¡Ahora sí! Fin de año y fin de obra, dice Kuri. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-ahora-si-fin-de-ano-y-fin-de-obra-dice-kuri/>

- (100) Lara, J. (09 de 11 de 2023). No habrá recursos federales para la obra Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/11/09/no-habra-recursos-federales-para-la-obra-paseo-5-de-febrero/>
- (101) N. Parra, J. (21 de 11 de 2023). Paseo 5 de Febrero: ¿Cuenta regresiva? Faltan 40 días para acabar la obra y así van los trabajos. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-cuenta-regresiva-faltan-40-dias-para-acabar-la-obra-y-asi-van-los-trabajos/>
- (102) González, E. (24 de 11 de 2023). Duda gobernador, sobre la posibilidad de concluir 5 de Febrero este año. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/11/24/duda-gobernador-sobre-la-posibilidad-de-concluir-5-de-febrero-este-ano/>
- (103) Gallardo, M. (27 de 11 de 2023). A vuelta de rueda en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/a-vuelta-de-rueda-en-paseo-5-de-febrero-11062971.html>
- (104) Lara, J. (04 de 12 de 2023). Cierre vial en Prolongación Tecnológico por obras en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/12/04/cierre-vial-en-prolongacion-tecnologico-por-obras-en-5-de-febrero/>
- (105) A. Jiménez, D. (11 de 12 de 2023). Paseo 5 de Febrero: Habrá zonas donde el tráfico no se podrá quitar, reconoce gobernador. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-habra-zonas-donde-el-trafico-no-se-podra-quitar-reconoce-gobernador/>
- (106) Gallardo, M. (23 de 12 de 2023). Obra peatonal en Paseo 5 de Febrero será lo último. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/obra-peatonal-en-paseo-5-de-febrero-sera-lo-ultimo-11187789.html>
- (107) Lara, J. (14 de 12 de 2023). 5 de Febrero terminará a finales de febrero del 2024. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2023/12/14/5-de-febrero-concluire-a-finales-de-febrero-del-2024/>
- (108) A. Jiménez, D. (08 de 01 de 2024). Paseo 5 de Febrero: Ahora, ¡hasta marzo!; secretario admite que dependen de Grupo ICA en entrega. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-ahora-hasta-marzo-secretario-admite-que-dependen-de-grupo-ica-en-entrega/>
- (109) Zamora, J. (10 de 01 de 2024). Paseo 5 de febrero La obra interminable. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.garmoclick.com/noticias/paseo-5-de-febrero-la-obra-interminable/>
- (110) González Hudson, G. (16 de 01 de 2024). Otro puente abierto en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/otro-puente-abierto-en-paseo-5-de-febrero-11289764.html>
- (111) Lara, J. (21 de 01 de 2024). Han concluido 15 de 22 puentes vehiculares en 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2024/01/21/han-concluido-15-de-22-puentes-vehiculares-en-5-de-febrero/>
- (112) Lara, J. (22 de 01 de 2024). ICA será sancionada por retraso en Paseo 5 de Febrero: SDUOP. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2024/01/22/ica-sera-sancionada-por-retraso-en-paseo-5-de-febrero-sduop/>

- (113) Lara, J. (27 de 01 de 2024). Paseo 5 de Febrero sí se entregará en marzo: SDUOP. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2024/01/27/paseo-5-de-febrero-si-se-entregara-en-marzo-sduop/>
- (114) Munguía, K. (31 de 01 de 2024). Es inviable eliminar puentes peatonales de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/es-inviable-eliminar-puentes-peatonales-de-paseo-5-de-febrero-11367379.html>
- (115) Laines, G. (10 de 02 de 2024). Obras en 5 de Febrero con un 95 por ciento de avance. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2024/02/10/obras-en-5-de-febrero-con-un-95-por-ciento-de-avance/>
- (116) A. Jiménez, D. (14 de 02 de 2024). Paseo 5 de Febrero: ‘La obra se nos fue de las manos’; Kuri reitera disculpa por retrasos. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-la-obra-se-nos-fue-de-las-manos-kuri-reitera-disculpa-por-retrasos/>
- (117) Gallardo, M. (17 de 02 de 2024). Cruces a nivel banqueta en 5 estaciones Qrobús ubicadas en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/cruces-a-nivel-banqueta-en-5-estaciones-qrobust-ubicadas-en-paseo-5-de-febrero-11456077.html>
- (118) Lara, J. (26 de 02 de 2024). Habilitan vuelta derecha de 5 de Febrero a Bernardo Quintana. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2024/02/26/habilitan-vuelta-derecha-de-5-de-febrero-a-bernardo-quintana/>
- (119) Mascott, K. (27 de 02 de 2024). Qrobús, en ti confiamos: Kuri apuesta a regalar bonos y tarjetas antes de la veda electoral. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/qrobust-en-ti-confiamos-kuri-apuesta-a-regalar-bonos-y-tarjetas-antes-de-la-veda-electoral/>
- (120) Marín, K. (28 de 02 de 2024). Paseo 5 de Febrero: Cuanalo promete seguridad en obra que se abrió incompleta. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-cuanalo-promete-seguridad-en-obra-que-se-abrio-incompleta/>
- (121) Gallardo, M. (05 de 03 de 2024). Cruzan puentes de 275 metros de largo en Paseo 5F. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/cruzan-puentes-de-275-metros-de-largo-en-paseo-5f-11545153.html>
- (122) Gallardo, M. (16 de 03 de 2024). Cierran carriles este fin de semana por obras. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/cierran-carriles-este-fin-de-semana-por-obras-11611133.html>
- (123) Gallardo, M. (22 de 03 de 2024). Una vez más, llaman a utilizar los pasos peatonales de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/una-vez-mas-llaman-a-utilizar-los-pasos-peatonales-de-paseo-5-de-febrero-11636930.html>
- (124) Munguía, K. (27 de 03 de 2024). Ciclovía banquetera provoca protestas. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/se-manifiestan-ciclistas-acusando-ser-escuchados-11665128.html>

- (125) Álvarez, D. (01 de 04 de 2024). Ciclistas exigen movilidad justa en Paseo 5F. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/se-manifiestan-por-la-movilidad-en-paseo-5-de-febrero-11690018.html>
- (126) Álvarez, D. (02 de 04 de 2024). Corrigen ciclovia en Paseo 5 de Febrero tras manifestación. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/corrigien-infraestructura-vial-tras-protesta-en-paseo-5-de-febrero-11695325.html>
- (127) Gallardo, M. (05 de 04 de 2024). Colocan elevadores en puentes peatonales de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/colocan-elevadores-en-puentes-peatonales-de-paseo-5-de-febrero-11707845.html>
- (128) Gallardo, M. (05 de 04 de 2024). Sensibilizan sobre movilidad en 5F. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/se-sensibilizan-colectivos-y-gobierno-estatal-en-movilidad-11710369.html>
- (129) Alcocer, N. (15 de 04 de 2024). Paseo 5 de Febrero: Obra se ‘politiza’ por lo deficiente, no por protestas. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://tribunadequeretaro.com/informacion/paseo-5-de-febrero-obra-se-politiza-por-lo-deficiente-no-por-protestas/>
- (130) Gutiérrez, Á. (28 de 04 de 2024). Arrollan a dos en Paseo 5 de Febrero; uno murió y el otro quedó herido. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/policiaca/arrollan-a-dos-en-paseo-5-de-febrero-uno-murio-y-el-otro-queda-herido-11832880.html><https://www.diariodequeretaro.com.mx/policiaca/arrollan-a-dos-en-paseo-5-de-febrero-uno-murio-y-el-otro-queda-herido-11832880.html>
- (131) Gallardo, M. (28 de 04 de 2024). Inició funcionamiento de semáforos en 5F. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/colocan-semaforos-peatonales-y-viales-afuera-de-estaciones-en-5-de-febrero-11832868.html>
- (132) Gallardo, M. (04 de 05 de 2024). Obelisco de Paseo 5 de Febrero será un museo y mirador. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/obelisco-de-paseo-5-de-febrero-sera-un-museo-y-mirador-11861066.html>
- (133) Gallardo, M. (17 de 05 de 2024). Se unen a Qrobús 2 concesionarios más: AMEQ. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/preparan-dos-rutas-para-reforzar-servicio-de-qrobus-11935083.html>
- (134) González Hudson, G. (20 de 05 de 2024). Instalan cableado subterráneo en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/instalan-cableado-subterraneo-en-paseo-5-de-febrero-11950633.html>
- (135) Lara J. (22 de 05 de 2024). No hay avances en cicloviás de 5 de Febrero: Observatorio de Movilidad. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/2024/05/22/no-hay-avances-en-ciclovi-as-de-5-de-febrero-observatorio-de-movilidad/>
- (136) Gallardo, M. (23 de 05 de 2024). Sin avance el diálogo de cicloviás. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/sin-avance-el-dialogo-de-ciclovi-as-11963999.html>
- (137) Álvarez, D. (06 de 06 de 2024). Habrá corte de agua en 30 colonias por obras de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/habra-corte-de-agua-en-30-colonias-por-obras-de-paseo-5-de-febrero-12048134.html>

