

Anuario estatal de espacio público de Guanajuato

Elaborado por:

Refleacciona con Responsabilidad, A. C.

Mayo de 2026

Tabla de contenidos

Introducción	5
Parte 1. Marco conceptual del espacio público	8
1.1 Definición integral de espacio público	8
1.2 Componentes físicos del sistema del espacio público	10
1.3 Funciones sociales, ambientales y económicas	13
1.4 Accesibilidad universal y movilidad peatonal	16
1.5 Cruces seguros y cruces antipeatonales	19
1.6 Planeación urbana centrada en las personas	22
1.7 Espacio público como infraestructura social	25
Parte 2. Panorama demográfico y estadístico del estado de Guanajuato	27
2.1 Contexto territorial del estado	27
2.2 Distribución poblacional y dinámica urbana	29
2.3 Estructura demográfica por grupos de edad	35
2.4 Concentración urbana y sistemas metropolitanos	37
2.5 Indicadores sociales vinculados al espacio público	39
2.6 Desigualdades territoriales y acceso al espacio público	42
Parte 3. Análisis programático del espacio público.	50
3.1 Políticas y programas estatales	50
3.1.1 Marco institucional estatal	50
3.1.2 Programas estatales de espacio público	52
3.1.3 Estrategias estatales de coordinación intermunicipal	60
3.2 Políticas y programas municipales	64
3.2.1 Abasolo	64
3.2.2 Acámbaro	65
3.2.3 Apaseo el Alto	65

3.2.4 Apaseo el Grande	66
3.2.5 Atarjea	68
3.2.6 Celaya	68
3.2.7 Comonfort	69
3.2.8 Coroneo	70
3.2.9 Cortazar	70
3.2.10 Cuerámaro	71
3.2.11 Doctor Mora	72
3.2.12 Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional	72
3.2.13 Guanajuato	73
3.2.14 Huanímaro	73
3.2.15 Irapuato	74
3.2.16 Jaral del Progreso	75
3.2.17 Jerécuaro	75
3.2.18 León	76
3.2.19 Manuel Doblado	76
3.2.20 Moroleón	77
3.2.21 Ocampo	77
3.2.22 Pénjamo	78
3.2.23 Pueblo Nuevo	80
3.2.24 Purísima del Rincón	80
3.2.25 Romita	81
3.2.26 Salamanca	81
3.2.27 Salvatierra	82
3.2.28 San Diego de la Unión	83
3.2.29 San Felipe	83
3.2.30 San Francisco del Rincón	84

3.2.31 San José Iturbide	85
3.2.32 San Luis de la Paz	85
3.2.33 San Miguel de Allende	86
3.2.34 Santa Catarina	86
3.2.35 Santa Cruz de Juventino Rosas	87
3.2.36 Santiago Maravatío	88
3.2.37 Silao de la Victoria	88
3.2.38 Tarandacuaao	89
3.2.39 Tarimoro	90
3.2.40 Tierra Blanca	90
3.2.41 Uriangato	91
3.2.42 Valle de Santiago	91
3.2.43 Victoria	92
3.2.44 Villagrán	93
3.2.45 Xichú	93
3.2.46 Yuriria	94
Conclusiones generales	95
Recomendaciones estratégicas	98
Bibliografía	103
Presentaciones de municipios participantes en el “Taller de espacios vivos - Guanajuato, 2025-26”	106

Introducción

El espacio público constituye uno de los pilares fundamentales de la vida urbana: es el escenario donde se expresa la convivencia social, se construye identidad comunitaria, se desarrollan actividades económicas y culturales, y se materializa el derecho de las personas a habitar la ciudad en condiciones de seguridad, accesibilidad y equidad. En el estado de Guanajuato, caracterizado por su diversidad territorial, su crecimiento urbano acelerado y sus dinámicas metropolitanas emergentes, comprender el estado actual del espacio público y fortalecer su planeación y gestión se vuelve una tarea estratégica para el bienestar colectivo.

El Anuario Estatal de Espacio Público de Guanajuato surge como un instrumento de referencia orientado a sistematizar información conceptual, estadística y programática que permita entender el espacio público de manera integral. Usamos el término “de espacio público” como un concepto; este anuario representa la búsqueda de ese concepto en la visión local de cada municipio: Anuario estatal *de* espacio público es una primera aproximación a lo que está sucediendo en Guanajuato en esta materia. Este documento parte de que el análisis ideal es de carácter territorial, el cual no forma parte de los alcances que se pretende aquí: censar parques y plazas tradicionales, calles, senderos, condiciones de iluminación, inclusión y accesibilidad, inventario vegetal, mobiliario urbano, entre otros elementos. No obstante, es de nuestro interés identificar cómo se observa el espacio público en el Estado de Guanajuato desde el punto de vista documental: programas municipales de desarrollo y/o gobierno, informes anuales y cualquier otro documento que se identifique en los municipios guanajuatenses.

Idealmente, el espacio público debe ser entendido como un sistema continuo compuesto por banquetas, parques, jardines, plazas, calles, corredores peatonales, cruces seguros y también aquellos puntos donde las condiciones urbanas generan barreras al desplazamiento o “cruces antipeatonales”, entendidos como intersecciones o configuraciones viales que dificultan la movilidad segura de las personas. Bajo esta perspectiva, el espacio público se debe analizar como una infraestructura social que conecta territorios, promueve la inclusión y refleja las prioridades de la política urbana.

