

## Hermosillo, Sonora: ¿Ciudad amable para peatones?

Jaime Alonso Espinoza Muñiz\*

Claudia Ung López\*\*

Vannia Topete González\*\*



Foto: Ramón Vidal Zazueta

### A manera de introducción

Los accidentes viales en la ciudad de Hermosillo han conservado un estándar de comportamiento en los últimos años. En la población se manifiesta una preocupación y cuestionamientos sobre la frecuencia de los mismos. Muertes y personas con secuelas físicas de accidentes de lamentar son el claro reflejo de lo aquí señalado. En el último semestre de 2013 los accidentes en torno a la Universidad de Sonora han dado origen a manifestaciones de parte de alumnos y maestros que demandan mejores condiciones viales en los accesos a la institución.

A pesar de lo local del presente artículo, pretendemos poner de relieve el hecho de que en las principales ciudades del mundo se viven procesos similares de crecimiento urbano. Los estudiosos del fenómeno de la ciudad y su desarrollo, atinan en coincidir y calificar dicho crecimiento en hechos comunes e identificables; entre otras características de dicho crecimiento se anotan las que son producto del proceso globalizador y de las demandas de economías en un mapa geográfico de polaridades y de desarrollos desiguales, pero incluyentes por sus mismas economías.

\* Licenciado en Sociología, Maestro en Ciencias con especialidad en estudios urbanos y ambientales por El Colegio de Sonora. Profesor investigador en el Departamento de Trabajo Social de la Universidad de Sonora. [jespinoza@sociales.uson.mx](mailto:jespinoza@sociales.uson.mx)

\*\* Alumnas de noveno semestre en la Licenciatura en Trabajo Social de la Universidad de Sonora. [claudiaung@hotmail.com](mailto:claudiaung@hotmail.com), y [vajutogo@hotmail.com](mailto:vajutogo@hotmail.com)

La ciudad de Hermosillo, al igual que otras, ve crecer su mancha urbana bajo la influencia de la demanda económica y del cambio de modelo de desarrollo, antes apegado al modelo agrícola y ganadero, ahora al modelo industrializador.

Eloy Méndez sostiene en varios de sus escritos que el modelo agrícola se había agotado para fines de la década de 1970 y principios de 1980. Los requerimientos de una ciudad pequeña, se veían cuestionados ante la demanda del cambio generacional y el crecimiento natural de la población, sumado a los movimientos migratorios, tanto los llamados transitorios (migrantes que van de paso por lo regular al coloso del norte y se quedan temporalmente en principio en esta ciudad, y en forma definitiva después de cierto tiempo), como los que ubican como destino final la ciudad misma (Méndez, 2007 y 2000).

### **Hermosillo, ¿ciudad hostil?**

El gran reto de los gobiernos locales es hacer de su territorio, lugares atractivos a la inversión de capital con el propósito de recibir y crear economías de ventaja a esos capitales.

Las principales ciudades de Sonora viven en estos años el reto de modernizarse bajo la óptica de consolidarse en polaridades del mundo económico globalizado, volverse ciudades globales (Sassen, 1998) enlazadas nodalmente a redes económicas territoriales que ofrecen oportunidades y ventajas al mundo económico.

Es por ello que el proyecto de modernización de la ciudad en Hermosillo se enlaza a ese doble proyecto de formación de corredores industriales –sostiene Méndez (2000, 2004 y 2007)- una que conecta virtual y territorialmente las ciudades de Guaymas, Hermosillo, Nogales, Tucson y Phoenix; el otro costero con desarrollo turístico incluye: Guaymas, San Carlos, Bahía de Kino, Puerto Peñasco, Yuma y Phoenix, Arizona.

En resumidas cuentas señala Méndez (2000, 2004 y 2007) que el proyecto modernizador de la ciudad incluye vialidades de acortamiento de los tiempos de traslado de mercancías y de fuerza de trabajo, entre los lugares solicitados que incluye la

ciudad red; por ello la construcción de vialidades funcionales y ágiles priorizan el uso del transporte motorizado y prácticamente dejan de lado al ciudadano de a pie, al peatón.

En la mayoría de los foros de urbanólogos, diseñadores urbanos y demás involucrados en estudios de la ciudad, se llega a la misma conclusión: las ciudades han vivido un proceso de desurbanización y fragmentación grave para la convivencia humana. Los espacios públicos se privatizan y dejan de ser públicos, la inseguridad le gana terreno a la convivencia humana, las calles modernas de la moderna ciudad se conciben solo bajo la visión administrativa del ojo modernizador; “urbanización funcional” le llaman algunos al paisaje urbano que prioriza el automóvil, un paisaje de vialidades ágiles y rápidas y vías de comunicación “oportunas”, apropiadas al “desarrollo económico” que prioriza los tiempos de tránsito de mercancías.