- (138) Gallardo, M. (09 de 06 de 2024). Cambio de cableado afectó estaciones de Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/cambio-de-cableado-afecto-estaciones-de-paseo-5-de-febrero-12056404.html>
- (139) Lara, J. (12 de 06 de 2024). 5 de Febrero está casi al 100 %: SDUOP. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://aldialogo.mx/queretaro/estado/2024/06/12/5-de-febrero-esta-casi-al-100-sduop/>
- (140) Gallardo, M. (12 de 06 de 2024). Entiendo enojo por P5F: Kuri. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/ha-costado-5f-sangre-sudor-y-lagrimas-mauricio-kuri-12074177.html>
- (141) Gallardo, M. (21 de 06 de 2024). Reportan goteras en estaciones Qrobús ubicadas en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/reportan-goteras-en-estaciones-qrobus-ubicadas-en-paseo-5-de-febrero-12118699.html>
- (142) Gutiérrez, Á. (30 de 06 de 2024). Conductora se salva de caer a una excavación en Paseo 5 de Febrero. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/policiaca/conductora-se-salva-de-caer-a-una-excavacion-en-paseo-5-de-febrero-12167553.HTML>
- (143) Domínguez, B. (03 de 07 de 2024). Paseo 5 de Febrero sigue sin concluirse. Santiago de Querétaro, Querétaro, México. Obtenido de <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/paseo-5-de-febrero-sigue-sin-concluirse-12180770.html>

ANEXO 1

REGISTROS DE DIARIO DE CAMPO



Figura 38. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

03 de noviembre 2022

Hoy tomé estas fotografías arriba del puente peatonal frente a la Uaq, se puede observar el tráfico, ha estado colapsado, me hago mínimo 1 hora y 30 minutos en autobús, por lo que hay veces que salgo 2 horas debido a la tardanza de las rutas en pasar por las paradas de autobús. Me impactó todo el movimiento que está generando esta obra, sobre todo por la confusión que me ha generado la modificación espacial de lo poco que conocía de esta avenida.



Figura 39. Pérez, P. I., (2022) Av. 5 de febrero [jpg], Querétaro.



Figura 40. Pérez, P. I., (2022) Transformación [jpg], Querétaro.



Figura 41. Pérez, P. I., (2022) Parada de autobús [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23km).

176 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

86 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

12.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.2km).

3 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

1 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

1.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 42. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

04 de noviembre 2022

Hoy cuando iba de regreso a mi casa en el transporte público vi esta máquina excavadora en la obra, está pintada con colores vibrantes y llamativos. Al igual que los otros días hoy el tráfico ha estado muy cansado, a veces pasamos de veinte a treinta minutos en un mismo lugar sin un solo movimiento. Recientemente una de mis compañeras sufrió acoso por parte de los trabajadores de la obra.



Figura 43. Pérez, P. I., (2022) Maquinaria p5f [jpg], Querétaro.



Figura 44. Pérez, P. I., (2022) Maquinaria p5f [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23km).



176 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



86 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.2km).



3 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



1 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



1.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 45. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

06 de noviembre 2022

Tome esta foto mientras esperaba el autobús, llevaba esperando aproximadamente veinte minutos y seguía sin pasar mi autobús, estos últimos días la espera es la misma o a veces incluso más, los autobuses van repletos y en muchas ocasiones los operarios prefieren no detenerse, hay mucho caos, tráfico y gente, todos esperando poder llegar a casa lo antes posible. La fotografía de la Figura 47 fue descargada de internet, creo que representa lo que todos sentimos ahora.



Figura 46. Pérez, P. I., (2022) Tráfico y personas [jpg], Querétaro.



Figura 47. Desconocido (2022) Destrucción [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.3km).



180 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



84 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.9km).



2 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



7.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 48. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Figura 49. Pérez, P. I., (2022) Retorno [jpg], Querétaro.

18 de noviembre 2022

Hoy caminando por el puente peatonal tomé la fotografía de la Figura 49, se puede observar el avance de la obra, hasta ahora toda el área central ha dejado de existir como la conocíamos hace unos meses. El tráfico a los costados no se hace esperar, cada día me siento más cansada y desanimada de tener que cruzar por esto para llegar a mi universidad a mis cursos de posgrado, se está volviendo una carga más.

Transporte público
(22.3km).



180 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



84 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.9km).



2 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



7.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 50. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

30 de enero 2023

Hoy fue uno de esos días en que tuve que bajarme del autobús a varios kilómetros de mi destino debido a que esta perspectiva suena más rápida a esperar a que el tráfico avance, caminé casi una hora, he observado todos estos días que es una acción que se ha generalizado entre los usuarios del transporte público. La fotografía de la Figura 51 fue tomada arriba del puente frente a la fábrica Nestlé, desde aquí se puede observar la magnitud del caos.



Figura 51. Pérez, P. I., (2023) Destrucción [jpg], Querétaro.



Figura 52. Pérez, P. I., (2023) Espacio vacío [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(19.4km).**



213 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



73 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



14.8%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal (4.47km).



56 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



31.5%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 53. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

08 de agosto 2023

Ayer fue un día muy lluvioso (toda la semana ha llovido). El tráfico igualmente ha estado muy intenso, sigo haciéndome de hora y media a 2 horas de traslado, me bajé antes del camión aproximadamente a la altura de Impulse, las calles están destruidas y hay muchos charcos, está imposible caminar por aquí. Además, hay mucha basura en la vía peatonal. Mucha gente prefiere irse caminando por el tráfico, pero las condiciones son peligrosas.



Figura 54. Pérez, P. I., (2023) Calle encharcada [jpg], Querétaro.



Figura 55. Pérez, P. I., (2023) Banqueta [jpg], Querétaro.



Figura 56. Pérez, P. I., (2023) Basura en la calle [jpg], Querétaro.

Transporte público
(20km).



191 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



75 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



13.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(2.7 km).



40 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



1 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



21.3%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 61. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

12 de octubre 2023

Hoy tomé esta foto mientras iba en el transporte público (el cual iba muy lento) aproximadamente a las 7pm. Las nuevas paradas de autobús lucen modernas y casi terminadas, creo que cuando se abra el carril confinado el tiempo de espera será menor.



Figura 62. Pérez, P. I., (2023) Parada de autobús en construcción [jpg], Querétaro.

Figura 63. Pérez, P. I., (2023) Parada de autobús en construcción [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).



177 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



83 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.7km).



4 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



7 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



6.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 64. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

26 de octubre 2023

Estos días han sido muy lluviosos, de nuevo toda la zona está encharcada y es de difícil el tránsito en ella, los cruces peatonales están algo separados entre sí por lo que tengo que caminar más de lo esperado para llegar a mi destino, hay días en que preferiría no ir a hacer mis actividades debido a lo complicado que es llegar a la universidad.



