

Hacia un concepto de Proximidad Urbana.

Towards urban proximity concept.

Jorge Ramsés Herrera Barrientos. Universidad Veracruzana. Xalapa, Ver.

ramses.hherrera@gmail.com

Arturo Velázquez Ruíz. Universidad Veracruzana. Xalapa, Ver. arvelazquez@

uv.mx

Fecha de recepción: 30/10/2023

Fecha de aceptación: 25/11/2022

<https://doi.org/10.25009/e-rua.v16i05.235>

Resumen

El tema de proximidad surge como una necesidad latente en las ciudades en pleno crecimiento espacial acelerado, donde existen deficiencias en la cobertura y dotación de los equipamientos públicos, ocasionando que los mismos no se encuentren al alcance inmediato de la población. Tomando en cuenta lo anterior, este texto trata de conceptualizar a la proximidad de acuerdo con lo expuesto por diversos expertos y teóricos que han dado un acercamiento en sus investigaciones y que han contribuido a que el término cobre relevancia en el hacer ciudad y en desenvolvimiento de los asentamientos humanos. El texto destaca la importancia de considerar la proximidad urbana en la planificación de las ciudades, con el objetivo último de mejorar la calidad de vida de los habitantes y reducir los impactos ambientales de sus actividades. También examina detalladamente los rasgos distintivos de ambos modelos y sus efectos en la vida urbana, ofreciendo una visión panorámica de un debate crucial que moldea el futuro de nuestras ciudades.

Así mismo, se realiza un recorrido por las bases que anteceden al término de la proximidad, para revisar sus primeros acercamientos y conceptualizaciones, interpretándolo como uno de los medios para alcanzar el modelo de una ciudad compacta y sostenible de

acuerdo con los ejes de análisis que se establecieron en la comparativa de los dos modelos de ciudad.

Palabras Clave: Ciudad difusa, Compacidad urbana, Movilidad urbana, Proximidad.

Abstract:

The proximity arises as a latent need in cities going through an accelerated spatial expansion, where there are deficiencies in the coverage and provision of public facilities, causing them to be out of immediate reach of the population. Taking account into the above, this text tries to conceptualize the proximity according to what has been exposed by several experts and theoreticians who have approached it in their research and have contributed to the term's relevance in the making of the city and in the development of human settlements. The text highlights the importance of considering urban proximity in the planning of cities, with the ultimate goal of improving the life quality of inhabitants and reducing environmental impacts of their activities. It also examines in detail the distinctive features of both models and their effects on urban life, offering a panoramic view of a crucial debate that is shaping the future of our cities.

Additionally reviews the foundations that precede the issue of proximity, as well as its first approaches and conceptualizations, interpreting it as

one of the means to achieve the model of a compact and sustainable city according to the established axes of analysis in the comparison of the two city models.

Keywords: Sprawl city, Urban compactness, Urban mobility, Proximity.

Introducción

En un mundo que se encuentra cada vez más urbanizado, en donde las ciudades han tomado un papel primordial en la estructura de los tejidos sociales y económicos de su contexto territorial; el fácil acceso y la cercanía de los atractores urbanos, por el contrario, ha perdido su relevancia y significación en los procesos en los cuales las ciudades se ven envueltas y/o se adaptan de acuerdo con su continuo crecimiento (Chaboya et al., 2009).

La gran mayoría de las ciudades en su origen no tenían planteado ser el centro de concentración de poblaciones tan extensas, lo que se traduce en una gran cantidad de usuarios y una vasta extensión de territorio ocupado, ocasionando la dispersión de la ciudad con la población residiendo cada vez más alejada de los centros urbanos y concentrándose principalmente en las periferias (Pesci, 2004).

Una ciudad sin planeación sujeta a seguir creciendo debido al repentino

interés por la ocupación de su territorio, está destinada a padecer problemas en el desarrollo y funcionamiento de su infraestructura y oferta de servicios, pudiendo darse la aparición de asentamientos humanos informales o precarios, desempleo, falta de saneamiento e inseguridad (Pesci, 2004).

Es, por tanto, que una de las alternativas para que las ciudades pueden subsistir adecuadamente es que su crecimiento vaya de la mano con el aprovechamiento máximo de su espacio existente, es decir crecer de una forma más compacta, donde los elementos de su estructura urbana se encuentren más próximos y accesibles a la población (ONU Habitat, 2022).

El desarrollo urbano contemporáneo se ha caracterizado por la existencia de dos modelos urbanos contrastantes: ciudad difusa y ciudad compacta. Estos paradigmas, representan visiones opuestas sobre la organización y extensión de las áreas urbanas. A medida que estas dos visiones compiten surgen implicaciones significativas en áreas como la movilidad, la interacción social, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de los habitantes urbanos.

