



**Resumen:**

Este trabajo trata de la problemática de la imagen urbana en los paraderos del transporte público o Cetrans de la ciudad de México. Se analiza dicha imagen mediante:

a) instrumentos teóricos de la teoría desarrollada por Kevin Lynch en “La imagen de la ciudad” (1960),

b) la teoría de la Gestalt de la percepción visual (Wertheimer, Kohler, Koffka y Lewin) la cual estudió cómo es que la mente capta las imágenes en su totalidad. También presenta datos cualitativos recopilados en una encuesta aplicada a la población de usuarios de los paraderos y una entrevista en la Setravi, con la finalidad de ver sus apreciaciones sobre la imagen urbana de los paraderos y relacionar esto con los elementos teóricos utilizados. Los paraderos estudiados son: Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel y La Raza.

**Abstract:**

This paper discusses the problems of the urban image of the Multimodal Transportation Centers or CETRAMS in Mexico City. The image is analyzed by:

a) theoretical tools of the theory developed by Kevin Lynch in “The image of the city” (1960),

b) the Gestalt theory of visual perception (Wertheimer, Kohler, Koffka and Lewin) which studied how the mind captures images in their entirety. It also presents qualitative collected data of the population of users and an interview in SETRAVI, in order to see their assessment of the urban image of centers and relate this to the theoretical elements used. The Multimodal Transportation Centers were studied: Tacubaya, San Lazaro, Pantitlán, San Angel and La Raza.

**Belcriz Maria Panek**

Doctoranda en Diseño Línea de Estudios Urbanos UAM-Azcapotzalco

## Imagen urbana y transporte público en la ciudad de México, los paraderos

### Introducción

La imagen urbana es un tema de estudio que ha recibido, en términos generales, mucha menos atención que otras cuestiones, por parte de los administradores urbanos. Esto es comprensible dado el grado y diversidad de problemas centrales, como son el transporte en sí, la falta de vivienda, de empleos, las dificultades de la economía, etc. Sin embargo, la imagen de la ciudad impacta nuestros sentidos día a día, en los trayectos hacia trabajos, diversiones y hogares. Nos sensibiliza en el desempeño de nuestras actividades cotidianas, en las consideraciones sobre el mundo urbano en que vivimos, por eso es importante estudiarla, en el contexto de las comunidades ciudadanas. La imagen urbana es una "amenity", término que en inglés significa en el contexto conceptual de la administración urbana, bienes públicos, gratuitos, en principio agradables para la población.

La imagen urbana es más que simplemente el aspecto físico de la ciudad, de sus edificaciones, también es la identificación de la población con su medio, es el disfrute de la ciudad, de los espacios en donde desarrolla sus actividades y se interrelaciona con el resto de la comunidad y ex-

presa sus tradiciones.

El transporte, su estructura y todo lo que implica constituye un elemento de primordial importancia. Sencillamente, sin la posibilidad de transportar personas y mercancías, sería imposible la actividad humana. En el interior de las ciudades, el aspecto principal del transporte se concentra fundamentalmente en el movimiento de personas, a sus trabajos, a los mercados, escuelas, a los hogares y a los lugares de esparcimiento. Esto se logra mediante dos tipos de transporte: el público y el privado.

Dentro de la planeación y operación del transporte público, hay numerosos aspectos a considerar, tales como el diseño y ampliación de las vialidades, el tamaño y distribución de las flotas, los ritmos de circulación, los diversos reglamentos, etc. En este trabajo nos centramos en uno de tales elementos, el cual es de importancia clave para la ciudad de México: *los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs)* o paraderos, que constituyen verdaderos nodos de confluencia, organización y redistribución de los flujos viales, puntos de ascenso y descenso de pasajeros, y donde por consecuencia transita mucha

gente, los individuos tienen que tomar decisiones en estos puntos nodales y por ello perciben los elementos circundantes con mayor atención y claridad que la usual. En la ciudad de México estos lugares son inseguros en algún grado, por lo que el usuario toma precauciones, además de malas decisiones operativas sobre los señalamientos, el a dónde dirigirse, etc. Todo esto genera en el usuario un conjunto estructurado de percepciones más fuertes y vigorosas.

Además de los innumerables aspectos técnicos de la concepción original de los Cetrams, la evolución de los mismos a lo largo de los años los ha ido dotando de características, estructuras y funciones adicionales, entre las que se destacan actividades comerciales, tanto formales como informales, el ambulante principalmente. Todas estas actividades, que aumentan el tiempo y el grado de interacción de los usuarios con los Cetrams, han ido generando un *imaginario urbano*, que involucra, además de las actividades e imágenes primordiales asociadas con movimientos físicos y actividades económicas, otras cuestiones que en definitiva se ubican en una confluencia de los campos de la percepción y de la estética, en cuya esfera las personas depositan, entre otras cosas sus deseos de cómo quisieran que fuesen estos lugares.

Un objetivo inmediato al estudiar la imagen urbana de los Cetrams es, desde luego, una comprensión fundamentada para mejorar la eficiencia y presentación de los mismos.

### Imagen urbana

La imagen de la ciudad es la percepción de los elementos de la naturaleza y de los elementos creados y construidos por el hombre (Lynch, 1960; pág. 15), es el reflejo de las condiciones generales de un asentamiento: el tamaño de sus lotes y la densidad de población, el nivel de los servicios, la cobertura territorial de redes de agua y drenaje, la electrificación y el alumbrado, el estado general de la vivienda, etc. La imagen es la expresión de la totalidad de las características de la ciudad y su población, pero de hecho la imagen urbana engloba más elementos, que simplemente el estado físico que deben tener las edificaciones, elementos tales como la concepción, disfrute e identificación de las personas con su colonia y/o barrio, lo que la convierte en un elemento importante para la población en términos globales. (PAOT, 2003). La relación que el hombre establece con su entorno tiene un papel importante en la apropiación e identificación del espacio, en el medio en el cual vive y desarrolla su vida.

### Paraderos

Los Centros de transferencia Modal o Cetrams, conocidos comúnmente como paraderos, son espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros: individual, colectivo y masivo; están destinados principalmente a facilitar el trasbordo de personas de un modo a otro para continuar su viaje. (SETRAVI, 2008)

*Un paradero es una zona confinada con áreas de ascenso y descenso de pasaje (corredores o pasillos) para uso exclusivo de peatones y con el fin de organizar bajo condiciones de rapidez, comodidad y seguridad en el trasbordo de los usuarios; asimismo cuenta con vialidades ágiles (bahías) para las distintas modalidades del transporte que confluyen en el paradero... Según las especificaciones técnicas, un paradero es un área de maniobra con una medida mayor a 2,500 metros cuadrados. Los primeros fueron diseñados para una vida útil de 10 años. Para la década de los 80, ya funcionaban a su máxima capacidad y algunos acusaban los estragos de la saturación. (Lopez Saldívar, 1997; p. 248).*

### Conceptos y elementos teóricos

En el análisis de la imagen urbana de los cinco paraderos del transporte público a estudiar, utilizaremos conceptos de diversos autores acerca de la imagen urbana, en especial la teoría de Kevin Lynch sobre la imagen de la ciudad, y la teoría de la Gestalt de la percepción visual. Así mismo, la teoría de los colores y las sensaciones percibidas, conceptos de Jan Bazant, la práctica estética de Vicente Guzmán Ríos, el Flaneur de Nestor García Canclini, etc. Por último, la opinión de los usuarios de los paraderos en una encuesta aplicada y una entrevista a una de las autoridades del

transporte sobre la cuestión de la imagen urbana en los respectivos Cetrans.

Kevin Lynch trató extensamente la imagen urbana, y desarrolló métodos para analizar la imagen a partir de la visión de sus habitantes. En su libro "La imagen de la ciudad" (1960) dice: "Nuestra tesis es la de que ya estamos en condiciones de desarrollar nuestra imagen del medio ambiente mediante la acción sobre la forma física exterior así como mediante un proceso interno de aprendizaje". (Lynch, 1960; pág. 23). Además, las cualidades visuales que la ciudad debería presentar para impresionar la mente de las personas con una imagen fuerte y vigorosa son: legibilidad (facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global); estructura e identidad (dividida en tres partes: *Identidad*, que viene siendo el sentido de individualidad o unicidad, la identificación de un objeto. *Estructura*, es la relación espacial o pautal que el objeto establece con el observador y con otros objetos. *Significado*, qué significa para el observador, en el sentido práctico o emotivo); e Imaginabilidad (cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate, las cualidades físicas que faciliten la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente).