Figura 65. Pérez, P. I., (2023) Banqueta y obstáculos [jpg], Querétaro.



Figura 66. Pérez, P. I., (2023) Banqueta destruida [jpg], Querétaro.



Figura 67. Pérez, P. I., (2023) Zapatos enlodados [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.3km).

 **180 min**

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

 **80 min**

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 **12.5%**

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.3 km).

 **13 min**

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

 **7 min**

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

 **11.1%**

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 68. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

27 de octubre 2023

Las fotografías de las Figuras 69 y 70 fueron tomadas por mí sobre el puente mientras iba en el transporte público, los peatones y los ciclistas comparten el mismo espacio para poder movilizarse a sus destinos, ya se ha convertido en parte del paisaje el naranja de las vallas plásticas por toda la avenida.



Figura 69. Pérez, P. I., (2023) Ciclista [jpg], Querétaro.



Figura 70. Pérez, P. I., (2023) Peatón solitario [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.3km).

 **180 min**

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

 **80 min**

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 **12.5%**

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.3km).

 **13 min**

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

 **7 min**

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

 **11.1%**

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 71. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

07 de noviembre 2023

En días anteriores estuvo lloviendo, el camino sigue húmedo y difícil de transitar. El cruce peatonal me gusta, cruzo rápido y me deja frenar a la entrada 8 de la universidad. Sin embargo, la parada de transporte público se encuentra temporalmente sobre la carretera al campo militar, tengo que caminar varios minutos.



Figura 72. Pérez, P. I., (2023) Banqueta privada [jpg], Querétaro.



Figura 73. Pérez, P. I., (2023) Banqueta inexistente [jpg], Querétaro.



Figura 74. Pérez, P. I., (2023) Cruce improvisado [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.2km).



180 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



80 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.3km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



7 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



11.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 75. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

09 de noviembre 2023

Hoy ha hecho mucho calor y se siente árido el ambiente, sigo bajando en la parada de transporte que está sobre la Carr. al campo militar con intersección 5 de febrero sobre el parque, la banqueta está llena de tierra y basura. Cuando caminaba rumbo a la parada de regreso pude ver a un motociclista invadiendo el camino peatonal.



Figura 76. Pérez, P. I., (2023) Obstáculos y confusión [jpg], Querétaro.



Figura 77. Pérez, P. I., (2023) Caminata en la obra [jpg], Querétaro.



Figura 78. Pérez, P. I., (2023) Invasión [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.0km).



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



79 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 79. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

14 de noviembre 2023

Hoy fue un día caluroso, el tráfico sigue estando pesado sobre todo después de las 3 pm, conforme avanza la obra los caminos peatonales se ven más descuidados y peligrosos, el camino es confuso por lo que hay tramos que las personas los caminan a la par de los automóviles, hay un señalamiento gigante que indica que 5 de febrero está en obra, por si no era lo suficientemente obvio. Inesperadamente cambiaron la parada de autobús que estaba a un costado de la Uaq, había una persona de movilidad que le indicaba a todos que se retiraran del lugar.



Figura 80. Pérez, P. I., (2023) Camino a la escuela [jpg], Querétaro.



Figura 81. Pérez, P. I., (2023) Paisaje destruido [jpg], Querétaro.



Figura 82. Pérez, P. I., (2023) Parada de autobús temporal [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



79 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



43.4%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 83. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

16 de noviembre 2023

Hoy todavía hay vallas para delimitar y separar la vía vehicular del área peatonal, sin embargo, el área peatonal además de incómoda está en malas condiciones. El recorrido fue algo tardado por el tráfico. Las fotografías de las Figuras 84 y 85 son sobre la P5F a la altura de Prol. Tecnológico Nte, tomé estas fotos debido a que las condiciones de la zona peatonal me parecieron interesantes, también noté que es una zona muy poco transitada por los peatones.



Figura 84. Pérez, P. I., (2023) Peatón transitando [jpg], Querétaro.



Figura 85. Pérez, P. I., (2023) Lo sobrante y el peatón [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



79 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.5km).**



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 89. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

21 de noviembre 2023

Me bajé en la parada antes de la CEA, ayer estuvo algo lluvioso así que el camino está húmedo, pero no como otros días, los caminos igualmente siguen siendo incómodos y por lo pronto hay algunos tramos en que tenemos que caminar por la tierra, el tráfico no estuvo tan mal, pero sigue siendo tardado.



Figura 90. Pérez, P. I., (2023) Camino despejado [jpg], Querétaro.



Figura 91. Pérez, P. I., (2023) Tierra [jpg], Querétaro.



Figura 92. Pérez, P. I., (2023) ¿Áreas compartidas? [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**

189 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

81 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

13.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(2.1km).**

21 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

16.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 93. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

22 de noviembre 2023

Hoy el tráfico no estuvo tan mal, se ha aligerado un poco y disminuyó el tiempo de llegada, hoy vi la zona peatonal más descuidada de lo normal, muchas piedras, escombros, tierra y cambios de nivel que lo hacen peligroso. El cruce peatonal sigue estando frente al acceso 8 de la Uaq.



Figura 94. Pérez, P. I., (2023) Piedras en el camino [jpg], Querétaro.



Figura 95. Pérez, P. I., (2023) Orillarse a la orilla [jpg], Querétaro.



Figura 96. Pérez, P. I., (2023) Alto al auto [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



181 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.6km).**



13 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 97. Esquema de geocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

23 de noviembre 2023

Hoy no hubo tanto tráfico, estuvo bastante tranquilo y llegué a tiempo a la universidad. Estos días han estado lluviosos por lo que se puede notar el desgaste de la zona, hay piezas para lo que parece ser una estructura que van a poner cerca de la parada de autobuses (que hasta la fecha no se ha abierto). Se puede notar lo peligrosa que es el área peatonal con hasta una coladera abierta sin ninguna señal que advierta de su peligro. En la fotografía de la Figura 100 se ve como un motociclista se ha metido al área peatonal para poder pasar el tráfico, mientras que del otro lado se ve una señal que dice “cruce seguro” lo cual me parece muy incongruente, ni el espacio peatonal tan reducido que tenemos es respetado.



Figura 98. Pérez, P. I., (2023) Dinámicas del espacio [jpg], Querétaro.



Figura 99. Pérez, P. I., (2023) Tráfico infinito [jpg], Querétaro.



Figura 100. Pérez, P. I., (2023) Invasión al peatón [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



181 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.6km).**



13 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 101. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

24 de noviembre 2023

Hoy solo tomé este par de fotos, el tráfico ha estado bastante más fluido por lo que venir en transporte público ya no ha sido tan pesado, las paradas siguen en los mismos lugares que los días anteriores, en una de las fotos se ve muy mojada la calle de un costado, creo que había una fuga de agua.



Figura 102. Pérez, P. I., (2023) Caminata solitaria [jpg], Querétaro.

Figura 103. Pérez, P. I., (2023) Encharcamientos [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).



181 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 104. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

28 de noviembre 2023

Hoy el tráfico estuvo más fluido. En la Figura 106 se puede ver la diferencia de escala humana entre los camiones y tráileres con un peatón, los automóviles no dejan espacio para que podamos pasar de forma segura, no se detienen a menos que haya un alto por el tráfico, los peatones aprovechamos estos espacios de tiempo para cruzar.



Figura 105. Pérez, P. I., (2023) Camina lo sobrante [jpg], Querétaro.



Figura 106. Pérez, P. I., (2023) Espera infinita [jpg], Querétaro.