La ciudad difusa

El concepto de la ciudad difusa surge a finales de los años ochenta a partir de la publicación editada por Francesco Indovina (1990) titulada *La Citta Diffusa*, y se extiende posteriormente por Europa por otros autores. La idea principal del concepto que plantea Indovina es el de una ciudad con una inmensa extensión de territorio habitado que no posee un centro dominante. Estos centros urbanos, que no existen en la ciudad difusa, forman parte de uno de los rasgos principales de la organización de las ciudades tradicionales, espacios alrededor de los cuales se realizan

la mayoría de las actividades de la población y que regían la forma en la que las personas se mueven (Charmes, E. 2015).

La ciudad difusa entonces, surge como una alternativa para cubrir una necesidad de espacio, o lo que Indovina (2007a) nombra como una demanda de ciudad; es por tanto, un modelo de dispersión territorial que se enfoca en el potencial del espacio en razón de las oportunidades de transformación del entorno y la forma en la que la población se vincula con el mismo (Fuertes, P. 2018). La ciudad difusa como concepto nace de la observación de una nueva realidad, esa realidad que se manifiesta en el comportamiento expansivo de las ciudades actuales (Charmes, E. 2015).

Por otro lado, Bernardo Secchi (2002) denomina como 'piel de leopardo' a este entretejido del entorno urbano con el campo, en donde la ciudad difusa se extiende sin necesidad que el campo desaparezca, creando un vínculo de unión y dependencia entre las partes (Charmes, E. 2015). Este modelo se relaciona con la baja rentabilidad de los espacios agrícolas, en contraste con la demanda de nuevas concepciones de vivienda, así como de otras necesidades socioeconómicas y culturales, mismas que no pueden ser asumibles en los centros urbanos ya establecidos, debido a la falta de espacio y/o por los altos costos que representaría el suelo en dicha ubicación.

Es así como la ciudad difusa aparece como resultado de estas exigencias, en donde los intereses de la población se mezclan con los de las empresas desarrolladoras de vivienda que ven una ventaja en la realización de proyectos que satisfagan las necesidades particulares de los usuarios (Indovina, F. 2009).

La ciudad difusa cuenta con diversidad acumulada de funciones y equipamientos, que se debería de distribuir en el territorio de acuerdo con las necesidades que la propia población en expansión demanda, ajustándose en razón de los criterios accesibilidad particulares de los mismos usuarios, sus intereses y/o la forma en la que utilizan los espacios (Indovina, 1990).

Lo interesante de la ciudad difusa es que mientras autores como Indovina (2009) y Secchi (2002) conciben este concepto de ciudad como medio facilitador de conexiones y que al mismo tiempo posibilita la diversificación del espacio construido, yuxtaponiéndose y entrelazándose con el campo; existen otros autores como Rueda (1997), Mawromatis (2013) y Alarcón (2020) que interpretan este modelo de comportamiento urbano desde otras perspectivas, coincidiendo en la idea de que dependen en gran medida del contexto en el que se manifiestan, así como de las variables que intervienen en el mismo proceso de producción del espacio urbanizado y sus dinámicas de desplazamiento.

Por su parte, Sanabria y Ramírez (2017) exponen la idea de que las características contrastantes que se le designan comúnmente tanto a la ciudad difusa como a la ciudad compacta, no son necesariamente precisas en cuanto a los comportamientos actuales de movilidad de estos dos modelos urbanos. Si bien, las tendencias de crecimiento disperso y expansivo han dado lugar a que se generen alternativas hacia un sistema urbano compacto y de mayor eficiencia, también estos mismos han sido el resultado de planificaciones deficientes y descontroladas. De igual manera, la generación de sistemas difusos también puede manifestarse con altas densidades habitacionales y de población, y en donde su constitución puede darse en un contexto que

aparentemente no cuenta con las características urbanas necesarias para desarrollarse. La ciudad difusa, es por tanto, un modelo que posee desventajas pero también ventajas significativas, su evaluación depende de un conjunto de factores que establezcan un criterio claro que englobe al territorio donde se encuentra, así como su comportamiento urbano y sus dinámicas de movilidad específicas (Sanabria, T. y Ramírez, J. 2017).

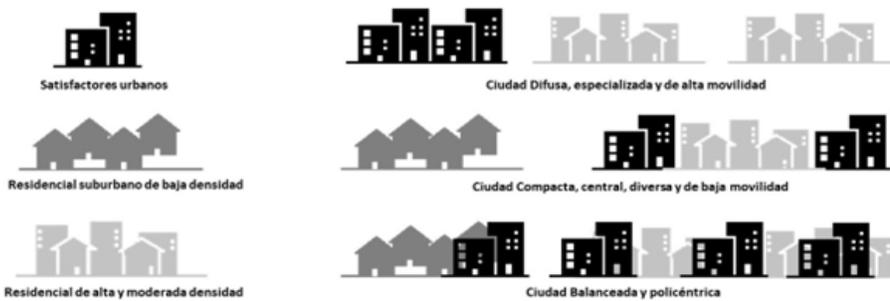


Figura 1. Patrones de ordenamiento de las ciudades actuales. Fuente: Elaboración propia en base a Sanabria y Ramírez (2017). p. 44.