Por ello, la ciudad de Hermosillo al cambiar de giro económico o de proyecto de desarrollo del modelo agrícola al industrial, tiene el gran reto (insisto, según estos modernizadores) de cubrir los retos de la economía globalizada: volverse una ciudad rápida con ventajas para el justo a tiempo del ciclo de mercancías que propone la sociedad mercantil.

La ciudad y quienes la habitamos empezamos a madurar esa nueva forma de vivir la ciudad, pero ahora bajo otra dinámica, otra forma de vivir la misma ciudad que antaño resolvía su vida cotidiana en una concepción del tiempo distinta, las viejas generaciones nos lo platican en sus relatos al decirnos que Hermosillo era una ciudad tranquila, pacífica y con tradiciones apegadas a su ruralidad.

La nueva dinámica se traduce en un acortamiento de los tiempos, una nueva forma de vivir la ciudad en cuatro ruedas y a un kilometraje preestablecido por la sincronía de los semáforos de sus vialidades; esto crea una hostilidad pues se deshumaniza la vida urbana, sostiene por ejemplo, Jordi Borja (1990, 1998 y 1999), entre otros.

Este proceso de priorizar la vida hostil o poco amable de construir la ciudad, con puentes y segundos pisos, sin banquetas o con diseños miniatura de las mismas, sin espacios para personas

Cuadro 1. Número de hombres muertos y heridos por accidentes de tránsito terrestre en la ciudad de Hermosillo, Sonora, México

	2000		2005		2008		2009		2010		2011		2012	
	Número de		Número de		Número de		Número de		Número de		Número de		Número de	
	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Colisión con vehículo automotor	17	1 533	1	1 843		1 634	55	1 056	5	853	6	858	8	739
Colisión con peatón (atropellamiento)	11	221	5	197	7	183	16	199	6	195	5	162	6	157
Colisión con objeto fijo		170	3	223	1	113	11	92	3	108	1	99	2	75
Volcadura	4	38	1	37		25	4	30	2	17		17	2	36
Caída de pasajero		44		59	1	49	1	27	1	33		29		25
Salida del camino		9	2	30		8	2	7		1	1	2	1	2
Colisión con ferrocarril		2	2	2		3	5	202		2		88		5
Colisión con motocicleta		108	2	138	2	225	9	57	3	112	2	60	4	102
Colisión con ciclista	2	75	5	135	8	121				60		1	4	65
Otros		6	1	14										
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>2 206</b>	<b>22</b>	<b>2 678</b>	<b>19</b>	<b>2 361</b>	<b>103</b>	<b>1 670</b>	<b>20</b>	<b>1 381</b>	<b>15</b>	<b>1 316</b>	<b>27</b>	<b>1 206</b>

Fuente: elaboración propia con base en las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI.

Cuadro 2. Número de mujeres muertas y heridas por accidentes de tránsito terrestre en la ciudad de Hermosillo, Sonora, México

	2000		2005		2008		2009		2010		2011		2012	
	Número de		Número de		Número de		Número de		Número de		Número de		Número de	
	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Colisión con vehículo automotor	19		3	637	2	348	33	474		277		287		264
Colisión con peatón (atropellamiento)	6		1	61	2	35	3	52		56	1	34		33
Colisión con objeto fijo				51		25	1	40	1	21	1	22		13
Volcadura				9	1	7		8		4		7		5
Caída de pasajero				3		6		4		1				5
Salida del camino				12		3				1				2
Colisión con motocicleta				49	1	39	2	90	1	29		22	1	36
Colisión con ciclista				13		20	1	10		5		9		10
Otros				2										
<b>Total</b>	<b>25</b>		<b>4</b>	<b>837</b>	<b>6</b>	<b>483</b>	<b>40</b>	<b>678</b>	<b>2</b>	<b>394</b>	<b>2</b>	<b>381</b>	<b>1</b>	<b>368</b>

Fuente: elaboración propia con base en las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI.

con discapacidad, se traducen en formas y estilos de vida totalmente agresivos, estresantes y de vida intensa. Se dice que el peatón es imprudente al no tomar las medidas necesarias para transitar, cuando la más elemental lógica nos diría que la prioridad es el humano y no el uso del automóvil.

Como puede observarse, el uso del automóvil muestra cierto desequilibrio en accidentes en la ciudad de Hermosillo en los primeros años de la década del 2000, luego la frecuencia de heridos en accidentes parece estandarizarse y tomar un comportamiento uniforme de frecuencia alta que llama nuestra atención.