Figura 107. Pérez, P. I., (2023) Diferente [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



181 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.6km).**



13 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 108. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

29 de noviembre 2023

La parte peatonal sigue siendo muy incómoda a pesar de que el tiempo en el transporte público ha disminuido. No hay señalética para indicar el paso de peatones, pero nosotros sabemos que nos corresponde esa franja desigual y descuidada. Los automóviles se acercan mucho a las personas que caminamos por la vía peatonal. En el paso peatonal de la imagen de la Figura 110 hay un letrero que indica un cruce seguro, sin embargo, los automovilistas no respetan la franja del cruce.



Figura 109. Pérez, P. I., (2023) No me estorbes [jpg], Querétaro.



Figura 110. Pérez, P. I., (2023) ¿Cruce seguro? [jpg], Querétaro.



Figura 111. Pérez, P. I., (2023) La maquinaria y el hombre [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23km).

181 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

26 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

12.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).

13 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 112. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

01 de diciembre 2023

Ayer llovió así que la calle está húmeda y llena de lodo. Hoy tengo las piernas algo a doloridas por lo que me está costando más de lo normal avanzar a paso rápido, el camino irregular no ayuda de mucho hay muchos charcos de los cuales tengo que cuidar de no pisar. El camino que debo seguir se desdibuja en algunas partes, no sé cuál camino tomar ya que ambos se ven complicados de recorrer. Hoy el cruce de peatones luce confuso porque no está la señalética apropiada para saber dónde pasar, cancelaron la entrada por el acceso 8 de la Uaq. El cruce lo recorrieron unos metros sin embargo sigue la señal de paso seguro en el mismo sitio.



Figura 113. Pérez, P. I., (2023) No cabemos [jpg], Querétaro.



Figura 114. Pérez, P. I., (2023) La ciudad y el lodo [jpg], Querétaro.



Figura 115. Pérez, P. I., (2023) Enjaulados [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).



129 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



8.9%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



13 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



18.5%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 116. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

04 de diciembre 2023

Hoy cambiaron el paso peatonal y me sentí insegura porque había muchas personas que parecían sospechosas, casi choco con una bici por el camino tan reducido de la calle destinada a peatones y bicis. Hoy una señora me preguntó si sabía dónde estaba el cruce peatonal, yo que también lo estaba buscando le dije que se encontraba rumbo a movistar (yo iba para allá) la señora me dijo que no sabía porque veía mucha gente, pero no sabía para dónde ir y que le preguntó a una persona de movilidad, la cual le dijo que estaba al lado contrario (de donde yo venía) le dije que yo no había encontrado ninguno. Hay confusión generalizada entre los peatones.



Figura 117. Pérez, P. I., (2023) ¿Escala humana? [jpg], Querétaro.



Figura 118. Pérez, P. I., (2023) Improvisar [jpg], Querétaro.



Figura 119. Pérez, P. I., (2023) Caminando [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21km).**



136 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(2.1km).**



21 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



22.9%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 120. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

07 de diciembre 2023

Hoy ha estado lloviendo, me bajé en la Carr. rumbo al campo militar, esta vez crucé frente a la plaza del mariachi y rodeé la plaza Ubika, hay muchos charcos y el traslado a pie se hace más complicado con el lodo, sin mencionar que la gestión de la obra ha colocado grava en la parte peatonal lo que reduce todavía más el espacio, parece que colocan este material en la parte que menos les importa y definitivamente dejan muy claro que parte es.



Figura 121. Pérez, P. I., (2023) Carrera de obstáculos [jpg], Querétaro.



Figura 122. Pérez, P. I., (2023) Metal seco piel mojada [jpg], Querétaro.



Figura 123. Pérez, P. I., (2023) Resbaloso [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).



131 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.7km).



15 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



19.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 124. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

08 de diciembre 2023

Los días lluviosos continúan y las condiciones de las calles sobre la avenida siguen siendo las mismas estas últimas semanas, preferiría no venir a la escuela para no tener que pasar por todo este camino lleno de obstáculos.



Figura 125. Pérez, P. I., (2023) La maquinaria [jpg], Querétaro.



Figura 126. Pérez, P. I., (2023) Desolación [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21km).



131 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



26 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.7km).



15 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



11 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



19.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 130. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

06 de enero 2024

Hoy pasé por la zona en transporte público. Ya se abrió el carril que permanecía cerrado frente a plaza Ubika, el transporte público ya no se desvía hacia la calle lateral para rodear la plaza. Los caminos para los peatones siguen viéndose delimitados por vayas naranjas, sin embargo, hay partes donde se desdibuja y las personas tienden a continuar por el camino que creen es el más seguro para ellos. Hay algo de tráfico, sin embargo, después del puente frente a porcelanite se ve que se libera un poco (solo el carril que va hacia Juriquilla).



Figura 131. Pérez, P. I., (2024) Temporalidades [jpg], Querétaro.

Figura 132. Pérez, P. I., (2024) Peatones vs autos [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(11.2km).**

 **94 min**

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos).

 **71 min**

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 **6.5%**

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.



Figura 133. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

15 de enero 2024

Hoy no hubo tanto tráfico, me bajé en la parada que ahora está frente a la Uaq, sin embargo, no se ve que haya un cruce peatonal a la vista por lo que camine rumbo a la plaza Ubika para ver si encuentro el cruce. El cruce está hasta después de plaza del mariachi, hay una parte que está cerrada a los autos y abierta al peatón. No hay paso frente a plaza Ubika así que la tuve que rodear. Los ciclistas prefieren ir por la parte de los automóviles. Se está haciendo un puente peatonal en el mismo lugar donde lo quitaron.



Figura 134. Pérez, P. I., (2024) Diseño de obstáculos [jpg], Querétaro.



Figura 135. Pérez, P. I., (2024) Cables en banqueta [jpg], Querétaro.



Figura 136. Pérez, P. I., (2024) Letrero [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).



140 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



29 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.7%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.6km).



20 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



17.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 137. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

16 de enero 2024

Son las 2:30, no hubo mucho tráfico, mi recorrido fue de aproximadamente 40 minutos.

Esta vez caminé del lado contrario para cruzar por el paso peatonal frente a Movistar, el camino está lleno de tierra y piedras. El paso para los peatones es en el mismo lugar donde maniobran las personas de la obra. Me crucé por una parte donde no estaba permitido, pero llegué más rápido a mi destino.



Figura 138. Pérez, P. I., (2024) Sol y sombra [jpg], Querétaro.



Figura 139. Pérez, P. I., (2024) Caos en la calle [jpg], Querétaro.



Figura 140. Pérez, P. I., (2024) Cruce no autorizado [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).

 **124 min**

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

 **29 min**

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 **8.6%**

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

 **4 min**

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

 **4 min**

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

 **6.3%**

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 141. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

18 de enero 2024

Hoy me bajé en la parada que está sobre la calle Carr. al campo militar. Tuve que caminar por la orilla de la calle, no sé porque cancelaron la zona peatonal. Al llegar a 5 de febrero hay una clase de rampa con tierra y piedras. El área destinada al peatón está marcada por señalamientos, pero no es una caminata cómoda. Me crucé por una zona no indicada debido a que no me fui por el lado correcto debido a la señalética confusa que indica los cruces, los automovilistas me dieron el paso, pero tuve que esperar, sin embargo, fue más rápido que ir hacia el cruce indicado.



Figura 142. Pérez, P. I., (2024) Árbol solitario [jpg], Querétaro.



Figura 143. Pérez, P. I., (2024) Suelo peligroso [jpg], Querétaro.



Figura 144. Pérez, P. I., (2024) Área restringida [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21.8km).**

126 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

27 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.7%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.1km).**

12 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

13.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 145. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

22 de enero 2024

No hubo tanto tráfico, mi recorrido fue de aproximadamente 45 minutos en transporte público. Cuando me bajé recordé que la última vez no vi el cruce peatonal, así que esta vez fui más observadora y no podía entender cómo podía hacer para poder cruzar, hasta que vi una chica en frente que lo hizo y la seguí. Había una patrulla de policía, pero en vez de beneficiar a que los peatones crucen estaba estorbando el camino, hubo una parte en la que tuvimos que caminar a la par de los carros. Al pasar por la gasolinera había muy mal olor en algunas partes, se siente denigrante caminar aquí.