Estamos conscientes de que en algunos municipios aún hay mucho por hacer, no solo en cuanto a la infraestructura y equipamiento peatonal, sino

también desde la perspectiva conceptual: municipios que no abordan, siquiera, la expresión “espacio público” en sus documentos básicos, pese a que desde las tradiciones locales hay una gran apropiación del mismo, por ejemplo, en las fiestas de las diversas localidades, los domingos tras las ceremonias religiosas; o los niños saliendo de la escuela; las amas de casa haciendo la compra, o las y los trabajadores caminando o pedaleando hacia sus centros de trabajo.

La primera parte del anuario presenta el marco conceptual, donde se establecen definiciones operativas y criterios de análisis que permiten comprender el espacio público como un todo interconectado. En esta sección se revisan los elementos físicos que lo componen, sus funciones sociales, ambientales y económicas, así como los principios contemporáneos de diseño urbano centrado en las personas, accesibilidad universal, movilidad sostenible y apropiación comunitaria. Este apartado busca generar un lenguaje común que facilite el diálogo entre autoridades, especialistas, organizaciones sociales y ciudadanía.

La segunda parte ofrece un panorama demográfico y estadístico del estado de Guanajuato, integrando información territorial, poblacional y urbana relevante para entender la demanda y distribución del espacio público. El análisis incluye tendencias de crecimiento poblacional, estructura por edades, concentración urbana, desigualdades territoriales y otros indicadores que permiten identificar los grupos poblacionales más impactados por las condiciones del entorno urbano. Este diagnóstico estadístico constituye la base para comprender las necesidades actuales y futuras de infraestructura pública y orientar la toma de decisiones en materia de planeación.

Finalmente, la tercera parte del documento presenta el análisis de los programas municipales y estatales relacionados con el espacio público, revisando tanto sus enfoques estratégicos como sus mecanismos de implementación. Se examinan iniciativas de creación, rehabilitación, mantenimiento y gestión de espacios públicos, así como los instrumentos de coordinación institucional que buscan fortalecer su impacto. Este apartado permite identificar avances, retos persistentes y oportunidades de articulación entre niveles de gobierno, ofreciendo una lectura comparada de las políticas públicas en el territorio estatal.

En conjunto, estas tres secciones convierten al anuario en una herramienta que no solo describe la situación del espacio público en Guanajuato desde el punto de vista programático, sino que también facilita la construcción de

agendas comunes, la identificación de prioridades de intervención y la consolidación de capacidades institucionales orientadas a crear ciudades más inclusivas, seguras y habitables. Su objetivo es contribuir a que el espacio público deje de entenderse únicamente como infraestructura física y sea reconocido como un activo estratégico para la cohesión social, la salud urbana y la competitividad territorial del estado.

Parte 1. Marco conceptual del espacio público

1.1 Definición integral de espacio público

El espacio público puede definirse como el conjunto de lugares de uso común, abiertos y accesibles a todas las personas, donde se desarrolla una parte esencial de la vida urbana: caminar, encontrarse, descansar, jugar, comerciar, protestar, expresarse, cantar, bailar, conversar, cuidar, circular, observar y convivir.

El espacio público no es sinónimo de equipamiento y no se limita a parques y plazas; incluye calles, banquetas, cruces peatonales, camellones, jardines, mercados al aire libre, explanadas, bajo puentes, frentes de equipamientos, bordes de cuerpos de agua y otros rincones y lugares que, por su uso social, forman parte de la experiencia colectiva de la ciudad.

ONU-Hábitat define los espacios públicos como lugares de propiedad pública o de uso público, accesibles y disfrutables por todas las personas sin fines de lucro, incluyendo calles, espacios abiertos e instalaciones públicas (ONU-Hábitat, 2019).

“Los espacios públicos son todos los lugares de propiedad pública o de uso público accesibles y utilizables por todos de manera gratuita o sin fines de lucro. Los espacios públicos son un elemento clave del bienestar individual y social, los lugares de la vida colectiva de una comunidad, la expresión de la diversidad de su patrimonio común cultural y natural, y un fundamento de su identidad... La comunidad se reconoce en sus espacios públicos y persigue la mejoría de su calidad espacial.” (ONU - Habitat, 2009, p. 6)

Una posible perspectiva es reconocer tres dimensiones simultáneas del espacio público:

La primera es física: el espacio público tiene una materialidad concreta compuesta por suelo, vegetación, mobiliario, iluminación, pavimentos, sombras, infraestructura peatonal, señalización, cruces, fachadas activas y elementos de accesibilidad.

La segunda es social: su valor no depende solo de su diseño, sino de la posibilidad de producir encuentro, confianza, apropiación, permanencia y reconocimiento entre personas distintas.

La tercera es política: el espacio público es el lugar donde se expresan derechos urbanos, conflictos, acuerdos, memorias e identidades colectivas. Se trata de puntos de encuentro y expresión en donde se altera el entorno. Ahí

también puede aparecer la cultura: un mural, un concierto, un espectáculo en el espacio público que lo transforma y reivindica.