De la teoría de la Gestalt, utilizamos el principio general que dice: "A primera vista, los principios de la psicología de la Gestalt parecen sugerir que la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad. La mente está ansiosa de información, de una información constante, cambiante. La mente también busca constantemente relaciones matemáticas, o proposiciones, en los objetos, en las imágenes". (Roth, 1999; p. 59). Bien como las leyes de la Gestalt de la percepción visual, las cuales rigen la forma en la que la mente capta las imágenes, las definiremos y detallaremos más adelante.

Jan Bazant define los criterios normativos y cualidades en función de lograr una imagen urbana lo más nítida y vigorosa posible. Estos son: confort, diversidad, identidad, legibilidad, orientación y significado.

Otros conceptos utilizados son la práctica estética (Vicente Guzmán Ríos) y el flaneur (Nestor García Canclini) como apreciación del entorno y de las imágenes. La práctica estética es una actividad que ejercemos todos los días, en nuestras constantes selecciones en búsqueda de la belleza, del sentir los espacios y apreciar las imágenes. Analizamos nuestro entorno, hacemos comparaciones, examinamos algunos detalles más intensamente según nuestros intereses, tomamos decisiones sobre y en base a estas imágenes. Flanear la ciudad consiste en una observación sistemática, sondeos de opinión y cuestionarios para poder obtener la información

por parte de los usuarios y definir los elementos que estructuran la imagen de la ciudad. Flanear la ciudad es experimentar sus espacios, olores, ruidos y movimientos, flanear es el método de los cronistas y un modo de representar la ciudad, de mirarla de contar lo visto.

También mencionamos el mapa mental y el imaginario urbano. El mapa mental de una ciudad, local, etc., son las representaciones mentales de lo que la ciudad o local contiene, y su distribución según cada persona, no hay escala, y el enfoque es en el contenido y no en la belleza, es decir, no se copia se extrae de la memoria. Imaginario urbano es la lectura de la identidad del espacio a partir de percepciones personales de lo actual y lo que uno desearía que fuera ese espacio en particular.

Estos son los elementos teóricos con los que vamos desarrollar el análisis de la imagen urbana de los paraderos de transporte público en la ciudad de México.

### Consideraciones generales sobre el transporte y la imagen urbana

En las calles y vialidades de las ciudades contemplamos la imagen de la ciudad y mediante el transporte recorreremos estas calles. El transporte es parte integrante de la imagen de la ciudad; los vehículos: - camiones, micros, taxis, metro, trolebús, metrobús, - igual que los otros componentes de la ciudad, todos ellos generan imágenes. El transporte público tiene sus locales de paradas y

transferencias: los paraderos, inmersos en la traza urbana de la ciudad. Son grandes espacios que concentran varios modos de transporte y muchas unidades, son importantes puntos de la trama urbana, conectan y establecen puntos céntricos en las diversas regiones de la ciudad, están incorporados a la centralidad en ejes metropolitanos de crecimiento de la ciudad. Estos espacios denominados paraderos o Cetrans en la ciudad de México, son locales por los que transita una gran parte de la población y que transmiten una imagen urbana, la imagen del transporte público y sus nodos.

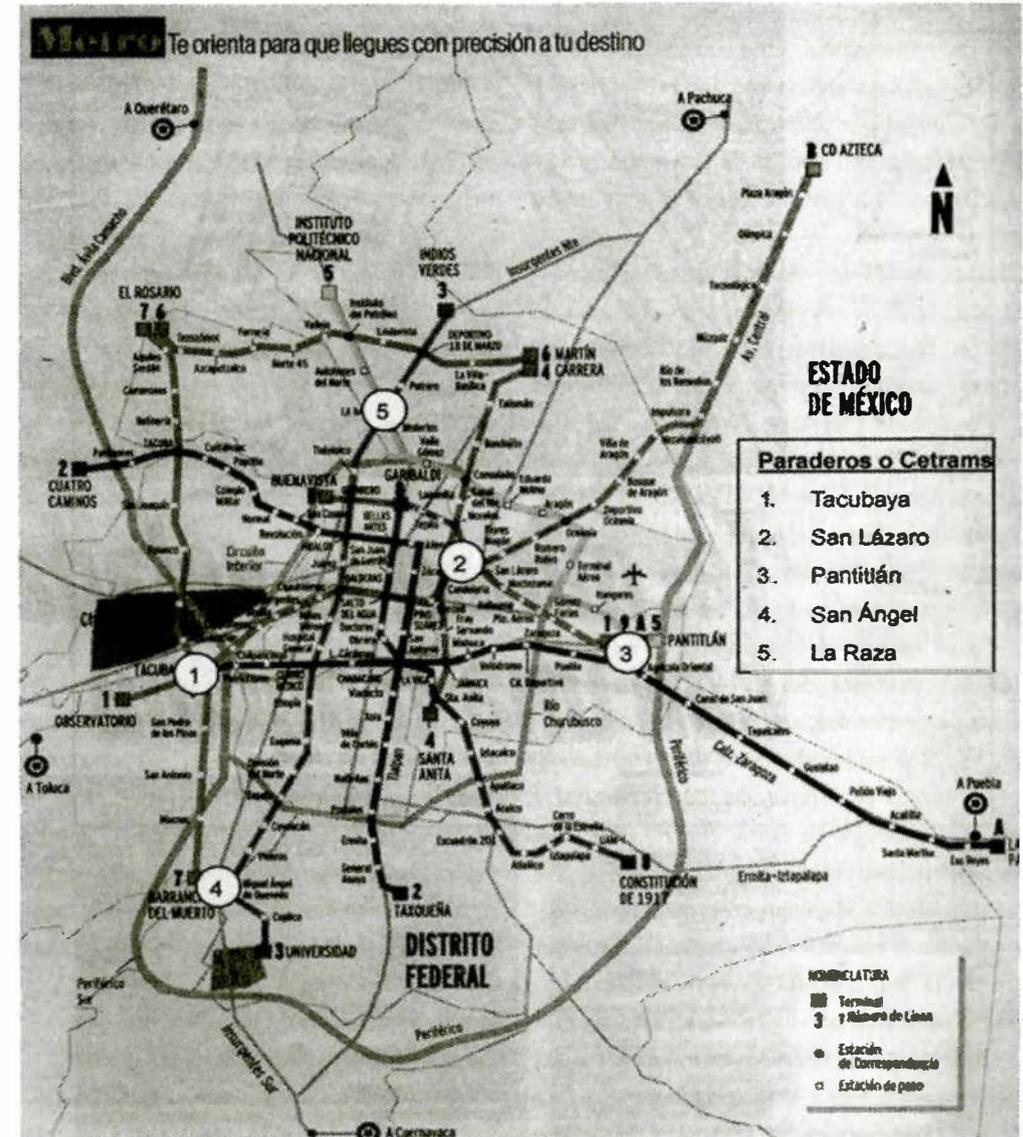
La imagen de la ciudad debería proporcionar interés, curiosidad en seguir explorando las vistas que tiene. El transporte público y particular circulan sobre una extensa red de vialidades, a través de la cual vamos conociendo la ciudad, las imágenes se suceden una tras otra y van conformando la imagen de la ciudad. En el transporte percibimos la extensión de la ciudad, la tipología de las construcciones, las dimensiones de los edificios, las texturas, la vegetación, la infraestructura, la gente, etc; además de la imagen del mismo transporte público y por consecuencia de los paraderos.

La zona metropolitana de la ciudad de México tiene aproximadamente 20 millones de personas, y se realizan 20.1 millones de viajes-persona diarios en 3.5 millones de unidades de transporte particular y público. Del total de viajes realizados diariamente, el 82 %, es decir 16 millones,

se realizan en transporte público: peseros, camiones, metro, trolebús, metrobus y taxis, y el 18 % en vehículos particulares, lo que representa 4 millones de viajes. ( SETRAVI 2008). Es muy grande la importancia del transporte público para la ciudad puesto que realiza la mayor cantidad de viajes diarios en la ciudad, a pesar de ser mínimo el número de vehículos dentro de la modalidad de transporte público frente al gran número de vehículos particulares. A grosso modo el número de unidades del transporte público en la ciudad de México es de 30 a 40 mil unidades frente a los casi 3.5 millones de unidades del transporte particular.

**Imagen urbana de los Paraderos**

Cuando pensamos o imaginamos un paradero de transporte público, o CETRAM (Centro de transferencia multimodal), nos viene a la mente primeramente un espacio grande, un intenso movimiento, mucha gente en tránsito, varias modalidades de transporte colectivo y muchos puestos de comercio informal. Son varios los elementos involucrados en la conformación de la imagen urbana de los paraderos. Estos elementos son estáticos y dinámicos, dependiendo de movilidad. Los estáticos son: el espacio, las vialidades, el mobiliario urbano, las bahías, las paradas, las tiendas y construcciones alrededor, la vegetación, la señalización. Los dinámicos son: los vehículos, camiones, micros, trolebuses, combis y taxis; la población de usuarios, los vendedores ambulantes



Mapa 1. Localización de los 5 paraderos seleccionados para estudio de la imagen urbana. Fuente del mapa base: Periódico Metro.

tes y sus puestos, los trabajadores del paradero: choferes y checadores, administradores y supervisores. Todos estos elementos, actores sociales y las actividades que desarrollan generan una infinidad de imágenes, además de una imagen general del paradero la cual se proyecta en el contexto total de la ciudad.