Figura 146. Pérez, P. I., (2024) Escalera humana [jpg], Querétaro.



Figura 147. Pérez, P. I., (2024) Naranja y gris [jpg], Querétaro.



Figura 148. Pérez, P. I., (2024) Coladera abierta [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21.8km).**

128 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

27 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.9%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.2km).**

15 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

14.6%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 149. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

23 de enero 2024

Hoy de nuevo el tráfico estaba muy ligero, me hice aproximadamente de 35 a 40 minutos de recorrido, fue bastante rápido, me bajé en la misma parada que ayer, después de bajar del camión el recorrido se vuelve muy incómodo. Después de evitar los obstáculos anteriores caminé hasta llegar a una parte que se veía estaba recién echa, el cemento se veía fresco por lo que de nuevo tuve que evitar caminar por ahí. El camino está tan confuso que al final tomas vías alternas que te alejan de la real.



Figura 150. Pérez, P. I., (2024) Parada de autobús con sombra [jpg], Querétaro.



Figura 151. Pérez, P. I., (2024) Destrucción y confusión [jpg], Querétaro.



Figura 152. Pérez, P. I., (2024) Baños portátiles [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.8km).

128 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

27 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.9%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.2km).

15 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

14.6%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 153. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

25 de enero 2024

Hoy bajé sobre la avenida frente a la Universidad, caminé rumbo al cruce peatonal que sé está frente a movistar. Vi a algunos trabajadores cruzar por una zona no permitida, se me hizo algo incongruente debido a que he visto como personal de la obra regaña a las personas por cruzar la calle debido al desconocimiento o a la imposibilidad de caminar hasta donde se encuentra el cruce indicado. Muchos negocios han cerrado, ojalá que sea un cierre temporal y no definitivo, creo que afectaría mucho a los locatarios.



Figura 154. Pérez, P. I., (2024) Personal cruzando [jpg], Querétaro.



Figura 155. Pérez, P. I., (2024) Cruce improvisado [jpg], Querétaro.



Figura 156. Pérez, P. I., (2024) Comercio [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).



132 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



29 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.0km).



11 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



11.6%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 157. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

29 de enero 2024

Hoy me bajé en la parada frente a la Uaq, pusieron un letrero (fotografía de la Figura 158), es contradictorio que textualmente diga que por nuestra seguridad caminemos más cuando el camino es a un costado de los automóviles sin protecciones. Seguí caminando y más adelante la parte ‘peatonal’ estaba invadida por automóviles y trabajadores de la obra, solo hay un pequeño pasillo. Una señora que se veía de la tercera edad se cruzó corriendo la avenida. Cuando terminé mi horario de clase volví a la parada la cual la estaban moviendo de lugar, al parecer ahora estará más adelante (rumbo a la plaza Ubika). En este horario fue más común ver a gente cruzarse por la avenida, los automóviles avanzan muy rápido de todas formas.



Figura 158. Pérez, P. I., (2024) Letrero estorboso [jpg], Querétaro.



Figura 159. Pérez, P. I., (2024) Confusión al caminar [jpg], Querétaro.



Figura 160. Pérez, P. I., (2024) Cruzado [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).



131 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



29 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.0km).



11 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



11.3%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 161. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

30 de enero 2024

Hoy el camión se desvió sin previo aviso y no sabía a donde iba después, no se incorporó a la avenida de nuevo, me bajó varias calles más adelante en una colonia desconocida. Cruzé por una clase de explanada, esta parte se siente mucho más segura, la separación y delimitación ayuda a alejarse de los autos. La explanada termina abruptamente generando un desnivel peligroso en el cual los ciclistas tienen que bajar de su bicicleta para cruzar y continuar su camino. Había muchos elementos obstruyendo el camino. No quise pasarme del lado de la carretera por lo peligroso que se veía, los trabajadores al notar mi incomodidad movieron los elementos que estorbaban mi camino.



Figura 162. Pérez, P. I., (2024) Días grises [jpg], Querétaro.



Figura 163. Pérez, P. I., (2024) Camino discontinuo [jpg], Querétaro.



Figura 164. Pérez, P. I., (2024) Personas esperando [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.8km).



128 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



27 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



8.9%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.2km).



15 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



14.6%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 165. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

01 de febrero 2024

Hoy el camión me bajó mucho antes de lo esperado, nos dejó sobre la carretera, este tramo nunca lo había transitado. Tuve que caminar varios metros cerca de la vía vehicular y me sentí muy insegura. Pude observar cómo mucha gente arriesgaba su vida cruzando la avenida corriendo, y es que más allá de culpar a estas personas lo hago a la administración de la obra, es muy claro que la gente les dice a gritos que es lo que necesitan y eso es habilitar un paso peatonal, aunque sea por algunas semanas. Saliendo de la universidad pude notar que habían recortado el ancho de la vía peatonal, los ciclistas y peatones chocaban a su paso por el poco espacio, además pusieron más barreras para evitar que las personas se crucen.



Figura 166. Pérez, P. I., (2024) Inseguridad andando [jpg], Querétaro.



Figura 167. Pérez, P. I., (2024) Transición [jpg], Querétaro.



Figura 168. Pérez, P. I., (2024) Camino naranja [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.5km).

130 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

27 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

9.0%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.5km).

18 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

17%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 172. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

06 de febrero 2024

Como había leído que el viernes habían abierto el puente peatonal decidí intentar usarlo, al acercarme una trabajadora de la obra me dijo que estaba cerrado, solo lo abren por ciertos horarios, tuve que caminar hasta el cruce que está frente a Movistar. Observé un letrero gigante donde se leía ‘PACIENCIA’ parece que lo hacen referente a que se había prometido que para estas fechas la obra estaría concluida. Continué mi camino por el paso que está pegado a 5 de febrero, sigue estando igual de incómodo, con un aroma muy desagradable y un camino lleno de polvo y tierra. El lugar donde me bajé del autobús estaba frente a la escuela, me hubiera llevado menos de 1 minuto cruzar.



Figura 173. Pérez, P. I., (2024) Laberinto [jpg], Querétaro.



Figura 174. Pérez, P. I., (2024) Triple carril [jpg], Querétaro.



Figura 175. Pérez, P. I., (2024) Maternidad en la ciudad [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).

131 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

29 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.0km).

11 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

11.3%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 176. Esquema de geocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

08 de febrero 2024

Hoy de nuevo no hubo mucho tráfico, vi algunos trabajadores parando el tráfico de la avenida para pasar por ahí a pesar de estar "prohibido" así que decidí cruzar junto a ellos, hubo una persona (automovilista) que casi no se frena, estuvo a punto de atropellarnos a pesar de que los trabajadores le hicieron la señal de alto desde mucho antes, le daba tiempo de frenar sin problemas. Varias personas aprovecharon para cruzar, después en el siguiente carril hicieron lo mismo con los automóviles y esta vez se pararon sin ningún problema, así solo camine derecho y llegue a la universidad. Al final me hice 2.30 minutos haciendo este recorrido, casi cuatro veces menos que el martes cuando tuve que caminar casi 10 minutos.



Figura 177. Pérez, P. I., (2024) Entre estructuras [jpg], Querétaro.



Figura 178. Pérez, P. I., (2024) Corriendo por tu vida [jpg], Querétaro.



Figura 179. Pérez, P. I., (2024) Camino en voladizos [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).

123 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

29 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

3 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

5.6%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 180. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

09 de febrero 2024

Hoy me bajé sobre la desviación antes de la parada que está frente a la Uaq, de ahí caminé. La ventaja de esta parada es que está casi inmediatamente con un cruce peatonal autorizado, la desventaja es que tengo que dar mucha vuelta porque tengo que rodear la plaza del mariachi y la plaza Ubika. El calor de hoy estuvo más fuerte de lo que ha estado estas últimas semanas. En este recorrido me hice 10 minutos, casi en mismo tiempo que hago cuando me bajo en la parada frente a la Uaq y tengo que cruzar por el puente peatonal hasta Movistar, cruzar por la avenida sigue siendo mucho más rápido.