Dispersión y fragmentación

La ciudad difusa de la cual ya se establecieron algunos de sus rasgos clave, también se puede presentar como la ciudad dispersa. Este tipo de modelo de ciudad trae consigo una serie de efectos evidentes y significativos en los diferentes contextos donde se manifiesta. El término de ciudad difusa y dispersa se relaciona con bajas densidades de población y posee condiciones monofuncionales, es decir, que su uso de suelo está destinado principalmente a cubrir cierto tipo de actividades, que son principalmente de vivienda. Esta ciudad dispersa se caracteriza por poseer una estructura que tiende a la fragmentación, una desconexión significativa, y que es altamente segregadora y excluyente (Mawromatis, C. 2013).

Por consiguiente, la ciudad difusa tiene de todo y en gran variedad, pero de forma dispersa. Es un sistema urbano que consume grandes cantidades de energía y recursos, y que no tiene

interés en aumentar la complejidad de la ciudad, es decir, que no busca la forma de acrecentar las oportunidades de contactos, intercambios y comunicación. Por el contrario, el consumo de los recursos de esta expansión muchas veces sobrepasa los límites al no tomar en cuenta las capacidades del mismo sistema, produciendo un gran desperdicio de suelo, energía y materiales. La dispersión urbana actual da como

resultado una ciudad que se difumina en el campo, ocupando cada vez una mayor cantidad de territorio, que se separa de forma funcional, que origina un tipo de segregación espacial y social, y que promueve la sobreutilización de los vehículos motorizados (Rueda, S. 1997).

Así también, esta ciudad fragmentada depende en gran medida de políticas orientadas a la sobreexplotación del territorio, todo ello a consecuencia del comportamiento oportunista del mercado, en donde se fija la mayor atención en la generación de inversiones en materia inmobiliaria centradas principalmente en la producción de proyectos residenciales en masa, posicionándolos en áreas que no se encuentran en condiciones óptimas para el habitar urbano y donde su mismo desplazamiento territorial dificulta la forma en la que la población se desarrolla, se mueve y se vincula con su mismo entorno, lo que evita que se originen condiciones de calidad de vida

digna y un desenvolvimiento urbano sostenible (Mawromatis, C. 2013).

El barrio de esta forma se transforma en desarrollos de vivienda, en donde a causa de la marcada separación de las diferentes funciones, los espacios de uso cotidiano se expanden en kilómetros, dejando de ser espacios sociales para convertirse en espacios de exclusión, vaciando a la ciudad de contenido; disminuyendo las relaciones vecinales, la vinculación y apropiación del territorio, la identificación de los espacios y las posibilidades de contacto e interacción entre los mismos usuarios (Rueda, S. 1997).

Asimismo, otro de los efectos de este tipo de ciudad dispersa tiene que ver con la construcción excesiva de vialidades, que surgen como resultado de ésta continua extensión en el territorio, orientando a la sobreutilización del automóvil, dificultando las dinámicas sociales de interacción entre la población y sus espacios, creando ciudades pensadas para los vehículos y no para las personas (Mawromatis, C. 2013).

Por lo tanto, la ciudad difusa es generadora de inestabilidad urbana, sobre todo cuando en un mismo territorio las funciones se concentran en espacios separados, y en donde la estructura urbana no posee un orden específico de acción que regule la forma en la que la misma ciudad se desplaza, conecta y comunica. Lo que también ocurre en este modelo urbano difuso, en razón a los espacios que cuentan con un tipo de función predominante, es la particularidad de quedar casi desiertos en algunas temporadas específicas (Rueda, S. 1997).

Del mismo modo, la segregación social se presenta sobre todo por los estándares de renta, que se ajustan de acuerdo con la demanda y que generan

al mismo tiempo una percepción de estatus y seguridad (Rueda, S. 1997). Así, Pecsí (2004) dice que la ciudad dispersa es una forma de despreciar la forma clásica de convivencia urbana, lo que él llama la sociedad asociada. Esta convivencia urbana se caracteriza por ser concentrada, multiuso y multicultural y que al no seguirla se corre el riesgo de detonar una serie de individualismos en continua lucha y desconfianza. Pecsí (2004) también plantea el fenómeno de la alta movilidad como resultado de esta forma in-urbana de hacer ciudad, derivada de los largos desplazamientos entre los espacios y funciones, traduciéndose en el uso excesivo de vehículos particulares y por tanto, en el abuso de recursos energéticos.

Es cada vez más frecuente, que cuando en un asentamiento humano ocurre un crecimiento desarticulado, se saturan en gran medida las extensiones del territorio urbano debido a la sobreocupación, así como la falta de planeación y manejo por parte de las dependencias gubernamentales, provocando efectos negativos que inciden directamente en la población ocupante de la zona, obligándolos a separarse cada vez más de los satisfactores básicos: alejarse de sus zonas de trabajo, así también como de los espacios públicos de reunión y esparcimiento; vulnerando su calidad de vida y de igual forma, impactando en el medio ambiente (Chaboya et al., 2009).