Desde esta perspectiva, el espacio público no es únicamente el “vacío” entre edificios ni el residuo de la urbanización. Es una infraestructura básica de la vida urbana. Cuando hablamos de que el espacio público no es equipamiento, se refiere a que, si la ciudad tiene gimnasios, casas de la cultura, polideportivos, casas vecinales, entre otras posibilidades infinitas, estas no son espacio público. Son equipamientos que, por definición, se refieren al conjunto de inmuebles, espacios abiertos y mobiliario público destinados a prestar servicios a la población y satisfacer sus necesidades sociales, culturales, recreativas y económicas. Como tales, están sujetos a reglas más estrictas que las que se aplican en el espacio público, garantista por naturaleza.

Jane Jacobs sostiene que las calles y banquetas son órganos vitales de la ciudad, porque en ellas se construyen seguridad, contacto cotidiano y vigilancia natural entre vecinos, comerciantes y transeúntes (Jacobs, 1961).

William H. Whyte, a partir de la observación directa de plazas y calles, mostró que los espacios exitosos no son necesariamente los más monumentales, sino aquellos que ofrecen comodidad, opciones para sentarse, actividad, contacto visual y posibilidad de elección (Whyte, 1980).

Las definiciones jurídicas sobre el espacio público pueden discrepar de las que planteamos aquí. Conceptualmente, sin embargo, las características relacionadas con la libertad, con el ejercicio libre de derechos y garantías individuales, incluyen una única regla básica que es el respeto a los demás, por encima de la lógica de imponer horarios o restricciones de uso.

Henri Lefebvre planteó que el derecho a la ciudad implica mucho más que acceder a servicios urbanos: supone participar en la producción, transformación y disfrute de la ciudad (Lefebvre, 1996). El espacio público es una expresión concreta de ese derecho. Una plaza bien cuidada, una banqueta continua, un cruce seguro o un parque incluyente no son adornos urbanos, sino condiciones materiales para ejercer ciudadanía. En cambio, una calle sin banquetas, un cruce imposible, una plaza cercada o un parque abandonado revelan desigualdades en la forma en que la ciudad distribuye seguridad, tiempo, salud y dignidad.

La dimensión contemporánea del espacio público incorpora además criterios ambientales y de resiliencia. Los espacios públicos pueden reducir islas de calor, infiltrar agua, alojar arbolado, mejorar la calidad del aire y ofrecer

refugio climático. También pueden fortalecer economías locales al aumentar la caminabilidad, la permanencia y la actividad comercial de proximidad y bajo impacto. ONU-Hábitat ha subrayado que el espacio público es relevante para la regeneración urbana, el desarrollo económico, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental (ONU-Hábitat, 2019).

Otra definición relevante es la que establece la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, la cual señala que “El espacio público es el espacio abierto a la ciudadanía, sin importar su credo, género, raza, etnia, condición física, sexualidad, apariencia, etcétera, en contraposición al espacio privado que puede ser administrado por particulares y con restricciones de acceso, horario, calendario o uso.” (Hernández Martínez, 2014)

En síntesis, el espacio público debe entenderse como espacio abierto y como espacio de libertades, de respeto y en general libre de reglas, por lo menos no aquellas que limiten el ejercicio de los derechos en un marco de convivencia entre las personas.

1.2 Componentes físicos del sistema del espacio público

El espacio público puede entenderse como un sistema físico continuo, no como una suma aislada de parques, plazas o banquetas. Su calidad depende de la manera en que sus componentes se conectan entre sí y permiten que las personas caminen, permanezcan, se orienten, descansen, jueguen, se expresen y convivan. En este sentido, el sistema de espacio público está formado por una red de lugares abiertos y accesibles que estructuran la vida cotidiana de la ciudad: calles, banquetas, cruces, plazas, parques, jardines, camellones, corredores peatonales, frentes activos, bordes urbanos y otros espacios de transición.

El primer componente físico del sistema son las calles. Aunque con frecuencia se les reduce a canales de circulación vehicular, las calles son el espacio público más extendido de la ciudad. En ellas se organiza buena parte de la movilidad, pero también se producen encuentros, intercambios económicos, expresiones culturales y relaciones de vecindad. Jane Jacobs señaló que las calles y sus banquetas son los principales órganos públicos de una ciudad, porque en ellas se construyen contacto social, seguridad cotidiana y vigilancia natural (Jacobs, 1961). Por ello, una calle no debe evaluarse únicamente por su capacidad de mover vehículos, sino por su capacidad de alojar vida urbana.

Las banquetas constituyen el soporte básico de la movilidad peatonal y de la accesibilidad universal. No son sobrantes laterales de la calle, sino infraestructura esencial para la ciudadanía. Su continuidad, ancho, pendiente, superficie, iluminación, sombra, mantenimiento y ausencia de obstáculos determinan quién puede caminar y quién queda excluido. Una banqueta estrecha, rota o invadida afecta de manera particular a niñas y niños, personas mayores, personas con discapacidad, personas cuidadoras, quienes empujan carriolas o quienes cargan mercancías. Desde una perspectiva centrada en las personas, la banqueta es el primer indicador de dignidad urbana.

Los cruces peatonales son otro componente decisivo. Una red de banquetas pierde sentido si las personas no pueden cruzar de manera segura, directa y legible. Los cruces seguros integran visibilidad, tiempos semafóricos adecuados, rampas alineadas, islas de refugio, reducción de radios de giro, señalización clara, velocidades bajas y continuidad peatonal. Por el contrario, los cruces antipeatonales obligan a rodeos, exponen a las personas a vehículos de alta velocidad o subordinan la caminata a la lógica del flujo automotor. En términos físicos, el cruce es el punto donde se prueba si la ciudad reconoce o no el derecho de paso de quienes caminan.