Figura 181. Pérez, P. I., (2024) Obscuridad y luz [jpg], Querétaro.



Figura 182. Pérez, P. I., (2024) Caminos y rampas [jpg], Querétaro.



Figura 183. Pérez, P. I., (2024) Modernidad y construcción [jpg], Querétaro.

Transporte público
(21.8km).

127 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

27 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

8.8%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.2km).

15 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

3 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

14.2%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 184. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

12 de febrero 2024

Hoy el tráfico estuvo ligero, me bajé en la parada frente a la Uaq, vi personas caminando por el puente peatonal así que decidí intentar subir, sin embargo, una trabajadora me indicó que justo había sido cerrado (cierra a las 9am y eran las 9:05) me dijo que se cierra a esta hora debido a que a esta hora los trabajadores comienzan a laborar por lo que mejor se cerraba, me indicó que caminara hacia el cruce que está frente a Movistar. Caminé por el costado de los negocios que están por aquí, el camino seguía igual, muy incómodo y con la banqueta destruida.



Figura 185. Pérez, P. I., (2024) Banquetas [jpg], Querétaro.



Figura 186. Pérez, P. I., (2024) Espacio reducido [jpg], Querétaro.



Figura 187. Pérez, P. I., (2024) Cotidianidad y transformación [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).

131 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

29 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

9.1%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.0km).

11 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

11.3%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 188. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

13 de febrero 2024

Hoy cerraron la puerta donde entro normalmente a la universidad, la movieron a un costado sobre la calle hidalgo, el conductor del autobús me dejó frente a la empresa Andrea. Quitaron algunas de las protecciones naranja del camino, una parte de la banqueta se veía recién hecha, tomé ese camino, en la banqueta había basura, hoyos, escombros y varillas salidas. Al retornar por el mismo camino para regresar a mi casa vi que habían destruido la banqueta que había frente a la Uaq, no había indicaciones claras de por donde podía pasar. Al llegar a la parada el señalamiento estaba tirado en el suelo, había muchas personas ahí, pero se acercaba una máquina por lo que alguien (no sé quién) nos dijo que nos moviéramos de lugar para poder subir a las unidades de transporte público.



Figura 189. Pérez, P. I., (2024) Tierra y arena [jpg], Querétaro.



Figura 190. Pérez, P. I., (2024) Destrucción de la realidad [jpg], Querétaro.



Figura 191. Pérez, P. I., (2024) Desinterés [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(21.5km).**



133 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



27 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.2%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(1.7km).**



20 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



6 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



18.9%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 192. Esquema de geocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

15 de febrero 2024

Hoy me bajé frente a la UAQ, caminé junto a los automóviles con una sensación de mucha inseguridad, había una ambulancia y dos autos en el área peatonal. Más adelante un grupo de adolescentes se apretaban en la banqueta para intentar ir uno al lado del otro, no cabían, una chica se tropezó con el escombros que había a la izquierda, la banqueta está totalmente destrozada, solo quedan pedazos. La puerta donde normalmente ingreso seguía cerrada, noté que los vendedores se cambiaron de lugar también. Hoy salí un poco más tarde por lo que me tocó caminar en un panorama obscuro, el primer tramo no tenía un camino peatonal, tuve que transitar por la calle vehicular, aunque fuera peligroso, me sentí muy insegura, hay mucha confusión y caos. trabajadores.



Figura 193. Pérez, P. I., (2024) Sin territorio [jpg], Querétaro.



Figura 194. Pérez, P. I., (2024) Camino infinito [jpg], Querétaro.



Figura 195. Pérez, P. I., (2024) Destrucción accesible [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).

134 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

29 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

9.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.1km).

12 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

6 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

12.9%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 196. Esquema de geocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

19 de febrero 2024

Hoy alcancé poco antes de que cerraran el paso peatonal, me hice aproximadamente 5 minutos. La experiencia en el puente fue extraña, usarlo fue refrescante porque no tuve que caminar hasta Movistar, sin embargo, el puente luce inacabado, hay algunas cosas tiradas que se ve pertenecen a los trabajadores; fueron muchas rampas y me agité por la inclinación. Al final del puente había una banqueta que no estaba acabada. La entrada de la universidad sigue estando sobre Hidalgo. La parada de autobús es incómoda y no tiene sombra donde esperar el transporte, además, hay tanta tierra que es normal que cada que pasa un autobús se llene el ambiente de polvo.



Figura 197. Pérez, P. I., (2024) Construcción inacabada [jpg], Querétaro.



Figura 198. Pérez, P. I., (2024) Desierto urbano [jpg], Querétaro.



Figura 199. Pérez, P. I., (2024) Peligro en el camino [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).



129 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



29 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



9.0%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.8km).



7 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



7 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



9.9%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 200. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

20 de febrero 2024

Ya no cierran el puente peatonal por horarios, así que me bajé frente a la UAQ y caminé para comprobar si era verdad. La subida por el puente peatonal está muy cansada, ayer justo vi un video de una señora en silla de ruedas tratando de usar un puente muy similar a este sobre la misma avenida, es imposible que alguien que usa silla pueda subir. La puerta donde entro normalmente continúa cerrada. Aunque el puente si disminuye el tiempo no lo hace de forma significativa, noté que al cruzar la avenida a nivel de calle me hacía aproximadamente 1 minuto o menos, cuando camino hasta la parada de Movistar me hago 11 minutos, con el puente peatonal me tardo 5.



Figura 201. Pérez, P. I., (2024) Cable en el camino [jpg], Querétaro.



Figura 202. Pérez, P. I., (2024) Escombros [jpg], Querétaro.



Figura 203. Pérez, P. I., (2024) Atardecer en la destrucción [jpg], Querétaro.

**TP y Automóvil
(22.7 km).**

105 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

14 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

7.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.8km).**

7 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

7 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

12.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.

22 de febrero 2024



Figura 204. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

Hoy me bajé en la parada frente a la UAQ, noté que ya habían marcado la vía para bicicletas, está sobre la banqueta peatonal. Hoy el puente estaba abierto así que cruce a la universidad por ahí. Note que muchas personas prefieren caminar por el costado de la vialidad que, por la banqueta, es curioso, al verse tan destruida la banqueta y no terminada la gente tiende a evitarlo porque se convierte en un obstáculo para su movilidad. La entrada por la que acceso normalmente seguía cerrada por lo que caminé a la que está junto a Hidalgo que abrieron de forma improvisada. A la salida tuve la intención de caminar por la banqueta sin embargo se encontraba obstaculizada e inacabada, había cables por el suelo y lucia peligroso.



Figura 205. Pérez, P. I., (2024) Paisaje urbano [jpg], Querétaro.



Figura 206. Pérez, P. I., (2024) Acompañame [jpg], Querétaro.



Figura 207. Pérez, P. I., (2024) La obra peligrosa [jpg], Querétaro.

Transporte público
(23.2km).

129 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

29 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

9.0%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.8km).

7 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

7 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.9%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 208. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

27 de febrero 2024

Hoy se abrió el carril confinado para autobuses, el trayecto tardó más de lo normal debido a que los conductores se están familiarizando con el camino, el carril está muy pequeño y solo pueden transitar las unidades nuevas con tres puertas. Cuando me toco bajar esperé a que abrieran las puertas, había mucha gente. Vi también que había un ciclista en el carril confinado, antes este carril era el utilizado por los ciclistas. Hoy ya abrieron nuevamente el acceso 6 de la universidad. En este recorrido me hice 4 minutos, se redujo bastante el tiempo que hacía la vez anterior, sin embargo, si hubiera un cruce a nivel solo me tomaría menos de 1 minuto cruzarlo.