Las ciudades que tienden a extenderse sin ningún tipo de planeación están propensas a que todos sus espacios se alejen entre sí aumentando las distancias de recorrido, y que esto ocasioné que la estructura urbana que poseen se desestabilice, por lo que algunos sectores de la misma ciudad pueden sufrir desigualdad en la dotación servicios públicos, servicios de agua y saneamiento, equipamientos

educativos, equipamientos de salud, por nombrar algunos (Pecsí, 2004).

Y es que, en este modelo disperso de bajas densidades, se vuelve indispensable el uso del vehículo o de varios vehículos por familia, para acceder a los diversos puntos de servicios y equipamientos en la gran extensión de redes de carreteras que poseen generalmente, en donde sólo se puede circular en automóvil (Pecsí, R. 2004).

Además, la dispersión de las ciudades puede influir en el incremento de la contaminación ambiental en consecuencia de los riegos provocados por el uso excesivo de los vehículos automotores, lo que al mismo tiempo provoca un incremento en el consumo de energías no renovables y el volumen de las emisiones de carbono hacia la atmósfera, lo que vuelve de gran relevancia el interés porque se establezcan metodologías que disminuyan o minimicen por completo este tipo de contrariedades insostenibles (ONU Habitat, 2022).

La ciudad compacta

La concepción de una ciudad sostenible se construye con el objetivo de anticiparse a las problemáticas de un futuro incierto debido a las dinámicas de consumo excesivas sobre los sistemas ecológicos de la Tierra. Se pretende reducir el consumo de los recursos por medio de la modificación de los modelos de ocupación y expansión del territorio, sistemas arquitectónicos, urbanización en masa, alta movilidad y metabolismo urbano. Así como la configuración de los estilos de vida actuales producto de la globalización (Rueda, S. 2005).

Por otro lado, la ciudad sostenible se relaciona con la idea contemporánea de una planificación pensada y equilibrada del sistema urbano, en conjunto con

el conocimiento de cada una de las dimensiones de la vida urbana y como estas interactúan entre sí. Este discurso que plantea la ciudad sostenible evalúa los impactos que trae consigo el crecimiento urbano sobre el medio ambiente, el consumo excesivo de los recursos naturales, las relaciones humanas y los factores que intervienen en la gestión para consolidación de este modelo de ciudad (Díaz, M. y Medina, M. 2019).

Es aquí donde el modelo de la ciudad compacta aparece, expresándose como un estímulo para lograr una cohesión social, donde se establecen bases que tengan como objetivo garantizar la justicia urbana e impulsar el uso de los espacios públicos. La ciudad compacta como tipología urbana potencia la diversidad de actividades que se desarrollan en el territorio urbanizado, lo que genera efectos de forma positiva en los sistemas ecológicos, socioculturales y económicos que intervienen en el desarrollo de la ciudad y por lo tanto, de sus habitantes. Este comportamiento se contrapone con el de la ciudad dispersa (Alarcón, J. 2020).

Alarcón (2020) realiza un análisis comparativo en el que se disputan el modelo de ciudad compacta contra el modelo de ciudad dispersa, en donde de acuerdo con Rueda (2005), existen cinco ejes que determinan las implicaciones de cada modelo urbano. Estos ejes caracterizan a cada tipología y al mismo tiempo establecen sus diferencias, y se examinan desde las perspectivas de convivencia y sostenibilidad. Los ejes que confronta Alarcón (2020) de la ciudad compacta son: Compacidad, Complejidad, Eficiencia, Integración socioespacial y Verde urbano; contra los ejes de la ciudad dispersa que incluyen: Dispersión, Simplicidad, Deficiencia, Segregación socio-espacial y Escaso verde urbano.

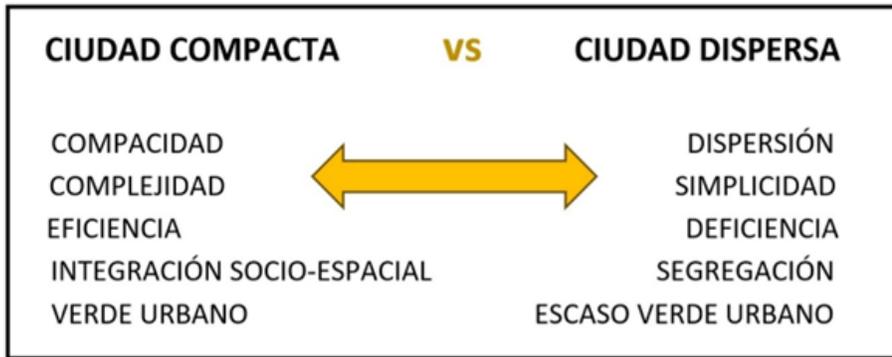


Figura 2. Ejes de caracterización entre Ciudad Compacta y Ciudad Dispersa. Fuente: Elaboración propia en base a Alarcón, 2020.