Las plazas, explanadas y espacios de estancia permiten que el espacio público no sea únicamente tránsito, sino permanencia. Son lugares para sentarse, mirar, conversar, esperar, manifestarse, vender, jugar o celebrar. William H. Whyte mostró que los espacios públicos exitosos suelen depender de condiciones muy concretas: lugares cómodos para sentarse, presencia de actividad, relación con la calle, acceso al sol o la sombra, posibilidades de elección y cercanía con otras personas sin obligación de interacción (Whyte, 1980). La calidad de estos lugares no depende solo de su dimensión, sino de su capacidad para permitir usos diversos y simultáneos.

Los parques, jardines, camellones arbolados y áreas verdes aportan funciones recreativas, ambientales y de salud pública, además de que regulan la temperatura local. Su presencia contribuye al descanso, al juego, al ejercicio, al contacto con la naturaleza y a la regulación climática de la ciudad. La vegetación urbana ofrece sombra, captura partículas, reduce la temperatura superficial, mejora la experiencia peatonal y puede favorecer la infiltración de agua. Sin embargo, no toda área verde funciona automáticamente como espacio público. Para serlo, debe ser accesible, utilizable, segura, mantenida y socialmente apropiable. Un área verde residual, inaccesible o cercada puede

tener valor ambiental, pero no necesariamente cumple una función pública plena.

El mobiliario urbano también forma parte del sistema físico: bancas, luminarias, papeleras, bebederos, biciestacionamientos, bolardos, juegos infantiles, módulos de información, paradas de transporte, señalización y elementos de protección peatonal. Estos objetos parecen menores, pero condicionan profundamente la experiencia del espacio. Una banca permite permanecer; una luminaria puede ampliar la percepción de seguridad; un bebedero reconoce necesidades corporales básicas; una parada digna hace menos hostil la espera del transporte público. Jan Gehl ha insistido en que las ciudades deben observarse desde la escala humana, atendiendo aquello que una persona ve, siente y experimenta al desplazarse a pie (Gehl, 2014).

La iluminación, la sombra y el confort ambiental son componentes físicos indispensables. Un espacio puede ser formalmente accesible, pero resultar inhabitable por calor, oscuridad, ruido, viento, contaminación o ausencia de refugio. La sombra del arbolado, los materiales permeables, la reducción de superficies excesivamente duras, la ventilación, la presencia de agua y la protección frente a la lluvia o el sol son condiciones que permiten usar el espacio durante más horas y por más personas. En ciudades expuestas a olas de calor, inundaciones o contaminación atmosférica, el espacio público debe entenderse también como infraestructura climática.

Las plantas bajas activas influyen en la vitalidad del espacio público. La relación entre edificios y calle puede generar seguridad, interés y actividad, o producir muros ciegos, abandono y hostilidad. Locales abiertos, accesos frecuentes, ventanas, portales, equipamientos, vivienda en planta baja y actividades visibles contribuyen a que haya ojos en la calle y motivos para caminar. Por el contrario, estacionamientos, bardas largas, rejas opacas o predios abandonados rompen la continuidad de la experiencia peatonal y reducen la sociabilidad urbana.

Finalmente, el sistema físico del espacio público incluye sus conexiones, la forma en que se accede al espacio público, la seguridad de las calles. Una gran avenida separa a quienes viven a menos de 100 metros de separación. Un parque aislado, una plaza inaccesible o una banqueta que desaparece en cada esquina no conforman un sistema. La lógica sistémica exige continuidad peatonal, rutas legibles, accesos universales, conexión con transporte público, proximidad a equipamientos, integración con vivienda y comercio, y articulación entre espacios de tránsito y espacios de

permanencia. Muchas veces es más importante lo que se hace alrededor de los espacios que lo que ocurre en ellos; es más importante cómo se llega al parque que el parque mismo. “El espacio público es camino, no destino” (Remes, 2021)

Los componentes físicos del sistema de espacio público son las piezas materiales que hacen posible la vida colectiva: calles, banquetas, cruces, plazas, parques, áreas verdes, mobiliario, iluminación, sombra, fachadas activas y conexiones. Su importancia no reside en su presencia aislada, sino en su capacidad para formar una red continua, accesible, segura, cómoda y abierta a usos diversos. Una ciudad con buen espacio público no es la que acumula objetos urbanos, sino la que organiza sus componentes para que las personas puedan moverse, permanecer, encontrarse y ejercer derechos en condiciones de dignidad.

1.3 Funciones sociales, ambientales y económicas

El espacio público no vale únicamente por su forma física ni por su extensión en metros cuadrados. Su importancia se entiende mejor a partir de las funciones que cumple en la vida urbana. Una calle arbolada, una banqueta continua, una plaza activa, un parque cercano o un cruce seguro no son simples piezas del paisaje: son condiciones que permiten relaciones sociales, cuidado ambiental, movilidad cotidiana, actividad económica, salud pública y construcción de ciudadanía. Por ello, el espacio público debe analizarse como una infraestructura multifuncional, capaz de producir beneficios sociales, ambientales y económicos al mismo tiempo.

La primera función del espacio público es de carácter social. En él se encuentran personas distintas que no necesariamente pertenecen a la misma familia, clase social, edad, género, origen o condición física. El espacio público es, por lo tanto, un igualador social.