Pero también puede interpretarse como un proceso de apropiación de los automovilistas y de los espacios destinados para uso exclusivo del automóvil. La ciudad tiende a naturalizar el uso del automóvil y ahí, donde el peatón veía como oportuno el traslado a pie, ahora debe atravesar una vía rápida que no existía con anterioridad, tal y como ocurre con las cuatro vías rápidas que rodean la Universidad de Sonora.

El alto número de heridos en accidentes, tanto en hombres como en mujeres que muestran los primeros años del 2000 y su ascenso para el 2005, puede interpretarse como un desajuste gradual con tendencia a ajustarse en los años posteriores, pero el número sigue siendo alto comparado con años anteriores a las grandes obras construidas en esos años y los años posteriores.

Con el ánimo de ilustrar qué tan hostil es el comportamiento de los conductores al momento de los accidentes, tomemos solo el indicador de huir del lugar del mismo; independientemente de las consecuencias; observemos el cuadro siguiente:

**Cuadro 3. Accidentes de tránsito terrestre  
zona urbana de Hermosillo, Sonora, México**

	2888		2009		2010		2011		2012	
	Total	Se fugó								
Colisión con vehículo automotor	1 282	84	1 027	67	1 125	83	1 058	70	879	62
Colisión con objeto fijo	316	101	284	95	261	81	288	108	250	85
Colisión con motocicleta	25	4	94	5	56	4	26	1	25	2
Volcadura	13	4	15	5	21	5	16	9	19	6
Colisión con ciclista	13	2	12	3	13	1	13	2	7	3
Salida del camino	8	1	7		7	3	4	1	5	3
Colisión con ferrocarril	2						3	1	2	
Otros							1		1	
<b>Total</b>	<b>1 659</b>	<b>196</b>	<b>1 439</b>	<b>175</b>	<b>1 483</b>	<b>177</b>	<b>1 409</b>	<b>192</b>	<b>1 188</b>	<b>161</b>

Fuente: elaboración propia con base en las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI.

Como puede observarse la tendencia, aunque puede considerarse reducida por el alto número de accidentes, en los últimos años muestra un comportamiento al alza, leve pero significativa.

En el mes de octubre del presente año, después de gestiones de maestros y alumnos de la Universidad de Sonora, ante la repetitiva frecuencia de accidentes en las calles aledañas

al campus universitario, las autoridades ponen en práctica la construcción del llamado “puente deprimido” como una medida para resolver esta situación. Pero el proyecto en realidad vuelve a priorizar el uso del automóvil y se olvida del peatón, al menos eso es lo que muestran las primeras imágenes del proyecto:

A simple vista no logra distinguirse cómo y por dónde transitará el peatón.

Jordi Borja (1999 y 2003), estudioso de la ciudad y sus fenómenos, usa el término ciudad amable para referirse, entre otras cosas, al derecho del peatón a transitar por una ciudad en donde se pone en prioridad al ciudadano de a pie, y que la ciudad se construya con esta lógica y sentido y no la de la velocidad del automóvil.

Ante la propuesta de Borja (2003) sobre el diseñar ciudades amables, incluyentes, que den espacio a la diversidad y a la ciudadanía, la pregunta obligada salta a la vista: ¿cómo poner en práctica esto en Hermosillo, con un calor de más de 40 grados centígrados y una sensación térmica de 50 o más? Algo puede y debe hacerse.

Parece que en nuestra ciudad solo se promueve la idea del paisaje verde en los fraccionamientos privados; en el resto de la ciudad, los viejos árboles estorban a las vías rápidas; los espacios públicos y deportivos mientras más deforestados mejor. No se promueve la forestación con flora nativa, con mezquites y palo fierros.

El uso del asfalto se anuncia con bombo y platillo como la solución y la atención a las demandas ciudadanas. La cultura del agua brilla por su ausencia. La convivencia humana se promueve bajo la óptica de la violencia naturalizada. El futuro de nuestra ciudad se avizora más hostil y evidentemente, deshumanizado.

### **A manera de conclusión y en recuerdo a una joven estudiante**

El pasado 19 de septiembre de 2013 fue atropellada Alexa Salazar del Castillo, alumna del VII semestre de la licenciatura en Trabajo Social y del I semestre de la licenciatura en Derecho en la Universidad de Sonora. A causa de este accidente, fallece después de salir a correr en sus ejercicios matinales que solía realizar.

Alexa Salazar, ha sido una víctima de esta hostilidad urbana producto de la implementación de la calle Reforma como vía rápida; por ello, están fuera de lugar los juicios de algunos que ven en su imprudencia un grado de culpabilidad. Claro que hay culpables y estos son los administradores



Foto: Ramón Vidal Zazueta

y promotores urbanos que solo ven el interés económico y no la convivencia humana.