En la ciudad de México, existen 45 paraderos, y 3 clasificados como tales en el estado de México. Los paraderos están distribuidos por toda la ciudad, en una trama que sigue los ejes metropolitanos. (Terrazas, 2005) Están situados principalmente en las paradas finales de las estaciones del metro. De los 45 paraderos del DF, seleccionamos 5 para el análisis de la imagen urbana: Tacubaya, Pantitlán, San Ángel, La Raza y San Lázaro. (ver mapa 1)

En el interior del paradero se desarrollan muchas actividades, eso hace del mismo un local rico en estímulos, con muchas imágenes por percibir, al considerarlo como un nodo (Lynch, 1960), nuestra percepción agudiza los sentidos, a los cuales ponemos en alerta. Hay muchos colores y formas que cotidianamente nos invitan a la práctica estética. Hacemos un mapa mental y desarrollamos el imaginario urbano, una imagen que va más allá de lo que está presente, empezamos a arreglar mentalmente el local, ordenarlo, según el principio de la Gestalt, de que tendemos a poner orden mentalmente y el imaginarlo de tal o cual forma. El paradero nos hace sentir un deseo muy fuerte del poder reordenar.

En cuanto a los aspectos negativos hoy en día, la imagen del transporte público, principalmente la que se ofrece en microbuses y taxis, es de inseguridad, maltrato, incomodidad y obsolescencia de vehículos, que significan un riesgo para el usuario del servicio.

La constancia con que acceden al paradero diariamente miles de usuarios (alrededor de 4 millones, SETRAVI 2010), que algunas veces pueden hacerlo más de una vez al día, las imágenes que pasan por los ojos de los usuarios, sensibilizan sus sentidos, los estímulos pueden o no ser positivos, la incidencia diaria a estas imágenes de alguna forma los afecta en sus actividades diarias.

La teoría de la Gestalt analiza la percepción de la imagen, es decir, como vemos, qué es lo que la mente capta y de qué forma, no analiza el contenido de las imágenes. Como afirma la teoría, el cerebro y la mente de los seres humanos organizan las percepciones, las imágenes, como totalidades, vemos el todo y después las partes. La teoría también dice que vemos las imágenes según ciertas leyes, la principal de ellas es la figura-fondo, nuestro ojo mira una imagen, sea una entrada del metro, un puesto de venta, un artículo, esto representará la figura, y el resto será el fondo. Según el lugar donde ponemos la atención pueden emerger diferentes figuras desde lo que antes era fondo. Como ejemplo, de todo el paradero miramos a la entrada del metro y formamos la figura con ella, y todo lo demás será fondo. En

un segundo momento se cambia la mirada a un puesto aledaño a la entrada, este se tornará la nueva figura y la entrada del metro pasará a ser parte del fondo. Esto sucede a todos los niveles en las diferentes dimensiones descritas arriba. La siguiente ley de la Gestalt es la pregnancia todas las formas tienden a ser percibidas en su carácter más simple, la forma más simple es la más fácilmente asimilada, mejor comprendida y grabada en la mente, miramos las imágenes y seleccionamos para formar nuestro imaginario, la forma más simple, más fácil u óptima, y ésta la guardamos en la memoria. La ley de la experiencia pasada, ciertas formas sólo pueden ser comprendidas si ya las conocemos o si tenemos conciencia previa de su existencia, todas las experiencias que vivimos anteriormente influyen en nuestra percepción; ley de la continuidad o buena continuidad se refiere a direcciones o alineamientos de formas dispuestas, cuando varios elementos de un cuadro apuntan hacia un mismo canto, el resultado final fluirá más naturalmente. Además las leyes de la proximidad, ley de la igualdad-equivalencia-similitud, cerramiento-clausura, simetría, repetición, son formas de cómo están dispuestos los objetos en el sitio, las cuales impresionan de manera más contundente a nuestra imagen mental, como podría ser una serie continua de puestos de ambulantes, una serie de luces, la forma simétrica de cómo están dispuestas las bahías. Un ejemplo se encuentra en el paradero de Pantitlán, donde la forma paralela de sus bahías es un elemento

muy vistoso y memorable, esta regularidad en la forma que están dispuestas es el elemento que queda en nuestra mente. Todos estos valores son elementos que impresionan sobremanera nuestras imágenes. La ley de la experiencia pasada es una de las más importantes, por medio de ella y según el grado de nuestra experiencia pasada, nos tornamos más analíticos, nuestro cerebro se alerta de modo más preciso a partir de la situación presentada en el momento y podemos reaccionar más adecuadamente. Como dijimos anteriormente, si conocemos el paradero, ya tenemos la experiencia pasada, accionamos mejor, sabemos en que dirección, donde están las paradas y las trayectorias posibles.

Los paraderos se localizan junto a las estaciones del metro, principalmente en las terminales. Para el propósito de este análisis y con base en el principio general de la Gestalt (a primera vista buscamos el orden por encima de todo, y la regularidad, además de que la mente está ansiosa de información y estímulos) podemos referirnos a la diferencia de la estación del metro comparada con el paradero. El metro tiene una señalización muy afinada, estudiada, de fácil reconocimiento, mapas de localización, instrucciones por todos los lados y el paradero apenas tiene señalización de la rutas, y muy restringida. A pesar de que el paradero es un espacio en la superficie, de más fácil observación, sus indicaciones no nos ubican dentro del mismo como en las instalaciones del metro, por inexistentes o poco efectivas. La red



Bahías del paradero Pantitlán.



Estación del metro Pantitlán.



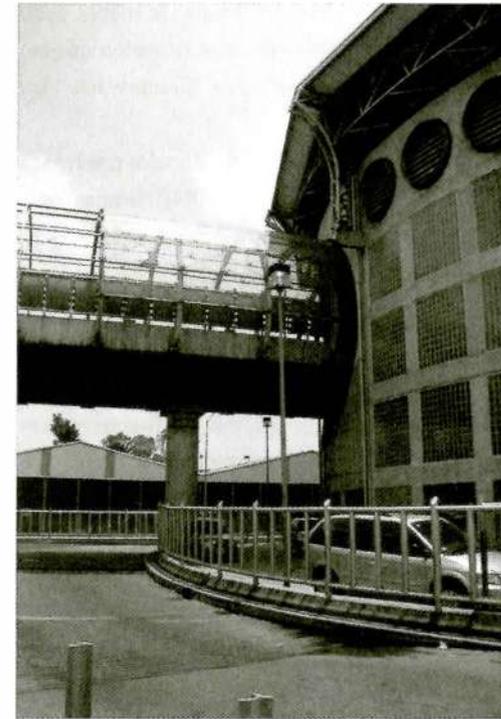
Bahías del paradero San Lázaro.



Bahía reordenada del paradero San Lázaro.

del metro lleva un desarrollo mucho más adelantado y estudiado en términos semióticos en relación al paradero. En el metro encontramos una infinidad de signos con sus significados, lo cual no los encontramos en el paradero.

El enfoque de Kevin Lynch es analítico y empírico, define cualidades visuales que impresionan la mente de las personas, como legibilidad, estructura e identidad, imaginabilidad. Cuando



Estación del metro San Lázaro, exterior.

un local posee estas cualidades visuales su imagen se fortalece en la mente de los ciudadanos, crea un imaginario vigoroso. La legibilidad es la facilidad de reconocer y organizar sus partes en una pauta coherente, es fácil reconocer el paradero por la concentración de unidades de transporte público, mucha gente en tránsito y muchos vendedores ambulantes, pero la facilidad de organizar sus partes en una pauta coherente, es difícil y puede no darse. La cualidad visual de estructura e identidad se divide en: identidad, estructura y significado. El paradero tiene sus características



Estación del metro San Lázaro interior.

propias, su identidad característica, dado que al aproximarse vemos los camiones, peseros, vendedores ambulantes, por medio de éstos se establece su imagen; la estructura es la disposición de sus diversas componentes, lo que permite el establecimiento de la relación que entablan los usuarios con el paradero, una relación de prestación de un servicio, una necesidad dentro de un espacio. Cada uno de los 5 paraderos se estructuran de forma diferente, pero la relación es la misma, es un bien que cumple la necesidad de muchos, en sentido práctico el paradero significa para el usuario un equipamiento que cumple la función de facilitar la movilidad de la población.