La ciudad democrática requiere lugares donde las diferencias puedan coexistir bajo reglas mínimas de respeto. En el espacio público se camina, se conversa, se espera, se juega, se protesta, se canta, se baila, se descansa, se cuida y se observa. Estas acciones cotidianas producen confianza, reconocimiento y sentido de pertenencia.

Jane Jacobs sostuvo que las calles vivas generan seguridad no, o no solo, por la presencia policial, sino por la actividad constante y por los “ojos en la calle” que resultan de la mezcla de usos y de la presencia de personas diversas (Jacobs, 1961).

Esta función social es especialmente importante para quienes tienen menos acceso a espacios privados de calidad. Para una persona que vive en una vivienda pequeña, sin patio, sin jardín o sin condiciones adecuadas de ventilación, el parque, la banqueta, la plaza o la cancha cercana pueden ser una extensión indispensable de la vida doméstica. Para niñas y niños, el espacio público puede ser lugar de juego, aprendizaje y autonomía. Para personas mayores, puede ser espacio de caminata, descanso y contacto social.

Para personas cuidadoras, puede representar un lugar de apoyo, encuentro y respiro. Para personas con discapacidad, la existencia de espacio público accesible puede marcar la diferencia entre participar o quedar excluidas de la ciudad.

El espacio público también cumple una función política y cultural. Es el escenario donde se expresan demandas, celebraciones, duelos, memorias, identidades y conflictos. Una marcha, un mural, una fiesta patronal, un concierto, una rodada ciclista o una intervención artística transforman temporalmente el sentido del lugar.

Henri Lefebvre planteó que el derecho a la ciudad implica participar en la producción y disfrute de la vida urbana (Lefebvre, 1996). Desde esta perspectiva, el espacio público permite que la ciudadanía no sea solo una condición legal, sino una práctica cotidiana: ocupar, transformar, reclamar, disfrutar y compartir la ciudad.

La segunda función es de carácter ambiental. Los espacios públicos pueden contribuir a mejorar las condiciones ecológicas y climáticas de la ciudad. El arbolado urbano, las áreas verdes, los suelos permeables, los jardines de lluvia, los camellones vegetados y los parques ayudan a reducir la temperatura, infiltrar agua, capturar partículas contaminantes, mitigar el ruido, alojar biodiversidad y mejorar la calidad del aire. En ciudades cada vez más expuestas a olas de calor, lluvias extremas e inundaciones, el espacio público debe entenderse también como infraestructura verde y azul, es decir, como una red capaz de integrar vegetación, agua (residual, de consumo y de lluvia), suelo y vida urbana.

La función ambiental no se limita a los grandes parques. Una banqueta con sombra, un cruce con arbolado, una calle con materiales permeables o una plaza con vegetación pueden modificar de manera significativa la experiencia térmica y la habitabilidad cotidiana. Jan Gehl ha insistido en que la calidad urbana debe evaluarse desde la escala humana: lo que una persona

siente al caminar, esperar, sentarse o permanecer en un lugar (Gehl, 2014). Desde esta mirada, la sombra, el viento, el ruido, la temperatura, la iluminación y la protección frente a la lluvia o el sol son condiciones ambientales que definen quién puede usar el espacio público, durante cuánto tiempo y con qué nivel de bienestar.

La tercera función es económica. El espacio público sostiene una parte importante de la economía urbana, aunque muchas veces no se le reconozca como tal. Las calles caminables favorecen el comercio de proximidad; las plazas activas atraen actividades culturales y gastronómicas; los parques bien conectados aumentan la vitalidad de los barrios; los corredores peatonales generan flujos que benefician a pequeños negocios; y el transporte público requiere entornos seguros y accesibles para que las personas lleguen a estaciones, paradas y centros de actividad. William H. Whyte mostró que los espacios públicos exitosos suelen atraer personas, y donde hay personas también aparecen intercambio, consumo, permanencia y valor urbano (Whyte, 1980).

Cuando vemos que la estructura urbana concentra ciertos “centroides” activos, tenemos que reflexionar qué es necesario lograr para que el resto de la ciudad se active. No podemos negar que los principales centros de una ciudad policéntrica tendrán mayor actividad económica, pero si logramos que todas las colonias, barrios y pueblos tengan cierto nivel, deseable, de actividad económica, no solo se producirá un mejor entorno de equidad, sino que, además, se activarán las plantas bajas en todos los “rincones” de la ciudad.

La función económica del espacio público debe entenderse con cuidado. No se trata de convertir cada plaza, parque o banqueta en mercancía ni de subordinar la vida pública a la rentabilidad privada. El valor económico del espacio público es más amplio: reduce costos de transporte cuando permite caminar o usar transporte público; mejora la salud al favorecer actividad física; disminuye riesgos al calmar el tránsito; fortalece economías locales; hace más atractivos los barrios; y puede evitar costos futuros asociados con contaminación, sedentarismo, inundaciones o deterioro urbano. Su productividad no siempre aparece en una caja registradora, pero sí en la calidad de vida, el tiempo ahorrado, la salud colectiva y la resiliencia urbana. Estas tres funciones no operan por separado. Un parque arbolado puede ofrecer sombra, reducir calor, permitir juego infantil, favorecer convivencia vecinal y aumentar la actividad comercial en su entorno. Una calle con

banquetas amplias puede mejorar la movilidad peatonal, reducir accidentes, fortalecer negocios locales y aumentar la presencia de personas. Un cruce seguro puede conectar una escuela con un barrio, reducir riesgos viales, ampliar la autonomía infantil y mejorar la percepción de seguridad. El espacio público es valioso precisamente porque produce beneficios simultáneos y acumulativos.