La muerte de Alexa es una pérdida lamentable para quienes la conocimos y convivimos con la joven siempre inquieta, propositiva y sana, sonriente y animosa, incansable.

Alexa siempre estaba preocupada por formarse académicamente, por ello su inquietud de seguir sus estudios en la licenciatura en Derecho, después de concluir su licenciatura en Trabajo Social.

Era amable y siempre dispuesta a la charla amena y a la información novedosa, un abrazo solidario a sus padres y seres queridos.

Algo debiste tener, amiga Alexa, que te diste a querer por todos quienes te conocimos y hoy lloramos tu partida, tu muerte no debió suceder. Donde estés, aprovecha para ahora sí correr por el rumbo que mejor elijas; abre tus pulmones y corazón a esa libertad por la que siempre soñaste; ojala que este mundo terrenal fuera así para que no te hubiera arrancado la vida; sigue corriendo e interviniendo en nuestras vidas para que sirvas de ejemplo a las jóvenes nuevas generaciones de trabajadoras sociales y licenciados en Derecho y a nosotros que tanto lo necesitamos.

Algún día nos volveremos a ver y platicaremos nuevamente: ¿Cómo sigue el pueblo?

### Bibliografía

- Borja, Jordi. (1999). *La ciudad del deseo*. Extraído el 25 de febrero de 2003 de: <http://www.flacso.org.ec/docs/sfccborja.pdf>
- \_\_\_\_\_ (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza.
- Borja, Jordi y Manuel Castells. (1998). *Local y global*. Madrid: Taurus.
- Borja, Jordi, Manuel Castells, Roberto Dorado e Ignacio Quintana. (1990). *Las grandes ciudades en la década de los noventa*. Madrid: Sistema.
- Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática. (2013). *Fuente de datos estadísticos*. Extraído el 10 octubre de 2013, de: <http://www.inegi.org.mx/>
- Méndez Sáinz, Eloy. (2000). Las Ciudades. En: Ignacio Almada Bay (coord.). *Sonora 2000 a debate. Problemas y soluciones, riesgos y oportunidades*. Hermosillo, Sonora, México: Cal y arena (pp. 351-375).
- Méndez Sáinz, Eloy e Isabel Rodríguez Chumillas. (2004). Comunidades cercadas en la frontera México-EEUU. *Geo Crítica Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. España: Universidad de Barcelona. VIII (171). Extraído de 15 de octubre de 2013: [www.ub.edu/geocrit/nova.htm](http://www.ub.edu/geocrit/nova.htm)
- \_\_\_\_\_ (2007). Paisajes y Arquitecturas de la exclusión. Colección de Estudios 121, Ediciones de la Universidad Autónoma Metropolitana.
- Puente deprimido, imagen extraída el 15 de octubre de 2013, de:  
[https://www.google.com.mx/search?q=puente+deprimido+hermosillo&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=tMZdUrnBqHh2AWG3IGQCw&ved=0CDsQsAQ&biw=1600&bih=775&dpr=1#facrc=\\_&imgdii=\\_&imgsrc=f9U1azYvQDYtpM%3A%3BpTvPEJefCgP2tM%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.dossierpolitico.com%252Fimg%252Fpuente.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.dossierpolitico.com%252Fvernoticias.php%253Fartid%253D133966%2526relacion%253Ddossierpolitico%2526categoria%253D438%2526mas%253D%3B350%3B278](https://www.google.com.mx/search?q=puente+deprimido+hermosillo&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=tMZdUrnBqHh2AWG3IGQCw&ved=0CDsQsAQ&biw=1600&bih=775&dpr=1#facrc=_&imgdii=_&imgsrc=f9U1azYvQDYtpM%3A%3BpTvPEJefCgP2tM%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.dossierpolitico.com%252Fimg%252Fpuente.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.dossierpolitico.com%252Fvernoticias.php%253Fartid%253D133966%2526relacion%253Ddossierpolitico%2526categoria%253D438%2526mas%253D%3B350%3B278)
- Sassen, Saskia. (1998). Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE (Santiago)*, 24 (71). Extraído el 28 de junio de 2005, de: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71611998007100001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007100001&lng=es&nrm=iso)
- Vidal-Koppman, Sonia. (2000). Las urbanizaciones privadas: ¿una innovación para la transformación del territorio? *Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. 69 (69). España: Universidad de Barcelona. Extraído el 28 de junio de 2015 de: [www.ub.edu/geocrit/nova.html](http://www.ub.edu/geocrit/nova.html)