En lo que respecta a suscitar una imagen vigorosa (*imaginabilidad*) en el observador, la probabilidad es que el paradero cause una gran impresión en el usuario, facilite la elaboración de imágenes mentales y desarrolle un imaginario urbano muy por encima de las expectativas en perspectivas posibles para el paradero, en contraste con su imagen real. Pero el sentido o resultado

es variable: vigoroso o no, amigable, no amigable, una imagen que agrada a los sentidos o no. Como vemos en la encuesta aplicada a los usuarios, las respuestas fueron primero que es un sitio para transportarse y también se siente un lado negativo cuando los usuarios se refieren a lo inseguros que son, a la cantidad de basura existente y al deficiente servicio.

Otra de las claves que Lynch cita para el análisis de la imagen son las sensaciones visuales del color y olfato, ambas contenidas en las preguntas de la encuesta descrita en la siguiente sección. La mayoría de las contestaciones referentes al color y olor fueron que el color de los paraderos general era gris o negro, son colores que provocan sensaciones de miedo, desconocido, sensaciones de carácter negativo. Lo mismo sucedió con el olor, estos sitios tiene un olor desagradable. En los cinco paraderos que se analizó se pudo constatar también que se percibieron otros colores. En La Raza fue el verde y también en San Ángel, color que genera sensaciones positivas. Lynch considera que la imagen tenga un cierto orden, una forma básica, pero que no sea perfecta, que deje puntos a descubrir.

Gordon Cullen describe secuencias de imágenes de la ciudad, cuando una imagen es interesante lleva a otra, el peatón sigue adelante para seguir descubriendo más imágenes, buscando más elementos que lo sorprendan y descubrir más imágenes de la ciudad. Lo que se concluye es que la mente busca el orden pero no total,

lo que quiere es algo que desafie la mente pero no demasiado complicado, una situación que no derive en demasiado esfuerzo. Siempre hay algo por revelar.

De los cinco elementos clasificados por Lynch en "La imagen de la ciudad" (1960): sendas, bordes, barrios, nodos y mojonos, los paraderos quedan dentro de la categoría de los nodos, que los define también como confluencias o rupturas en el transporte. Son focos estratégicos a los cuales puede entrar el observador, la gente en el nodo agudiza su atención y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor que la usual. Los elementos en el paradero son más evidentes, la percepción es aumentada, y por este motivo dichos elementos deberían ser más cuidados por los planeadores y administradores de los paraderos y por la gente que los utiliza.

En este contexto ejercemos con mayor vigor la práctica estética, y se trata de que las personas también cooperen para una imagen mejor, a través de su apreciación cotidiana. La práctica estética nos hace comprender que los espacios nos son, al mismo tiempo que le somos, esenciales. Porque somos parte del espacio en que estamos y estamos en el espacio que construimos.

Caminar por la ciudad es una práctica estética, como el "flâneur" de Canclini, no obstante la inseguridad y las dificultades del sitio. Vivimos y necesitamos de la ciudad sin dejar de sentirla, pero nuestros sentidos están en sobresalto,

debido a que nuestro imaginario urbano tiene perfilado los paraderos como lugares inseguros donde se debe redoblar la fuerza o posibilidad de los sentidos, ponerlos en alerta en atención a varias cosas como son los letreros a seguir, por donde pasar, entrar, parar y poner atención a los demás.

Los cinco paraderos: Pantitlán, San Ángel, Tacubaya, San Lázaro y La Raza tienen como objetivo, ofrecer transporte. Están dentro de la ciudad pero tienen formas muy diferentes entre sí, y se sitúan en puntos distantes en la ciudad. Todos se ubican en zonas muy variadas de la ciudad, lo que les da características muy diversas, incluso en cuanto a la población de usuarios. Todos ellos tienen similar infraestructura y los equipamientos necesarios para su funcionamiento. Pero, cada uno tiene una forma, eficiencia e imagen diferente. Como curiosidad en la imagen urbana de los paraderos, todos tienen en algunos puntos estratégicos imágenes de la Virgen de Guadalupe y otras. Son pequeños altares muy adornados y floridos. Para muchos usuarios, esto da a los paraderos una dosis de "local bendito" y más familiar, más seguro.

### Encuesta

La encuesta realizada consta de 20 preguntas, se hizo persona a persona, con encuestador en el local, en los 5 paraderos estudiados. El 30% de las preguntas son abiertas y las otras son de selección a respuestas con opciones dadas. Fue

aplicada en el horario de 10 de la mañana a 2 de la tarde, a una población mitad mujeres, mitad hombres de 18 a 60 años de edad. Fueron 10 encuestas en cada paradero y 2 adicionales buscando las respuestas de los choferes y checadores, uno de cada local.

Según la opinión de los usuarios de los paraderos en la encuesta aplicada, el aspecto de los mismos, en términos generales, no es muy placentero, y debería ser motivo de preocupación para los que los administran y para los propios trabajadores de los paraderos, los choferes, checadores, vendedores ambulantes, etc. Es importante mantener en buenas condiciones estos locales, y tomar en cuenta que las modernizaciones no son del todo efectivas. El aspecto no amigable de los paraderos, es debido principalmente a la falta de limpieza, la basura esparcida, y el mal olor. Estas son las reclamaciones y necesidades más acuciantes en el paradero además del combate a la inseguridad.

Es unánimemente positiva la consideración acerca de la presencia y ordenación de los vendedores ambulantes en el paradero, realmente les conviene su presencia por los artículos de bebida y comida, y otros, a pesar de que en muchas ocasiones, por las condiciones en que están los puestos, deterioran la imagen del paradero y sirven en algunos casos para encubrir asaltantes y malvivientes.

Las unidades de transporte en la mayoría de los casos, están en un estado de deterioro, debi-

do al intenso uso, dado que los peseros son uno de los sectores de transporte que más usa la población y tiene más unidades en circulación, así como a la falta de un adecuado mantenimiento.

Muchas de las preguntas y respuestas de la encuesta fueron en el sentido de en qué estado se encuentran las condiciones del paradero. El resultado fue que la imagen no es una imagen satisfactoria de estos centros de transbordo del transporte público, y esto es útil para confirmar que la imagen de los paraderos no es agradable. A pesar de ello, esta imagen no es impedimento suficiente para su uso intensivo.

A pesar de las modernizaciones hechas, estos centros no progresan como deberían, salvo algunas excepciones, como el paradero de San Lázaro, en algunos aspectos.

Por otro lado las estaciones del metro, según la opinión de los usuarios y trabajadores de los paraderos, son las que están en buen estado y acordes con sus funciones; limpias y no tienen mal olor. En comparación con el paradero, la estación del metro está en mucho mejores condiciones. Los paraderos surgieron cuando se crea el metro, para dar continuidad, y servir de puntos de transbordo al metro así como organizar la distribución de trayectorias hacia los destinos donde éste se detiene, la unión entre metros, y la extensión del transporte a regiones aledañas y al estado de México. Por otra parte, el metro da servicio solamente al DF, salvo 2 ó 3 excepciones.

Los paraderos quedaron rezagados frente a

las estaciones del metro, éste fue construido con altos estándares de comodidad y forma de servicio, mientras los paraderos fueron construidos al principio bien, pero con el aumento de usuarios y número de servicios - cosa que también sucedió en las estaciones del metro - rebasaron su superficie original, el mantenimiento y el servicio no fueron apropiados y se distanciaron del estándar que presenta el metro. El metro al contrario, a pesar del aumento de la población usuaria no dejó de tener una imagen bastante satisfactoria. Las modernizaciones en los paraderos no fueron suficientes para alcanzar las metas pretendidas y el estado actual de los paraderos presenta un rezago cada vez más considerable con respecto al metro, así como a estándares internacionales.

La señalización en el metro fue cuidadosamente planeada, con una combinación de símbolos y letreros, atendiendo todo tipo de población y buscando la más fácil visualización. En los paraderos la señalización es casi inexistente o deja mucho que desear, mas bien en muchos casos la señalización del metro es la que apoya al paradero en el caso de la información, es decir, por los letreros y símbolos del metro es que nos orientamos en los paraderos. Por otro lado, también los paraderos tienen su propia imagen por la cual son percibidos y reconocidos. La señalización en los paraderos está principalmente en las paradas, con información de rutas y destinos, pero son muy limitadas y poco visibles, lo que a veces confunde más que ayuda. Frecuentemente

la gente debe preguntar dónde se encuentra tal o cual pesero. Por cierto, la señalización es un equipamiento, por lo cual se debe cuidar en extremo su planeación, elaboración y localización. Estos signos y sus significados se encuentran en casi todos los lugares. Incluso en los más modernos aeropuertos nos podemos perder si la señalización falla.