Si bien los cinco ejes se interpretan de gran importancia en el desarrollo urbano de las ciudades, hay uno que resulta de mayor relevancia para efectos de este artículo y es el que se refiere a la compacidad. La compacidad desde el contexto de lo urbano se refiere a la idea de proximidad de los elementos que integran la estructura de una ciudad determinada, en otras palabras, es la concentración de usos y actividades urbanas en un mismo espacio determinado (Rueda, S. 2005).

La compacidad se ratifica como un aparece como un fundamento específico que analiza la realidad física del territorio y como este se comporta como un sistema complejo e interdependiente. Esta dimensión de compacidad urbana supone la relación equitativa entre lo edificado y área urbana que ocupa. Esta relación no sólo se vincula con la densidad de la edificación, también hace referencia a las condiciones de proximidad, diversidad de usos y relaciones físicas y sociales, asegurando la eficiencia en la calidad tanto de la movilidad como de los espacios públicos que la ciudad ofrece para la población de un entorno determinado (Díaz, M. y Medina, M. 2019).

La compacidad se traduce entonces como una característica que determina una alta densidad y la proximidad entre las funciones urbanas. Se convierte en un medio que posibilita

y facilita la interacción, el intercambio y la comunicación entre todos los componentes de la ciudad, creando vínculos de relación, contacto y cercanía entre dichos componentes y todo el sistema urbano. La compacidad logra, por tanto, esa cohesión social que se creía distante, conservando el sentido de la ciudad y generando ambientes que promuevan la inclusión social al reunir personas de diferentes estratos sociales, impactando positivamente en los parámetros de convivencia y sostenibilidad que se establecieron para el análisis (Rueda 2005; según Alarcón 2020).

En una ciudad compacta, las diferentes actividades urbanas de trabajo, vivienda, comercio, esparcimiento, entre otras están ubicadas cerca unas de otras. Esto significa que las personas no necesitan recorrer largas distancias para acceder a lo que necesitan. La ciudad compacta es entonces, donde se da lugar a la proximidad, ya que dichas actividades se concentran en espacios más pequeños y controlados, como veremos a continuación.

Antecedentes de proximidad

En el año 2014, la revista española Ciudades del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, dedica su volumen No. 17 al tema de la proximidad urbana, y lo titula como La Proximidad ¿Nuevo valor urbano?; en esa publicación, la doctora Sonia Lavadinho escribe el

artículo Dinámicas de proximidad en la ciudad: Ideas para la transformación urbana, en donde revisa los valores de lo urbano y la movilidad, colocando el tema de la proximidad en la mesa como una de las respuestas a los desafíos en búsqueda de la sostenibilidad. Lavadinho (2014) plantea que las dinámicas metropolitanas deben tomar en cuenta y de manera simultánea la cercanía y lejanía de los espacios para una lectura coherente de los cada vez más extensos asentamientos humanos que se recorren en la cotidianidad de la población.

Así también, en la misma publicación española, Jorge Cerda Troncoso (2006) en su artículo El uso del tiempo en espacios próximos. Una caracterización de la ciudad de Barcelona, habla sobre las diferentes formas en las que la ciudad interactúa con las actividades y personas, y es aquí donde presenta a la proximidad como generadora de una mayor cantidad de actividades cotidianas, centrando la atención en el tiempo de acceso y duración de dichas actividades, en donde los espacios próximos propician el mayor uso y aprovechamiento de estos espacios.

Por otra parte, Carlos Jiménez Romera y Carlos Alberto Torres Tovar (2006), también participan en la edición con el artículo Proximidad Obligada y densificación no planificada en Bogotá, donde mencionan la nueva tendencia hacia las ciudades compactas en perspectiva de la densificación y dispersión de Bogotá, y como los bogotanos han recurrido a la proximidad como alternativa para la insuficiencia de la movilidad para el desarrollo urbano.

Destacando ese mismo volumen, en el artículo titulado La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos, Oriol Marquet Sardà y Carme Miralles i Guasch (2006) proponen evaluar la importancia

de la escala local y de barrio en la vida cotidiana y contribuir a la perspectiva de la ciudad compacta; dentro de su estudio definen, miden y analizan los viajes de proximidad en la ciudad de Barcelona. Los datos para su estudio son tomados de una de las Encuestas de Movilidad Cotidiana, que proporciona la muestra necesaria para identificar los viajes que se llevan a cabo dentro de la escala de barrio, lo que permite valorar los motivos por los cuales se utiliza la escala barrial, así como la frecuencia con que los ciudadanos de Barcelona confían en esta escala para su movilidad cotidiana.

De forma independiente, Marquet Sardà (2015) es su tesis doctoral titulada Redescubriendo la Proximidad Urbana, define los viajes de proximidad según la elección particular y la variable temporal, para visualizar desplazamientos comunes y específicos propios de una ciudad densa como Barcelona, para acercarse a una forma de movilidad ambientalmente sostenible y al alcance de todos los habitantes de la ciudad.