También debe reconocerse que las funciones del espacio público pueden entrar en tensión. Un espacio muy orientado al turismo puede desplazar usos cotidianos. Una plaza excesivamente regulada puede perder espontaneidad. Una intervención ambiental puede fracasar si no considera accesibilidad, seguridad o mantenimiento. Una renovación urbana puede elevar valores inmobiliarios y, al mismo tiempo, expulsar a quienes daban vida al barrio. Por ello, la gestión del espacio público requiere equilibrio entre activación, cuidado, inclusión, sostenibilidad y permanencia de los usos sociales existentes.

En síntesis, el espacio público cumple funciones sociales, ambientales y económicas indispensables para la ciudad. Socialmente, produce encuentro, seguridad, identidad, cuidado y ciudadanía. Ambientalmente, contribuye a regular el clima urbano, infiltrar agua, ofrecer sombra, mejorar el aire y sostener biodiversidad. Económicamente, fortalece el comercio local, reduce costos urbanos, mejora la movilidad y aumenta la vitalidad de barrios y centros urbanos. Su valor no reside solo en embellecer la ciudad, sino en hacer posible una vida urbana más justa, saludable, productiva y democrática.

1.4 Accesibilidad universal y movilidad peatonal

La accesibilidad universal y la movilidad peatonal son dos dimensiones inseparables del espacio público. La primera se refiere a la posibilidad de que todas las personas, con independencia de su edad, género, condición física, sensorial, cognitiva, económica o social, puedan usar y disfrutar la ciudad de manera segura, autónoma y digna. La segunda reconoce que caminar no es una forma menor de desplazamiento, sino la base de toda movilidad urbana. Incluso quien viaja en automóvil, transporte público o taxi, en algún momento inicia y termina su trayecto como peatón, hipótesis que podría alcanzar a modos alternativos y activos como patines, scooters, bicicletas, monociclos, entre otros.

Entender la accesibilidad universal exige superar la idea limitada de que basta con colocar rampas, y eventualmente significa la conveniencia de reemplazar las rampas en puntos específicos por un continuo pleno de la infraestructura que evite colocar escalones donde no sea necesario, y que evite señalar las rampas cuando la infraestructura se vuelva intuitiva.

La accesibilidad no es una concesión para un grupo específico; es justicia urbana. Una banqueta continua, una pendiente adecuada, una superficie estable, una esquina sin obstáculos, una guía táctil bien colocada, un semáforo audible, una banca para descansar o una sombra en el trayecto pueden significar autonomía para una persona mayor, seguridad para una niña, orientación para una persona con discapacidad visual, descanso para una persona cuidadora o simplemente una caminata más cómoda para cualquier habitante.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece que los Estados deben asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, así como a otros servicios e instalaciones abiertos al público (Naciones Unidas, 2006). Esta obligación representa un principio general de diseño urbano. Una ciudad accesible reduce barreras desde el diseño original.

En el espacio público, las barreras pueden ser físicas, sensoriales, sociales, institucionales y temporales. Son barreras físicas las banquetas rotas, los postes mal colocados, las rampas inexistentes, los desniveles, las alcantarillas abiertas, los autos estacionados sobre la banqueta o los cruces demasiado largos. Son barreras sensoriales la mala iluminación, la ausencia de contraste, el ruido excesivo, la falta de señalización legible o la inexistencia de apoyos auditivos y táctiles. Son barreras sociales la inseguridad, el acoso, la discriminación o la apropiación excluyente del espacio. Las barreras institucionales son las normas, permisos, omisiones o prácticas de gestión que toleran la invasión, el deterioro o la inaccesibilidad. Las barreras temporales, como su nombre lo indica, no están presentes de manera permanente; son obstáculos en la infraestructura, pero lo que sí es permanente es que de manera constante se ubican en forma aleatoria en distintos puntos de la infraestructura, cuando no hay una respuesta institucional a dichas barreras.

La movilidad peatonal, por su parte, debe entenderse como la forma más básica, democrática y vulnerable de movilidad. Es básica porque todos

caminamos o dependemos de alguien que camina por nosotros. Es democrática porque no exige licencia, combustible, tarifa ni propiedad de un vehículo. Y es vulnerable porque el cuerpo humano queda expuesto frente a la velocidad, el peso y la escala de los vehículos motorizados. Por eso, una política de espacio público centrada en las personas debe otorgar prioridad a quienes caminan, especialmente en intersecciones, entornos escolares, zonas hospitalarias, mercados, estaciones de transporte público y barrios habitacionales.

Jan Gehl sostiene que una ciudad viva, segura, sostenible y saludable empieza por mejorar las condiciones para caminar, permanecer y encontrarse en la escala humana (Gehl, 2014). Caminar no solo permite llegar de un punto a otro; también permite observar, comprar, saludar, cuidar, jugar, orientarse y construir familiaridad con el barrio. La movilidad peatonal no es únicamente transporte: es experiencia urbana. Una ciudad caminable produce proximidad, reduce la dependencia del automóvil, mejora la salud, fortalece el comercio local y aumenta la presencia de personas en el espacio público.