Figura 209. Pérez, P. I., (2024) Hombro a hombro [jpg], Querétaro.



Figura 210. Pérez, P. I., (2024) Peligro en el puente [jpg], Querétaro.



Figura 211. Pérez, P. I., (2024) Equipo de seguridad [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**



110 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).



19 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.



7.6%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**



4 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).



4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).



7.3%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 212. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

29 de febrero 2024

Hoy de nuevo me tarde un poco más de lo normal en llegar a mi destino, casi 50 minutos, debido a que siguen yendo lento las unidades al llegar a la zona de obra en 5 de febrero. En una de las paradas el camión no alcanzó a estacionarse donde debía lo que complicó la subida de personas al transporte, igualmente tardó bastante en abrir las puertas del autobús. Trabajadores y maquinaria en el puente que ya está abierto al público. La rampa termina en la parte de la banqueta que da hacia la calle vehicular, por lógica la persona va a tender a buscar el camino más corto, el diseño del puente no considera la lógica de los recorridos de las personas. La señalética de las rutas de transporte público, a mi parecer son un poco confusas.



Figura 213. Pérez, P. I., (2024) Camino al cielo [jpg], Querétaro.



Figura 214. Pérez, P. I., (2024) Rampas infinitas [jpg], Querétaro.



Figura 215. Pérez, P. I., (2024) Tanque [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 216. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

04 de marzo 2024

Hoy estuvo más fluido el traslado. Pude ver personas bajando en los costados de la calle y no en las nuevas paradas de autobús debido a que todavía muchas unidades no están modernizadas la falta de modernización. Sigue inconcluso en puente. Me hice aproximadamente 4 min en este recorrido. A la salida de mi clase caminé hacia la parada, al llegar a la parada observé que venía mi ruta así que caminé a la entrada para acceder al vehículo, lamentablemente fallaron los sensores de la puerta del edificio (el autobús si abrió las puertas), tuve que esperar la siguiente ruta (me voy en la T-06), el siguiente autobús llegó aproximadamente 10 minutos después.



Figura 217. Pérez, P. I., (2024) Lámpara rota [jpg], Querétaro.



Figura 218. Pérez, P. I., (2024) Sombra en la rampa [jpg], Querétaro.



Figura 219. Pérez, P. I., (2024) Modernidad asimétrica [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 220. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

07 de marzo 2024

Hoy el trayecto fue igual a los anteriores con la diferencia que no me pude bajar en la parada de autobús "universidad" porque las puertas del paradero no se abrieron, la conductora continuó pero le indiqué que quería bajar, ella amablemente preguntó a la supervisora si podía ir de reversa unos metros para poder bajarme, no la dejaron, tuve que bajar en el paradero "Tlacote", me molesté un poco por lo sucedido, en este paradero no hay puente peatonal, es cruce a nivel de calle, me hice poco más de 5 minutos, es decir, casi el mismo tiempo que hago cuando uso el puente peatonal de la parada anterior, la diferencia es de un minuto.



Figura 221. Pérez, P. I., (2024) Cruce naranja [jpg], Querétaro.



Figura 222. Pérez, P. I., (2024) Confusión reorganizada [jpg], Querétaro.



Figura 223. Pérez, P. I., (2024) Alcanza el transporte [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.5km).

91 min

TRASLADO TOTAL

Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO

Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD

Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.6km).

5 min

TIEMPO LLEGADA

Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO

Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

10.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO

De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 224. Esquema de geocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

12 de marzo 2024

El día de hoy cuando intenté subir al transporte público mi tarjeta no pasó, el conductor no me permitió el ascenso a la unidad por lo que tuve que ir a un lugar a poner más saldo, descubrí que sí tenía el saldo suficiente, sin embargo, por alguna razón no pasó, además de sentir humillación me sentí molesta por el tiempo que perdí. El recorrido transcurrió sin mayores complicaciones, esta vez sí pude bajarme en la parada de autobús "universidad". Me sigue pareciendo muy incómodo el espacio tan reducido que hay a la salida de la parada, al parecer es el cubo de elevador que no está terminado, está cubierto con tablas y tiene una red plástica naranja para evitar el paso.



Figura 225. Pérez, P. I., (2024) Serpientes y escaleras [jpg], Querétaro.



Figura 226. Pérez, P. I., (2024) Ventana [jpg], Querétaro.



Figura 227. Pérez, P. I., (2024) Sigue el cable [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 228. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

14 de marzo 2024

Hoy se me hizo tarde y tuve que llegar en Uber© a la universidad, me dejó a un costado del nuevo puente peatonal, lo tuve que cruzar en su totalidad para llegar a la puerta de la universidad, recorrer el puente casi corriendo fue muy incómodo y cansado. Hoy tuve que regresar más tarde de lo normal, eran alrededor de las 8:30 pm y para mi sorpresa todavía había bastante gente esperando su transporte, en este sentido creo que es un punto positivo el poder esperar a esta hora en un lugar seguro y bien iluminado.



Figura 229. Pérez, P. I., (2024) Trabajador [jpg], Querétaro.



Figura 230. Pérez, P. I., (2024) El auto [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 231. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

19 de marzo 2024

El día de hoy decidí bajarme en la parada de autobús "Tlacote" debido a que consideré podría ahorrarme algo de tiempo debido a que tenía que ir a un negocio ubicado sobre la Calle Hidalgo, creo que fue una buena decisión. En el regreso no hubo mayor inconveniente, tomé el transporte público en la parada "Universidad".



Figura 232. Pérez, P. I., (2024) Repetitivo [jpg], Querétaro.



Figura 233. Pérez, P. I., (2024) Puentes al cielo [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.5%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.6km).

5 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

10.1%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 234. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

09 de abril 2024

El trayecto de hoy no tuvo mayor diferencia a los anteriores, tomé la fotografía de la Figura 235 debido a que se encontraba estacionada una unidad de los bomberos sobre la calle, la destrucción alrededor, el escombros y la desorganización vial hace ver este espacio irreconocible y caótico.



Figura 235. Pérez, P. I., (2024) Bombero [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

 **91 min**

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

 **0 min**

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 **6.3%**

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

 **4 min**

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

 **4 min**

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

 **9.0%**

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 236. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

15 de abril 2024

Hubo vacaciones estas semanas, hoy regreso a la escuela, me bajé en la parada "Universidad", el recorrido no fue muy diferente a hace dos semanas, sin embargo, pude notar que las instalaciones del puente peatonal han sido vandalizadas, se ha descuidado su mantenimiento. También pude ver una hoja impresa que hace referencia a las últimas manifestaciones ciudadanas relativas a la accesibilidad universal de los puentes anti-peatonales, esta hace referencia a que las autoridades han hecho caso omiso a las necesidades de las personas con discapacidad, niños y mujeres al construir un puente que además de vulnerar su movilidad lo hace también con su seguridad, no puedo estar más de acuerdo.



Figura 237. Pérez, P. I., (2024) Polvo [jpg], Querétaro.



Figura 238. Pérez, P. I., (2024) Anti Peatonal [jpg], Querétaro.



Figura 239. Pérez, P. I., (2024) Niveles [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 240. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

16 de abril 2024

Hoy pude observar personal de seguridad en el puente peatonal, creo que debido al regreso a clases la autoridad consideró pertinente la inclusión de elementos en este espacio, podría ser quizá por algún suceso del que no tengo conocimiento. Igual pude ver a una persona en bicicleta pasando por el puente, el tamaño reducido genera que el desplazamiento de los usuarios no pueda ser fluido, esto solo demuestra que este puente no se diseñó para los requerimientos mínimos cotidianos de la ciudadanía.



Figura 241. Pérez, P. I., (2024) Panorama gris [jpg], Querétaro.