Conceptualizando la proximidad

Se puede hacer una aproximación a este término como un sistema en el que las condiciones de habitabilidad y características urbanas propias de la ciudad permiten la satisfacción última de las necesidades básicas de los usuarios, así como la buena interacción de dichos usuarios con los elementos que conforman sus entornos urbanos. Los equipamientos, las viviendas, las actividades económicas, las vialidades y los parques son algunos de estos elementos importantes. Por lo cual, la proximidad beneficia a que las dinámicas urbanas del mundo funcionen de tal forma que todos sus componentes puedan coexistir y actuar como un todo, además de facilitar las interacciones entre sus cada uno de los espacios y sus

usuarios (Lavadinho, 2014).

Las dinámicas en la que la proximidad interviene en los procesos urbanos tienen aportes positivos en una amplia variedad de aspectos, entre los que se cuentan algunos tan relevantes como la reducción de las emisiones, el gasto energético o la mejora del bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos. A pesar de la importancia comprobada de la proximidad, aún existen pocos estudios académicos tratando el tema desde la perspectiva del usuario, analizando cómo éste utiliza los espacios y sus preferencias de acuerdo con su escala (OCDE, 2012).

De acuerdo con Banister (2008), las dinámicas de proximidad espacial se refieren a la ubicación cercana de las distintas funciones urbanas de residencia, trabajo, comercio, equipamientos y servicios, que intensifican la utilización del barrio, incrementando la accesibilidad de la población y la mejora de su entorno. Éstas nuevas exploraciones y significados son el resultado de los estudios urbanos y las políticas públicas que se están redescubriendo en torno a la accesibilidad de las ciudades a escala urbana y donde han influido trabajos previos de autores como Jane Jacobs.

Por otro lado, Carlos Moreno (2019) nos presenta un acercamiento al concepto de proximidad con su propuesta de La ciudad del cuarto de hora en donde la ciudad se reorganiza para que en 15 minutos los usuarios puedan ser capaces de acceder y nutrir cada una de sus necesidades esenciales como lo son vivir, trabajar, abastecerse, obtener atención médica, educación y esparcimiento. Se trata por tanto de acercar la demanda del usuario a la oferta que su entorno puede ofrecerle, garantizando una combinación funcional mediante el desarrollo de interacciones sociales, económicas,

culturales y urbanas, contribuyendo al aumento y la mejora de los espacios públicos para la reunión e interacción social, optimizando la gama de servicios gracias a las tecnologías digitales y los modelos de colaboración, que dan como resultado que las calles se conviertan en espacios dinámicos de desplazamiento que pueden recorrerse a pie o en bicicleta, reinventando la recuperación de nuevas alternativas de proximidad, fomentando la búsqueda de nuevas dinámicas de cercanía con respecto a las estructura urbana de los entornos urbanos.

Aunado a los anterior, la presencia de proximidad urbana representa y va de la mano con una mayor sostenibilidad ambiental, una mayor justicia social, con mejoras de la calidad de vida de los usuarios y lo que trae consigo beneficios económicos concretos (Marquet, 2015).

En definitiva, la proximidad es un concepto urbano que se está reivindicando en muchas ciudades en relación con indicadores como la calidad de vida, el ahorro en los tiempos de desplazamiento, el espacio público como espacio de relación social y con elementos de sostenibilidad urbana. De la misma forma, en cuanto al análisis de las dinámicas de desplazamiento, se ha dado como resultado que existen otros indicadores con los cuales se pueden distribuir de una forma más dinámicas las interacciones urbanas dentro de los ámbitos de mayor cercanía a la residencia de los usuarios, y que muchos de ellos dependen de factores como la estructura urbana y la dotación de equipamientos (Miralles-Guasch Y Marquet, 2013).

Ahora bien, el fenómeno de desplazamiento que experimenta la población diariamente en la búsqueda de abastecerse de bienes y servicios interviene en la diferenciación de los

sitios en donde la localización geográfica más cercana o la más conveniente se vuelve de mayor importancia en sus decisiones de adquisición y uso (Alcocer y Campos, 2014).

Se puede decir, que la forma en la que las ciudades actuales crecen y se desarrollan, amplían las distancias que recorren los usuarios que habitan en ellas, expandiendo los límites de la ciudad funcional. Por tanto, la proximidad urbana está vinculada, como ya lo hemos visto, con los desplazamientos personales y se encuentra presente en cada una de las actividades urbanas que impactan en el desarrollo de la ciudad (Miralles-Guasch y Marquet, 2013).

Debido a esta proximidad, las personas no necesitan utilizar sus automóviles particulares con tanta frecuencia, reduciendo así la cantidad de vehículos en circulación y disminuyendo el tráfico en la ciudad. Así mismo, al haber menos tráfico vial, las emisiones de contaminantes que afectan al medio ambiente también se reducen (Alarcón, J. 2020).