En cuanto a la imagen del paradero, la mayoría de la gente no hace mención de una mala imagen del paradero directamente, se refieren a cosas concretas que no les gusta y que en su opinión deberían cambiarse. La gente define el paradero como en realidad es, un centro de transporte, a pesar que se les pregunta cómo contribuye el paradero a la imagen de la ciudad, se percibe al paradero como un servicio para el usuario, pocos hablan peyorativamente sobre el. Para el usuario la contribución del paradero a la imagen de la ciudad es más bien comprendida como una definición del paradero y no como una interpretación de la imagen, salvo en unos pocos casos que citaron un mal aspecto del paradero, o que son lugares que se distinguen de otros. Su forma de opinar sobre la mala imagen del paradero es apuntando las cosas que no les gusta y también las fallas que éste presenta, como la basura, la inseguridad, etc. Lo que parece es que el paradero tiene una imagen propia que es muy visible y distinguible frente a otros elementos que componen la ciudad.

El color es un factor que sensibiliza en gran

parte nuestras sensaciones al percibir las imágenes, puede afectar nuestras acciones y reacciones frente a lo que pasa en la ciudad. El color predominantemente mencionado en la encuesta sobre los paraderos es el color gris, negro, estos colores, en otros contextos, se asocian al miedo, a lo desconocido. Aquí más precisamente se asocian a lo feo, a la basura, a la falta de limpieza, la suciedad y contribuyen negativamente a la imagen de paradero. En el metro los colores utilizados fueron estudiados y proporcionan una dosis de confort bastante agradable.

La encuesta es un instrumento que ayuda a probar ó refutar la hipótesis que hemos planteado, también ayuda a afirmar que lo propuesto en ella es plausible.

En conclusión, la imagen de los paraderos es importante para los usuarios pero no al grado de determinar sí los usan ó no, pues se trata de un medio necesario del cual no se puede prescindir. El paradero es un equipamiento indispensable para la ciudad, su funcionamiento y su papel crucial en la movilidad de las personas. Pero si éste ofrece una buena imagen a los usuarios será más placentero, y además podría captar más población que utilizaría el transporte público, descongestionar el tráfico y disminuir la contaminación.

### Entrevista

La institución encargada de los Cetrans, la SETRAVI, es consciente de la imagen que tienen los paraderos tanto actualmente como desde sus

inicios. Constantemente ha habido reordenamientos y modernizaciones en estos locales del transporte público.

Los principales problemas que influyen en la imagen de los paraderos, que menciona el arq. Sergio Aníbal, director de Planeación de la Setravi, son de naturaleza económica, entre otros la corrupción y el desinterés en la inversión. La imagen urbana es un aspecto importante para esta institución, pero frente a los aspectos económico y funcional, aquella queda en segundo plano, y se considera que tendrá mejoría si los dos primeros aspectos son resueltos.

La modernizaciones y reordenamientos de los paraderos constatan la preocupación de los planeadores por la imagen urbana de éstos. Los problemas más inmediatos son los vendedores ambulantes, que al principio prestaban un servicio con ventajas, pero que con su aumento desmedido se tornó un problema, el cuál sólo tiende a crecer. Fueron muchos los intentos en el sentido de retirarlos de los paraderos, pero sin éxito definitivo.

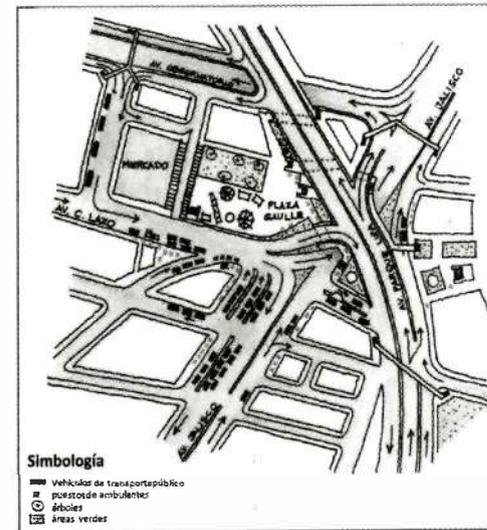
En la constante búsqueda de soluciones más efectivas para resolver los problemas de los paraderos, en términos de imagen urbana, el proyecto propuesto por la SETRAVI de las macroplazas en los Cetrans presenta un reordenamiento de orden muy superior a todo lo considerado anteriormente. En términos de imagen urbana sería una mejoría en la cual el transporte sería el hilo conductor. Estos planes, en principio, serían

implantados en 2008, en 4 paraderos. Se intenta resolver el problema de modernización sin afectar a los actores actuales que son parte de los paraderos. Estos representan una transformación profunda que va exigir mucho esfuerzo pero sin duda transformará la imagen que tienen los paraderos actualmente. En al menos un sentido mejorara el panorama de los Cetrans dentro de la ciudad.

### Reglamentos

Los reglamentos son lineamientos que regulan las acciones que se deben emprender para reordenar y mejorar la imagen urbana de los paraderos. Son instrumentos concretos y direccionados a mejorar la imagen urbana. Kevin Lynch afirma que la imagen urbana es un proceso bilateral entre observador y observado y que el observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora, en la elaboración de su imagen. A través de los lineamientos de los reglamentos es que se pueden emprender acciones para mejorar la imagen urbana. Es una tarea atribuida a los administradores y constructores de los paraderos, pero a la que el usuario puede contribuir respetando el orden dispuesto. Siguiendo la propuesta de la teoría de la Gestalt, seguir los reglamentos es una manera de mantener el orden en el paradero.

Para el Distrito Federal los reglamentos que corresponden a la imagen urbana son el Reglamento para el ordenamiento del Paisaje Urbano



Mapa 2: Paradero de Tacubaya.

del Distrito Federal, y otros que tocan el tema de la imagen urbana en cláusulas particulares, enfocando la importancia de mejorar la imagen urbana de la ciudad. Para los paraderos existen reglamentos afines que dictan las reglas a seguir en este sentido, como el programa de recuperación de imagen urbana en los CETRAM.

### Conclusión con referencia a cada paradero Tacubaya

El paradero de Tacubaya se localiza sobre el cruce de 3 avenidas importantes del DF, Parque Lira, av. Jalisco e Ing. Carlos Lazo. Está adaptado a estas calles existentes y tiene algunas bahías Su estructura en forma de letra X, la da el cruce de estas avenidas.



Paradero de Tacubaya, Av. Carlos Lazo.

Según Lynch, una imagen para ser vigorosa debe tener cualidades visuales como *legibilidad, estructura y significado, e imaginabilidad*. El paradero es *legible* ya que puede reconocerse, identificarse como tal: un sitio de transporte público, cantidad de peseros que concentra. Tiene *identidad*, así confirman las respuestas de los usuarios.

La unicidad es proporcionada por ciertas partes de su forma que no encontramos en los otros paraderos ( y vice-versa); aquí podríamos citar los edificios a sus costados, el mercado en el interior, la feria que se encuentra al lado del mercado. La *estructura* la vemos desde la perspectiva total en el contexto de los alrededores, está integrado en su medio y se inserta en la ciudad. La estructura desde su interior no es percibida fácilmente porque no se visualiza la totalidad del paradero y por la falta de señalamientos y por estar distribuido en varias secciones. En cuanto a la *imaginabilidad*, el paradero suscita una imagen vigorosa, pero no como una imagen agradable, sino como

un local que es presa de una mala imagen e inseguridad. Esto lo confirman los usuarios en la encuesta, y también en la entrevista. Ello va de acuerdo con el principio general de la Teoría de la Gestalt que dice que la mente humana busca antes de todo el orden y la regularidad. Según las respuestas de los usuarios, en el paradero falta organización en la recolección de la basura en las calles del paradero, faltan señalamientos, hay inseguridad, cierta falta de orden con el transporte que redistribuye.

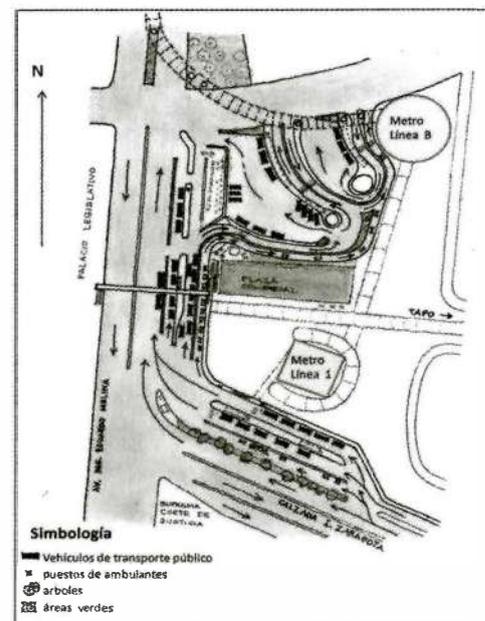
Por otro lado, según los criterios normativos de Jan Bazant para lograr una imagen urbana lo más nítida y vigorosa (*confort, diversidad, identidad, legibilidad, orientación y significado*); encontramos que el *confort*, criterio que se refiere al agrado visual que la obra urbana debe ofrecer al usuario; en las contestaciones de los usuarios en la encuesta, a la mayoría de ellos no les agrada la imagen del paradero de Tacubaya. Los elementos del desagradado, ya mencionados anteriormente son la basura, el mal olor, la inseguridad, la falta de señalamientos, pero el transporte en sí no se menciona como factor de desagradado, sino como necesidad, pero se le aprecia en regulares condiciones. La *diversidad* es un criterio presente en el paradero, Tacubaya tiene una fuente muy rica en estímulos, mucho transporte, gente, puestos de ambulantes, variedad de colores, olores y sabores, todo sensibiliza los sentidos. La *orientación* en teoría es propiciada principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento.