Figura 242. Pérez, P. I., (2024) La seguridad y la bici [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 243. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

23 de abril 2024

Hoy tomé las fotografías de las Figuras 244 y 245 del tráfico, creo que aquí se puede observar más a detalle la nueva dinámica que hay en el espacio, aunque la obra no está concluida su avance y evolución son suficientes para observar la forma en que están empezando a relacionarse las diferentes movilidades en el espacio, el peatón (para sorpresa de nadie) sigue siendo confinado a un costado junto con el mobiliario urbano, no hay árboles, por tanto, tampoco sombras ¿Esta es la ciudad del futuro?



Figura 244. Pérez, P. I., (2024) Rampas grises [jpg], Querétaro.



Figura 245. Pérez, P. I., (2024) Por encima del auto [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 246. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

25 de abril 2024

Hoy vi desde el puente peatonal como personal de la obra están interviniendo una parte del espacio sobre el carril de bicicletas, no pude saber que estaban realizando exactamente, pero al frente se ve como está bloqueada esta zona por varios automóviles, muchos de ellos pertenecientes a personal. Además, hoy se pudo ver mucho tráfico en la zona em ambos sentidos.



Figura 247. Pérez, P. I., (2024) Asfalto [jpg], Querétaro.

Figura 248. Pérez, P. I., (2024) Trabajadores en asfalto [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 249. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

02 de mayo 2024

El tráfico que pude observar hoy no se compara al de hace unas semanas, parece más fluido, en la parte derecha de la Figura 250 se observa como una unidad de transporte privado deja a pasajeros sobre la lateral de la calle, aunque estas unidades son muy utilizadas por la ciudadanía no pueden dejar pasajeros en las nuevas paradas de transporte público.



Figura 250. Pérez, P. I., (2024) Nuevo y viejo [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 251. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

06 de mayo 2024

Hoy pude ver sin tablas ni protecciones el nuevo elevador, pareciera que todavía no está listo para su apertura. Igualmente vi como personal de la obra le estaba dando mantenimiento a lo que parece ser la instalación eléctrica.



Figura 252. Pérez, P. I., (2024) Negro [jpg], Querétaro.



Figura 253. Pérez, P. I., (2024) Huevo en el suelo [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 254. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

28 de mayo 2024

Hoy vi más basura de lo normal en la zona del puente peatonal (la parte de la banqueta), últimamente ha sido más común observar basura en los alrededores, el trayecto ha sido igual a los anteriores, ha existido este último mes una clase de cotidianidad que se ha generado desde la apertura del puente peatonal y el carril confinado, hace unos meses tenía que desplazarme grandes distancias que me obligaron a conocer nuevas partes de la ciudad, transitarlas fue toda una odisea, ahora solo se ha limitado al mismo trayecto diario.



Figura 255. Pérez, P. I., (2024) Basura pérdida [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 256. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

30 de mayo 2024

Mis entradas al diario de campo se han limitado estas últimas semanas debido a que los recorridos y el panorama general del espacio ha sido muy repetitivo, he decidido de ahora en adelante registrar hechos que puedan salir de esa cotidianidad tan repetitiva. Hoy al ir en el transporte público a la altura de la parada de autobús "Epigmenio González" pude ver a una persona indigente dormida en la explanada debajo del puente vehicular, se me ha hecho algo extraño debido a que en todo este tiempo desde que inicié este diario de campo no había observado personas sin hogar en los alrededores.



Figura 257. Pérez, P. I., (2024) Dormido bajo el puente [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 258. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

04 de junio 2024

Hoy al igual que mi última entrada pude ver a un indigente debajo del puente peatonal de la parada de transporte público "Universidad", me hizo reflexionar mucho sobre la motivación de estas personas para resguardarse sobre esta avenida y si la obra tiene algo que ver con su preferencia a estos espacios. También he visto alumnos de la universidad sentados debajo de este puente, el sol es desolador y al haber carencia de sombras naturales las personas usan estas sombras al ser las únicas en el entorno. También pude ver como el carril para bicicletas a pesar de ser nuevo ya se encuentra con grandes baches que pueden ser peligrosos para los usuarios.



Figura 259. Pérez, P. I., (2024) Vagabundo en las sombras [jpg], Querétaro.



Figura 260. Pérez, P. I., (2024) Techo de concreto [jpg], Querétaro.



Figura 261. Pérez, P. I., (2024) Hueco nuevo, asfalto nuevo [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 262. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

10 de junio 2024

El recorrido de hoy no fue muy diferente a los últimos, tomé la fotografía de la Figura 263 debido a que se me hizo interesante la manera en que el ciclista y los transeúntes conviven en un mismo espacio con la misma finalidad, aunque cada uno lo hace de forma distinta y de forma adaptativa a su movilidad comparten el mismo espacio reducido para beneficiarse mutuamente.



Figura 263. Pérez, P. I., (2024) Subiendo la rampa [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 264. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

13 de junio 2024

Son alrededor de las 8:30 pm, hoy recorrí el puente peatonal con un poco de premura y preocupación debido a la sensación de inseguridad, había muy pocas personas cruzando, esto me provoca incertidumbre y desespero por cruzar lo más rápido posible. Creo que mi inseguridad viene del hecho de que si llegan a intentar violentarme no tengo muchas opciones para huir o pedir ayuda.



Figura 265. Pérez, P. I., (2024) La noche solitaria [jpg], Querétaro.

**Transporte público
(22.1km).**

91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

**Peatonal
(0.5km).**

4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.

17 de junio 2024

Hoy mientras transitaba por el nuevo puente peatonal de la parada de autobuses "Universidad" me encontré con el letrero de la fotografía de la Figura 267 pegado en los cristales, en este se lee que hay carteristas en el transporte público, me sorprendió debido a que nunca había escuchado de esto, sin embargo, si he notado que las personas que piden dinero en el transporte público se han hecho más comunes en este tramo en específico gracias a que las nuevas paradas te permiten ahorrarte el pasaje, quizá tenga algo que ver.



Figura 266. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Figura 267. Pérez, P. I., (2024) Carteristas [jpg], Querétaro.

Transporte público
(22.1km).

 91 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

 0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

 6.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(0.5km).

 4 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

 4 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

 9.0%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.



Figura 268. Esquema de geolocalización. Fuente: Elaboración propia, 2024.

19 de junio 2024

Mi recorrido de hoy ha sido igual a los anteriores, sin embargo, hoy recorrí a pie la avenida desde el acceso 6 de la Uaq hasta la plaza Ubika que está en la Calle Universidad, como primera observación puedo decir que el recorrido fue desgastante, no hay protecciones para el sol por lo que a los pocos minutos de trayecto comencé a sudar, hay muchos obstáculos sobre la banqueta, basura, escombros y pedazos destruidos, los postes de luz recortan un poco el espacio para caminar. También pude ver a un trabajador destruyendo parte de la banqueta, no hay señalización, lo tuvimos que rodear.



Figura 269. Pérez, P. I., (2024) Vía verde [jpg], Querétaro.



Figura 270. Pérez, P. I., (2024) Destrucción de lo construido [jpg], Querétaro.

Transporte público
43.2km).

149 min

TRASLADO TOTAL
Tiempo promedio de traslado (representando el tiempo de los traslados de ida y de retorno juntos, incluye el tiempo a pie).

0 min

TIEMPO ESTÁTICO
Tiempo promedio de espera en el tráfico de Av. 5 de febrero.

10.3%

TIEMPO INVERTIDO EN MOVILIDAD
Porcentaje de tiempo invertido en el día para trasladarse.

Peatonal
(1.5km).

12 min

TIEMPO LLEGADA
Tiempo promedio de caminata a pie desde *Punto A* hasta puerta de Universidad (*Punto B*).

12 min

TIEMPO RETORNO
Tiempo promedio de caminata a pie Universidad (*Punto B*) hasta parada de retorno (*Punto C*).

21.8%

TIEMPO A PIE INVERTIDO
De tiempo total destinado a la movilidad, porcentaje invertido al traslado a pie sobre Paseo 5 de febrero.