La proximidad de los espacios también impulsa la posibilidad de otras alternativas de movilidad más sostenibles como trasladarse a pie o en bicicleta, promoviendo un estilo de vida más activo y saludable para los habitantes de la ciudad (Alarcón, J. 2020).

Conclusiones

La ciudad difusa puede generar problemas de fragmentación, segregación y sobreutilización de vehículos motorizados. También puede llevar a la construcción excesiva de infraestructura vial y a un gasto importante de recursos energéticos, aunque sigue estando presente principalmente debido a motivos

económicos. La proximidad deficiente con relación a los asentamientos humanos en las ciudades dispersas se presenta como una problemática recurrente con respecto a la no-planeación de las ciudades, donde las áreas en desarrollo no están pensadas para responder a los conflictos que provoca la expansión descontrolada de la ciudad y donde no se están logrando soluciones que cubran las exigencias que demanda el exponencial crecimiento de la misma población.

Mientras que la ciudad compacta promueve la proximidad de actividades urbanas, lo que reduce la necesidad de desplazamientos largos, disminuyendo el tráfico y las emisiones. También impulsa alternativas de movilidad más sostenibles como el transporte peatonal o en bicicleta.

De acuerdo con la información obtenida de los diferentes autores, podemos formular un acercamiento al concepto de la proximidad, definiéndola como un sistema en el que las condiciones de habitabilidad y las características urbanas propias de la ciudad, permiten el acceso funcional a los espacios, así como la satisfacción última de las necesidades básicas de los usuarios y la buena interacción de dichos usuarios con los elementos que conforman sus entornos urbanos.

La proximidad urbana contribuye a una mayor sostenibilidad ambiental, justicia social, mejora en la calidad de vida y beneficios económicos concretos. Es, por tanto, que la percepción de los usuarios y la forma en la que se mueven e interactúan en las ciudades dispersas, es de suma importancia en la creación de dinámicas de desplazamiento alternativas o mayormente satisfactorias que promueven una mejoría en la calidad de vida digna y el desarrollo sostenible de estos asentamientos

humanos.

Referencias Bibliográficas

Alarcón, J. (2020). La ciudad compacta y la ciudad dispersa: Un enfoque desde las perspectivas de convivencia y sostenibilidad. *Revista San Gregorio*, (39), 1-14. Recuperado de: <https://doi.org/10.36097/rsan.v1i39.871>

Alfaro-Sánchez, M., Romero-Vargas, M., & Bermúdez-Rojas, T. (2018). Indicadores de Proximidad a Servicios Urbanos en la Ciudad de Heredia. *Revista Geográfica De América Central*, 2(61), 171-203. <https://doi.org/10.15359/rgac.61-2.6>

Banister, D. (2011): «The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 950-959.

Bazant, J. (1984). *Manual de criterios de diseño urbano* (2a ed.). Ciudad de México: Trillas.

Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. & Smith, G. (1999). *Entornos vitales: Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano*. Manual práctico. Barcelona: Gustavo Gili.

Borja & M. Castells (1997). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Ciudad de México: Taurus.

Cantero, J. (2022). Equipamientos culturales de proximidad en España en el siglo XX. *Aulas de cultura y centros culturales*. *Periférica Internacional. Revista Para El análisis De La Cultura Y El Territorio*, 1(8), 103-111. Recuperado de: <https://doi.org/10.25267/Periferica.2007.i8.07>

Charmes, Erick. (2015). *La ciudad difusa*. *Ciudades, Territorios, Gubernanza*. Recuperado de: https://www.citego.org/bdf_fiche-document-2498_es.html