En este sentido la opinión de los usuarios es unánime: los señalamientos son escasos y no completamente visibles. Los tres criterios: identidad, legibilidad, y significado ya se comentaron con Lynch.

El paradero de Tacubaya se identifica como un paradero por ser un lugar para transportarse, pero no tiene alguna especie de mojón (en el sentido de Lynch) que lo caracterice plenamente, como para tener una *unicidad* propia. Ejerce su función pero la imagen no es del todo agradable para los usuarios, como se verificó en la encuesta. A pesar de los reordenamientos, todavía no se alcanzó la imagen deseada para un lugar público. Pero su imagen importa a los usuarios porque es un lugar de constante pasaje de la gente a sus trabajos y demás actividades y "debería ser un local agradable donde el ciudadano encuentre saneamiento, claridad y placer en su imagen". (Antonio Silveira, 2004; internet)

### San Lázaro

Localizado en las avenidas Ing. Eduardo Molina y Calzada I. Zaragoza, es un paradero inserto dentro de un gran complejo de transporte público. Es un importante nodo para la ciudad, ya que concentra, dos estaciones del Metro de gran envergadura y una de las cuatro centrales camioneras del DF, la TAPO. Este paradero tiene tres cuerpos, dos situados en las avenidas que lo encierran y uno interior. Este paradero fue reordenado en parte, precisamente el cuerpo inte-



Mapa 6: Paradero San Lázaro.

Mapa 3: Paradero San Lázaro.

rior, adquiriendo así una imagen mejor. Los dos cuerpos junto a las avenidas no fueron reordenados. Tiene *identidad* como paradero, así como concentración de transporte, y tiene una gran unicidad, por el gran volumen de la Tapo y de la construcción monumental en forma circular de varios pisos de la estación del Metro de la línea B, que sale afuera de los límites del DF y alcanza Ciudad Azteca en el Edomex.

Este Cetram tiene diversidad, posee un mercado fijo alrededor del cual se instalaron muchos vendedores ambulantes. El edificio del metro San Lázaro posee una arquitectura no convencional y da identidad al paradero. También está la Tapo,



Paradero San Lázaro, av. Ing. Eduardo Molina.

central de autobuses de forma circular, y que por dentro es moderna y de ambiente agradable, además del edificio de la línea B del metro que también tiene forma circular, con altura de varios pisos, aspecto monumental complementado por el carril del metro que sale de su segundo piso. Las bahías están distribuidas paralelamente a las avenidas Ing. Eduardo Molina y Calzada Ignacio Zaragoza, en el paradero, y en un área interna construida entre el mercado y las estaciones del Metro. Las bahías instaladas en las avenidas son bahías convencionales, no reformadas, con presencia de vendedores ambulantes.

Las bahías dentro del área interna del paradero son reordenadas y su aspecto es muy agradable, limpias, espaciosas, claras, diseñadas en formas curvas, las cuáles amenizan la dureza de las formas rectas. Hay pequeños jardines bien cuidados, no hay hasta ahora presencia de vendedores ambulantes en esta área. Lo envuelve una red

extensa de enrejado gris que da el color predominante al paradero, lo que contrasta con los dos cuerpos de bahías paralelas a las avenidas, donde las paradas son de aspecto poco ordenado, lo que refleja en algunas respuestas negativas de los usuarios del paradero en cuanto a la imagen urbana, por la presencia de puestos de ambulantes, basura y poco cuidado con el mobiliario y banquetas del paradero. Además de la localización central del mercado, éste es organizado en su interior, pero sus zonas inmediatas no presentan el mismo orden por la concentración de puestos de ambulantes al libre arbitrio, colocación y armado de sus puestos.

La *legibilidad* es plausible desde una perspectiva aérea, a pesar de que en su interior deja un poco que desear por la escasa presencia de señalamientos y orientación acerca de las rutas. Tiene una fuerte *imaginabilidad*, principalmente en el cuerpo interior, por la belleza de las cubiertas de las bahías y por los volúmenes de las monumentales construcciones del Metro, la central Tâpo y la entrada del Metro de la línea 1.

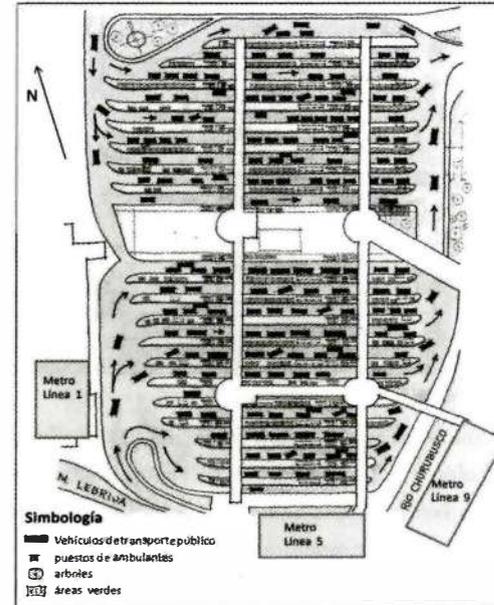
En cuanto al *confort*, además de que el aspecto visual de la forma es agradable, la impresión en su interior induce sensaciones de comodidad y seguridad.

Con el reordenamiento, el paradero ganó una nueva imagen, cambió su aspecto, siendo éste uno de los más agradables, en la opinión de los usuarios.

### Pantitlán

El paradero de Pantitlán se ubica entre las avenidas Río Churubusco, M. Lebríja y dos pequeñas calles, se sitúa muy próximo al aeropuerto. Es un paradero proyectado. En la vista aérea o en el plano del paradero podemos observar las bahías paralelas, desde este ángulo el paradero es fácilmente memorizado. Con él están conectadas 3 líneas del Metro. Tiene edificaciones de 1 a 3 pisos, muy visibles y con puentes de conexión entre el Metro y el paradero. Pero hay pocas áreas verdes y es precario el estado de conservación.

Las cualidades visuales de la imagen mencionadas por Lynch, están aquí presentes: la *legibilidad*, se reconoce el paradero por su linealidad de la disposición de las bahías; una linealidad que concuerda con dos de las leyes de la Teoría de la Gestalt: la *proximidad* y la *igualdad*; y lo reconocemos también por la concentración de vehículos de transporte público; se organizan sus partes de forma coherente. Su forma de líneas paralelas es fácilmente memorizable, lo que se advierte principalmente de la vista aérea, la *imaginabilidad* del paradero es vigorosa. Interiorizándose en el paradero se aprecia que la orientación no es perfecta, falta señalización y la linealidad puede ser motivo de confusión. Aquí cabe mencionar que las conexiones entre el paradero y el metro e incluso las del Metro entre sí, son bastante largas y confusas, pero amenizadas por la presencia de un factor orientador: un mapa del paradero en su interior, elemento que sólo es encontrado aquí y



Mapa 4: Paradero Pantitlán.

que a nuestro modo de ver debería encontrarse en cada paradero de la ciudad. El paradero tiene *identidad* como tal, por la concentración de camiones, que le son característicos. Son camiones antiguos en su mayoría y foráneos; y *unicidad* por la forma lineal de sus bahías y la localización de los puestos de ambulantes situados a un solo costado de las bahías, donde también se encuentran las paradas. A pesar de esta forma memorizable, el *confort* es roto por la falta de orden, causado por el mal estado de los puestos de las paradas y bahías y el exceso de basura. Las estructuras de las estaciones del Metro son muy visibles e interconectadas por pasajes. Todo esto causa una



Pantitlán, interior de paradero.