La accesibilidad universal requiere continuidad. No sirve una rampa aislada si conduce a una banqueta destruida o a un obstáculo; no sirve un cruce pintado si el semáforo no da tiempo suficiente; no sirve una plaza renovada si llegar a ella implica atravesar una vialidad hostil; no sirve una estación de transporte moderna si sus accesos son inseguros, estrechos o ilegibles. La experiencia peatonal se mide por cadenas de accesibilidad: origen, trayecto, cruce, espera, estancia y destino. La ruptura de cualquiera de estos eslabones puede impedir el viaje completo. La Carta Mexicana de los Derechos del Peatón cuestiona, justamente, el énfasis en las islas peatonales.

Por ello, la movilidad peatonal debe analizarse como red. Sus componentes incluyen banquetas amplias y continuas, cruces seguros, rampas alineadas, tiempos semaforicos suficientes, señalización clara, iluminación adecuada, arbolado, mobiliario para descansar, fachadas activas, velocidades vehiculares bajas y conexión con el transporte público. Una red peatonal de calidad permite caminar con confianza, sin miedo, sin rodeos innecesarios y sin depender de ayuda externa. Este punto continúa la lógica del sistema físico del espacio público: formar una red continua, accesible, segura, cómoda y abierta a usos diversos.

La accesibilidad universal también implica reconocer la diversidad de cuerpos, ritmos y necesidades. No camina igual una persona joven que una

persona mayor; no se desplaza igual quien lleva prisa que quien empuja una carriola; no cruza igual una niña que una persona con bastón; no percibe igual el entorno una persona con discapacidad visual que una persona neurodivergente; no vive igual la noche una mujer que un hombre. Diseñar para el promedio suele excluir a quienes más necesitan la ciudad. En cambio, diseñar para las personas con necesidades específicas suele mejorar la experiencia de todas.

Desde esta perspectiva, la accesibilidad universal debe ser vista como una inversión pública con efectos sociales amplios. Una banqueta accesible beneficia a personas con discapacidad, pero también a repartidores, turistas, niñas, adultos mayores, personas lesionadas, comerciantes, personas cuidadoras y usuarias del transporte público. Un cruce seguro reduce muertes y lesiones, pero también disminuye estrés, mejora la autonomía infantil y facilita el acceso a escuelas, mercados, parques y servicios. Una ciudad accesible amplía libertades.

La movilidad peatonal también tiene una relación directa con la equidad. Las personas de menores ingresos suelen caminar más, depender más del transporte público y estar más expuestas a entornos inseguros o deteriorados. Cuando las banquetas son insuficientes, los cruces son peligrosos o las distancias son hostiles, la desigualdad urbana se expresa en las calles: más tiempo, más cansancio, más riesgo y menos acceso a oportunidades. Mejorar la movilidad peatonal es una política social.

En síntesis, la accesibilidad universal y la movilidad peatonal son principios estructurales del espacio público. Una ciudad accesible permite que todas las personas usen el espacio común con autonomía, seguridad y dignidad. Una ciudad caminable reconoce que la vida urbana empieza en el cuerpo que se desplaza a pie. Ambas dimensiones obligan a diseñar calles, banquetas, cruces, plazas, parques y entornos de transporte desde la escala humana, con prioridad para quienes enfrentan mayores barreras. El espacio público cumple su función democrática cuando nadie queda excluido. El espacio público es un igualador social.

1.5 Cruces seguros y cruces antipeatonales

Los cruces peatonales son uno de los puntos más sensibles del sistema de espacio público. En ellos se expresa con claridad la jerarquía real de la ciudad: si se privilegia la continuidad de quienes caminan o si se subordina su seguridad al flujo vehicular.

Una banqueta puede estar bien diseñada, tener sombra, iluminación y mobiliario, pero si al llegar a la esquina la persona debe correr, rodear, subir un puente, esperar demasiado, temer o negociar su paso con vehículos a alta velocidad, la continuidad peatonal queda rota. Por ello, el cruce es una pieza central de la accesibilidad, la movilidad peatonal y el derecho al espacio público.

Un cruce seguro es aquel que permite a las personas atravesar una calle de manera directa, visible, predecible, cómoda y protegida. Su diseño debe partir de una idea básica: el peatón no es un obstáculo para la movilidad, sino su unidad elemental. Todas las personas cruzan en algún momento: niñas y niños, personas mayores, personas con discapacidad, personas cuidadoras, usuarias del transporte público, trabajadores, comerciantes, estudiantes y visitantes. La seguridad del cruce debe considerar esta diversidad de cuerpos, velocidades, capacidades y necesidades.

Los elementos de un cruce seguro son físicos, operativos y perceptivos. Entre los físicos se encuentran banquetas, rampas alineadas con la trayectoria peatonal, superficies firmes y antideslizantes, esquinas libres de obstáculos, islas de refugio en vialidades anchas, radios de giro reducidos, pasos peatonales visibles, iluminación adecuada y protección frente a vehículos que invaden el espacio de espera. Entre los operativos están los tiempos semafóricos suficientes, fases peatonales claras, control de vueltas vehiculares, reducción de velocidades y prioridad efectiva para quien camina. Entre los perceptivos están la visibilidad mutua entre peatones y conductores, la legibilidad y certeza del trayecto y la sensación de que cruzar no implica una amenaza.