Chavoya Gama, J. I., García Galván, J.,

- & Rendón Contreras, H. J. (2009). Una reflexión sobre el modelo urbano: ciudad dispersa-ciudad compacta. In 5th International Conference Virtual City and Territory, Barcelona, 2, 3 and 4 June 2009 (pp. 37-50). Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- Díaz, M. y Medina, M. (2019). Concepto de compacidad urbana en el contexto de borde urbano. En Arias-Caicedo, D. El borde urbano como territorio complejo. Reflexiones para su ocupación (1a ed., pág. 24). Bogotá: Universidad Católica de Colombia. Recuperado de: <https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/151b3524-b479-41b7-97e6-f071d8edb129>
- Guadarrama, G. y Pichardo P. (2021) Apropiación y uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano. Economía, sociedad y territorio. Versión On-line ISSN 2448-6183. Recuperado de: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212021000100057
- Franco A. & Zabala S. (2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. Dearq, n.o 11 (2012): 10-21. Recuperado de: <https://doi.org/10.18389/dearq11.2012.03>
- Fuertes, Pere. (2018). La ciudad difusa en la definición de tercer paisaje. Recuperado de: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/130861/La+citt%C3%A0+diffusa+nella+d+efinizione+di+Terzo+Paesaggio_P.F.pdf?sequence=1#:~:text=La%20ciudad%20difusa%20que%20define,la%20condici%C3%B3n%20urbana%20que%20sus
- Hernández, A. et al. (2012). Acciones de equipamiento urbano para el desarrollo. Memorias del sexto congreso internacional de ingeniería arquitectura y diseño. Vertice 2012. Recuperado de: https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/67912999/MEMORIAS_VI_CONGRESO_INTERNACIONAL_VERTICE_2012-libre.pdf?1625712271=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DMEMORIAS_VI_CONGRESO_INTERNACIONAL_VERTI.pdf&Expires=1671438111&Signature=VVRr8WHg5fwZQYgVe-rtruNPB4VG4Q64jnpCfCcTCFiH4h5Y3pelpVxYr9EoYh-piN0HM2nULV3SgQDwlWbrMeWWPIMjbcvSf~qRtHOSgKIWBDDWv5s3Rd8PP8whwqdDfuDLMI79B09eb9IXRs9Ccf0ZAK3qqfKfRnd0Z03-WsCmSuDjnFd39VcVthWbu9rlnEHIIJaxfHrwQN4pu~yfvPOEQz~f-0wEvrB0g~2JLBIHWm4bzigYULm1uYcgW1nUm1~tWfaMpwPq0OgW5bT-wFb5hlsil~dY-AfFEhrnwO4ZUJp0Omc suDxoDx3OQcZmnvNVJDazYDiDXpzrijmA__&Key-PalD=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA#page=63
- Iglesia, R. (2010). Habitar, Diseñar. Nobuko. Buenos Aires, ARG. ISBN 978-987-584-262-5.
- INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda. Recuperado de: <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/Ver/Poblacion/>
- Indovina, F., 2007a. Antes de la ciudad difusa. En: La ciudad de baja densidad : Lógicas, gestión y contención. Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 13-23.
- Indovina, F., 2007b. Después de la ciudad de baja densidad. En: La ciudad de baja densidad : Lógicas, gestión y contención. Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 525-540.
- Indovina, F. et al., 1990. La città diffusa. Quaderno, Issue 1, pp. 21-43.
- Jacobs, J. (1961). Muerte y Vida de la Grandes ciudades. Capitan Swing 2011. España. (PDF Digital). ISBN 978-84-938985-0-2.
- Lavadinho, S. (2014). Dinámicas de proximidad en la ciudad. (U. d. Urbanística, Ed.) Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 17, 20.
- Mawromatis, C. (2013). Tensiones y convergencia: El diseño urbano contemporáneo como alternativa a la ciudad dispersa y difusa. Revista INVI, 28(79), 125-163. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582013000300005>
- Marquet, O. (2015) Redescubrir la proximidad urbana. Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado de: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/314178/oms1de3.pdf;jsessionid=4993B3E9E0E2E0F0C6F9E90B83B67E4E?sequence=1>
- Martner, Carlos. (2016). Expansion dispersa, ciudad difusa y transporte: el caso de Querétaro, México. EURE (Santiago), 42(125), 31-60. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612016000100002>
- Miralles-Guasch, C. & Marquet O. (2013) Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, 45(177), 501-510. Recuperado de: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76228>
- OECD (2012) Compact City Policies: A Comparative Assessment. OECD Green Growth Studies, OECD Publishing.
- ONU Habitat. (2019) El ODS del mes es el 11. ONU Habitat. Recuperado de: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-ods-del-mes-es-el-11#:~:text=Las%20ciudades%20bien%20planificadas%20y,11%3A%20Ciudades%20y%20comunidades%20sostenibles.>

ONU Habitat. (2022) Ciudades Compactas. ONU Habitat. Recuperado de: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/ciudades-compactas-story>

Ortega Montequín, M. (2019). La accesibilidad peatonal a dotaciones de proximidad como pauta para la ordenación urbana. Oviedo como ejemplo metodológico. *GeoFocus. International Review of Geographical Information Science and Technology*, (23), 3-18. <https://doi.org/10.21138/GF.629>

Pesci, R. O. (2004). ¿ Ciudad concentrada o ciudad dispersa?. *Petrotecnica*, 1, 13.

Rueda, S. (2005). Un nuevo urbanismo para una ciudad más sostenible, I Encuentro de Redes de Desarrollo Sostenible y de Lucha contra el Cambio Climático. Victoria, Gasteiz. Recuperado de: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://cuimpb.cat/politiquesurbanes/docs/Num_19_Un_nuevo_urbanismo_para_una_ciudad_mas_sostenible_Salva_Rueda.pdf

Rueda, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa, *Ciudades para un futuro más sostenible*, 19(01), 69-83. Secchi, B. (2002) La emergencia de la ciudad difusa, *Diagonal* n° 156, p. 10-12.

Sanabria, T. y Ramírez, J. (2017). Ciudad compacta vs. Ciudad difusa. Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad* -Volumen 22 N.º 22 (Junio de 2017) pp. 029-052. ISSN 1666-6186. Recuperado de: <http://www.scielo.org.ar/pdf/cuba/v22n22/v22n22a02.pdf>

Velázquez, A. (2021). Modificaciones a la estructura urbana de las ciudades mexicanas y sus posibles impactos