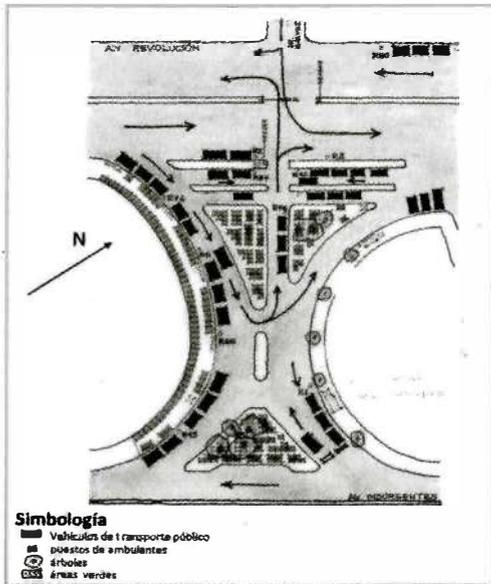
imaginabilidad fuerte, pero no agradable, como se transparenta en la opinión de los usuarios en la encuesta.

Los colores son poco variados, solo los camiones rompen la regla, pintados con diseños y colores fuertes. Casi no hay áreas verdes y las que hay están en mal estado, el mobiliario urbano está deteriorado, las texturas se confunden porque casi todo es de un color gris y negro.

Hay elementos claros como las estructuras del Metro que confinan el paradero. Las escaleras que dan acceso a los pasajes del Metro y que conectan las bahías al mismo son elementos que amenizan el paisaje, con su color azul claro y barras repetitivas en los barandales.

### San Ángel

Es un paradero pequeño, situado entre las avenidas de Revolución e Insurgentes. Se reconoce el paradero por la aglomeración de vehículos del transporte público, los peseros, muchos



Mapa 5: Paradero San Ángel.

puestos de vendedores ambulantes. Por su tamaño reducido es fácil organizar sus partes. No hay dificultad en la *orientación* del paradero, es pequeño y la perspectiva total se percibe desde cualquier punto. Tiene una *diversidad* en la cantidad de estímulos con muchos colores y formas, el color que predomina es el verde por el plástico que cubre los puestos de venta y mucho colorido de las mercancías, a pesar de que en la encuesta los usuarios respondieron que el color predominante es el gris.

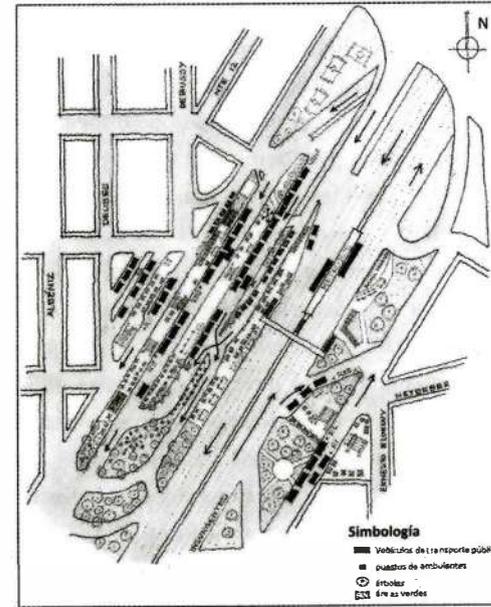
Se perciben *continuidades* en las banquetas donde se localizan los puestos de mercancías, y en las curvas que trazan las dos calles que circunscriben el paradero. Las *texturas* que dan uni-



San Ángel, interior del paradero.

formidad al paradero son del lecho de las calles y el color verde de los puestos de venta. No existen áreas verdes propiamente dichas, pero hay árboles grandes que amenizan la imagen del paradero con sus formas y colores verdes. El mobiliario en las paradas es poco, una que otra es de metal, otras paradas sólo son puntos sin equipo, apenas conocidas por los usuarios ya que los puestos de venta ocupan gran parte del área en la banqueta y no queda lugar para las paradas arriba de la banqueta.

De acuerdo a las opiniones de los usuarios encuestados, los principales problemas en cuanto a la imagen del paradero son la basura que se arroja en las calles del interior del mismo, y la inseguridad. En una propuesta de calificar 10 elementos del paradero, contenida en la encuesta San Ángel tiene un promedio pésimo en estas calificaciones, a pesar de que es el único paradero de los cinco estudiados, que se encuentra en una zona de alto nivel económico.



Mapa 6: paradero La Raza.

### La Raza

Se localiza en la avenida Insurgentes Norte, está compuesto por dos cuerpos, el poniente que es mayor y el oriente, conectados por un puente sobre la avenida. En el centro de ésta se encuentra la parada del Metrobús La Raza. Dos líneas del Metro se cruzan en el paradero: 3 y 5.

El paradero tiene *identidad* pues concentra vehículos de transporte público como peseros, camiones, vans, taxis, mucha gente y muchos puestos de vendedores ambulantes. Pero la *unicidad* es débil, no tiene mojones que lo caractericen como "el paradero de La Raza". Podemos percibir la *legibilidad* en la facilidad de



La Raza, av. Insurgentes.

organizar sus partes en una pauta coherente. El cuerpo poniente tiene bahías estrechas y muy largas, abriendo la perspectiva en continuidad prolongada. En ellas se colocan los ambulantes, y también se encuentran las entradas y salidas del Metro, las cuales casi no son visibles por el acumulación de ambulantes que están junto a estas entradas, lo que dificulta su búsqueda por parte de los usuarios. El cuerpo oriente es menos denso, con bahías de formas irregulares, entradas del Metro visibles y mobiliario en las paradas. La probabilidad de suscitar una *imagen vigorosa* es baja. En cuanto al *confort*, el paradero no tiene una imagen agradable por la presencia de basura, desorden en la organización de los ambulantes, los cuales invaden las paradas y jardines y por la inseguridad. Las áreas verdes son de buen tamaño, aunque dentro de éstas se ubican algunas torres de alta tensión, muchos ambulantes se colocan debajo de ellas en las áreas verdes que no están en buen estado. Es fácil orientarse en el paradero.

La *diversidad* es intensa, por varios factores, los peseros, la gente, los vendedores ambulantes y sus mercancías multicolores, las áreas verdes, y algunas palmeras en las bahías. Lo que se podría considerar como característica propia del paradero es la forma como los ambulantes ponen sus puestos, la mayoría son mantas en el suelo y la mercancía sobre ella, esto se da principalmente en las orillas del paradero, en las áreas verdes, banquetas y sobre las ventilas del Metro. Todo circunscrito al espacio del paradero, lo que causa un fuerte imaginario.

### Conclusión

A través de los conceptos teóricos y aspectos empíricos concluimos que los paraderos en general son *legibles*, desde una vista aérea, de satélite o desde sus inmediaciones como también desde su interior. Los reconocemos por la concentración de unidades y varios medios de transporte público: peseros, camiones, taxis, metrobús, trolebús y metro, también por la cantidad de usuarios que circulan y por los puestos de vendedores ambulantes. La legibilidad solo pierde vigor por la dificultad de organizar las partes en una pauta coherente, visto desde su interior o desde las inmediaciones, lo cual sí logramos desde una vista aérea o de satélite, pero a escala humana, es decir desde el interior, es más difícil. Este punto de observación es más importante, ya que desde este punto debemos orientarnos a diversos locales y direcciones en las cercanías de los paraderos.

Estos elementos concentrados que componen el paradero son los que le dan la *identidad* característica de una entidad diferenciada. El requisito de *unicidad*, entendido aquí como un factor que se destaca de los demás, está dado por algún elemento que diferencia uno del otro. Es decir, reconocemos que es un paradero pero no identificamos cuál paradero es. Algunos de ellos tienen elementos, por ejemplo un mojón, otros no.

Los paraderos, a grandes rasgos, se *estructuran* con la ciudad, se interconectan entre ellos, están situados en ejes metropolitanos, a través del transporte contribuyen a estructurar la ciudad. Se funden con sus alrededores o inmediaciones debido a que son un punto muy utilizado por las personas que viven en su entorno.

El *significado* es criterio con el cual nos remitimos a la consideración de los encuestados, los usuarios. Puede ser práctico ó emotivo. Como ellos mismos definieron: “el paradero es un lugar para transportarse”, es un significado práctico. En cuanto al factor emotivo no despertó sensaciones de lugar o que fuera un lugar agradable que los sensibilizara en particular en el sentido de una buena imagen urbana. Lo que se comprueba con la calidad visual de *imaginabilidad*: los paraderos suscitan una imagen vigorosa en el observador, o en este caso el usuario, pero no en el mejor sentido, su imagen provoca controversias; se consideran necesarios pero son recordados por la falta de limpieza, inseguridad, etc. No son recordados como lugares placenteros.

En cuanto al *confort*, o agrado visual y físico que la obra urbana debe ofrecer al usuario, los paraderos en general no aportan valores formales o espaciales que estimulen sensorialmente la comunidad como un lugar bello (excepto posiblemente San Lázaro), al contrario, más bien es un local dónde se agudiza la atención a todo lo que está y sucede alrededor, también por la “experiencia pasada” una de las leyes de la Gestalt, mencionada por Lynch. Es decir, por conocer lo que la palabra paradero suscita de antemano: un lugar inseguro.

El criterio normativo de *diversidad*, corresponde a la variedad en el medio ambiente que evita la monotonía y amplía las posibilidades de sensaciones y mayor atracción. Sin duda el paradero tiene una gran variedad de estímulos, muchos colores, formas y texturas.

La orientación, que busca facilitar el sentido de ubicación de las personas en el medio ambiente urbano, es propiciada principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento. El paradero está diseñado para una fácil orientación, pero con la presencia de los ambulantes que son cada vez más numerosos dentro de los paraderos, se entorpece la visualización clara de la circulación y de las paradas y la señalización que existe en el local, se vuelve insuficiente, o en algunos casos es casi inexistente.

El principio básico de la Teoría de la Gestalt dice que la mente busca ante todo el orden y la regularidad, proporciones y relaciones matemá-

ticas, además información tanto constante como cambiante. En cuanto a la información constante y cambiante, los Cetrans o paraderos ofrecen mucho, con la imagen general y miles de imágenes particulares que vemos en el interior de los mismos. Pero el orden y regularidad dejan mucho a desear, en el sentido de falta de limpieza, seguridad, señalización y otros pequeños detalles que hacen parte del mobiliario y dinámica del paradero. Para la imagen urbana, la limpieza es uno de los elementos que más influye en las consideraciones de una imagen agradable o no agradable; además la limpieza provoca un imaginario de sanidad, seguridad, cuidado.

Todos los instrumentos que utilizamos para el análisis de los paraderos del transporte público, las aportaciones de Kevin Lynch, Jan Bazant, la Teoría de la Gestalt, la teoría de los colores, y otros elementos fueron muy útiles para analizar la imagen de los paraderos, así como también la encuesta y la entrevista, las cuales aportaron la opinión de los usuarios. Ayudaron a comprobar la hipótesis de que la imagen de los paraderos es importante. Son aportaciones que apoyan la formulación de reglas a ser impuestas a través de los reglamentos en el sentido de mejorar la imagen de estos sitios. Los reglamentos son los instrumentos con los cuales se cuenta para regular, tipificar y mejorar la imagen urbana de los paraderos, las acciones impartidas por los organismos encargados de estos locales. La apariencia también es un proceso bilateral entre observador

y observado, es decir, la población también tiene que contribuir y participar en el sentido de mejorar el aspecto.

Para finalizar, en cuanto a la importancia de la imagen urbana de los paraderos, concluimos que ésta debe ser considerada como de primera importancia. Las principales razones para ello son las siguientes: 1) afecta directa y considerablemente a los usuarios en su percepción de la imagen urbana y, al menos parcialmente, en su actuar como ciudadanos; 2) incide en las políticas que permiten coadyuvar en la eficiencia del funcionamiento de los Cetrans y simultáneamente en el desarrollo de más y mejores "bienes públicos"; 3) dada la importancia de los Cetrans, las políticas en ellos implementadas tienden a conformar estándares para otros puntos físicos y aspectos del transporte urbano; 4) una buena imagen urbana de los Cetrans contribuye, en algún grado, a incentivar el uso del transporte público en la ciudad de México, aspecto por demás urgente; 5) por último, dado el volumen de visitantes y turistas en el D.F., personas que utilizan el metro y el transporte público, conviene, tanto por razones económicas como de imagen general de la capital del país, acercarse, hasta donde sea posible, a los estándares internacionales.

## Bibliografía

Arnheim, Rudolf. 2001. *La forma visual de la arquitectura*. Gustavo Gilli. Barcelona. ( GG

1978. GG REPRINTS 2001)  
 Bazant S., Jan. 1995. *Manual de Criterios de Diseño Urbano*. Trillas.  
 Cullen, Gordon. 1974. *El paisaje urbano*, Blume Labor. Barcelona.  
 Garcia Canclini, Nestor. 1997. *Imaginario Urbanos*, EUDEBA. Buenos Aires  
 Garcia Canclini, Nestor, Alejandro Castellanos, Ana Rosas Mantecón. *La ciudad de los viajeros*. UAM  
 Guzmán Ríos, Vicente. 2005. *El espacio (con) sentido de la Plaza. Tlalpan y San Jacinto*. Anuario de Espacios Urbanos. 2005 (1). UAM-AZC.  
 Jerome, Monnet, 1995. *Imágenes e imaginarios urbanos*. Ciudades. Abril- julio, 1995. López Saldívar, Ignacio. 1997. Nadie está satisfecho... Los Derroteros del Transporte Público Concesionado en el DF. Uteha. México.  
 Lynch, Kevin. 1960. *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gilli. Barcelona.  
 Lynch, Kevin. 1981. *La buena forma de la ciudad*, Gustavo Gilli. Barcelona.  
 Morales Moreno, Jorge. *Una genealogía de metodologías cualitativas*. Anuario de Espacios Urbanos. 2003. UAM-AZC  
 Norberg Schulz, Christian. 2001. *Intenciones en Arquitectura*. Gustavo Gilli.  
 Panek, Belcriz Maria. 2004. *Red vial y red de transporte, en la ciudad de Curitiba*. Anuario de Espacios Urbanos. 2004. UAM-AZC  
 Roth, Leland M. 2000. *Entender la arquitectura,*

*sus elementos, historia y significado*. Gustavo Gilli. Barcelona.

Tamayo, Sergio y Wildner, Kathrin, coordinadores. 2005. *Identidades urbanas*. UAM.  
 Terrazas Revilla, Óscar. 2003. *Centralidad y globalización, en la ciudad de México*. Anuario de Espacios Urbanos. 2003. UAM-AZC  
 Terrazas Revilla, Óscar A. 2005. *La Ciudad de los Caminos, el Caso del Corredor Tlaxcala-Puebla*. UAM - A.

## Sitios en Internet

### Transporte y Vialidad

---Secretaría de Transportes y Vialidad. Centros de transferencia Modal (CETRAM) (Paraderos) <http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/index.html> (08/09/04)  
 ---Secretaría de Comunicaciones Estaciones de Transferencia Modal <http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/secom/estaciones> (16/02/08)  
 ---Pesero <http://es.wikipedia.org/wiki/Pesero> (21/06/07)  
 ---SETRAVI. Programas. Vialidades. Acciones Actuales <http://www.setravi.df.gob.mx/programas/vialidades.html> (23/06/05)

### Imagen urbana

---La Imagen Urbana de las Ciudades con Patrimonio Histórico. Arq. Xavier Hernández Benítez. 6º Taller de Imagen Urbana, ponencia 8. <http://www.cnmh.inah.gob.mx/ponencias/580.html> (23/08/07)

---Imaginario Urbanos: ida y vuelta. Armando Silva, 2006. [http://www.unia.es/artpen/mundo/mundo02/proy\\_1\\_imag02.htm](http://www.unia.es/artpen/mundo/mundo02/proy_1_imag02.htm) (14/04/06)  
 ---Imagen Urbana. Informe Anual 2003 PAOT. Apéndice Temático. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF.  
 ---Imagen urbana de la ciudad de México – Skyscrapercity. Testimonios de cómo mejorar la imagen urbana de la ciudad de México. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=526794> (02/10/07)  
 ---Imagen urbana <http://personales.igu.net.mx/urbanismo/imagen%20urbana.htm> (11/04/05)  
 ---Percepción Espacial [http://omega.ilce.edu.mx:3000/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/073/htm/set\\_12.htm](http://omega.ilce.edu.mx:3000/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/073/htm/set_12.htm) (11/11/04)  
 ---Teoría física del color <http://roble.cnice.mecl.es/~mbedmar/iesao/quimica/teoriafi.htm> (04/08/07)  
 ---Como son percibidos los colores de los objetos <http://www.digitalfotored.com/grafico/coloresobjetos.htm> (06/08/07)  
 ---Teoría de la Gestalt. La percepción. La estructura psíquica del hombre. <http://www.turemanso.com.ar/fuego/psi/gestalt.html> (20/03/06)  
 ---Percepción Visual <http://www.personal.us.es/jcordero/PERCEPCIÓN/Cap01.htm>

(09/09/06)

---Julio David, 2006. Leyes gestalticas de la psicologi Gestalt <http://leyes-psicologia-gestalt.blogspot.com/> (08/04/08)

---Anuncia el Metro proyectos con inversión pública y privada. Laura Gómez Flores.15 abril 2008. <http://www.jornada.unam.mx/2008/04/15/index.php?section=capital>

&article=033n2cap

---Modernizan Paraderos Capitalinos. Metrópoli 2025 - 22 julio 2008. <http://www.metropoli.org.mx/modules.php?name=News&file=article> (22/07/08)

---Capital en Crecimiento <http://www.capitalencrecimiento.com.mx> (24/07/08)