La seguridad peatonal depende en gran medida de la velocidad vehicular. No es lo mismo cruzar una calle donde los vehículos circulan a 20 o 30 kilómetros por hora que hacerlo en una avenida diseñada para velocidades mayores. A mayor velocidad, menor campo visual del conductor, mayor distancia de frenado y mayor gravedad de las lesiones en caso de atropellamiento. Por eso, un cruce seguro no depende solo de pintura o señalización. Requiere diseño geométrico, gestión de velocidad y una distribución del espacio que induzca físicamente a conducir con cuidado.

Los cruces seguros también deben ser directos. La ciudad caminable reconoce las líneas de deseo de las personas: aquello que la gente hace de manera natural para llegar de un punto a otro. Cuando un cruce obliga a caminar demasiados metros adicionales, a subir escaleras, a esperar varios

minutos en el semáforo o a buscar un paso lejano, el diseño está castigando a quien camina. En esos casos, muchas personas cruzan por donde pueden, no por indisciplina, sino porque la infraestructura no responde a la lógica del cuerpo, del tiempo y de la vida cotidiana.

Por el contrario, los cruces antipeatonales son aquellos que, aun cuando puedan estar formalmente “resueltos”, hacen difícil, riesgoso o humillante el paso de las personas. Un puente peatonal puede parecer una solución desde la lógica vehicular, pero muchas veces funciona como infraestructura antipeatonal: obliga a subir y bajar, excluye a personas mayores o con discapacidad, incrementa tiempos de traslado, expone a inseguridad y mantiene intacta la velocidad de los automóviles. En lugar de pacificar la calle, desplaza el esfuerzo hacia quien tiene menor masa, menor velocidad y mayor vulnerabilidad. Para colmo, criminaliza al peatón cuando se abstiene de utilizar la infraestructura antipeatonal.

También son antipeatonales los cruces demasiado largos, los que carecen de refugios intermedios, los que tienen rampas mal orientadas, los que colocan postes o registros en la trayectoria, los que permiten vueltas continuas de vehículos, los que no tienen sombra ni iluminación, los que desaparecen bajo pasos a desnivel o los que subordinan al peatón a esperar tiempos excesivos. Un cruce puede tener pintura, semáforo y señalamiento, y aun así ser hostil si obliga a cruzar con miedo, prisa o incertidumbre.

La antipeatonalidad no siempre es resultado de la ausencia de infraestructura; a menudo es consecuencia de una infraestructura diseñada desde el automóvil. Las vialidades con carriles excesivos, radios de giro amplios, retornos, puntos ciegos, accesos a estacionamientos, gasolineras, bajo puentes, salidas de autopistas urbanas o intersecciones sobredimensionadas producen entornos donde el peatón aparece como intruso. En esos lugares, el mensaje urbano es de preferencia al vehículo; la persona debe adaptarse, esperar o desaparecer.

Un enfoque centrado en las personas invierte esa lógica. El cruce debe diseñarse como continuidad de la banqueta, no como interrupción de la calle. Las esquinas deben ser espacios de encuentro, espera y decisión, no zonas residuales saturadas de postes, cajas, anuncios, rampas mal colocadas y obstáculos. Las trayectorias peatonales deben ser cortas, claras y protegidas. Las vueltas vehiculares deben controlarse. La visibilidad debe garantizarse antes de que ocurra el conflicto. La prioridad peatonal debe ser comprensible sin necesidad de interpretar demasiadas señales.

Los cruces seguros son especialmente relevantes en entornos escolares, hospitales, mercados, parques, estaciones de transporte público y zonas de alta presencia peatonal. En estos lugares, la diversidad de usuarios es mayor y la tolerancia al riesgo debe ser mínima. Una niña que camina a la escuela, una persona mayor que cruza hacia el mercado o una persona con discapacidad que llega a una estación de transporte no deberían depender de la buena voluntad del conductor. La seguridad debe estar incorporada en el diseño. Desde la perspectiva de accesibilidad universal, el cruce seguro debe funcionar para quienes enfrentan mayores barreras. Esto implica rampas con pendientes adecuadas, superficies continuas, guías táctiles, contraste visual, señales auditivas cuando sean necesarias, tiempos de cruce calculados para velocidades peatonales bajas y espacios de espera suficientemente amplios. Diseñar el cruce para el peatón más rápido reproduce exclusión; diseñarlo para quienes requieren más tiempo y apoyo mejora la seguridad de todas las personas.

Los cruces también tienen una dimensión simbólica. Una ciudad que obliga a las personas a subir puentes, rodear glorietas, cruzar por túneles inseguros o esperar tiempos absurdos está comunicando que caminar vale menos. En cambio, una ciudad que coloca cruces a nivel reduce velocidades, amplía esquinas y da continuidad a las banquetas; reconoce que la vida urbana empieza por el cuerpo que camina. El diseño vial no es neutro: distribuye prioridad, comodidad, riesgo y dignidad.

Por ello, transformar cruces antipeatonales en cruces seguros es una de las intervenciones más importantes para mejorar el espacio público. No siempre requiere grandes obras; muchas veces puede comenzar con reducción de radios de giro, retiro de puntos ciegos, bolardos, ampliaciones de banqueta, señalización, semaforización adecuada, refugios peatonales y gestión de velocidad.

Los cruces seguros son piezas fundamentales de una ciudad accesible, caminable y democrática.

1.6 Planeación urbana centrada en las personas

La planeación urbana centrada en las personas parte de una premisa sencilla: la ciudad no debe organizarse primero desde la lógica del automóvil o de la infraestructura como objeto aislado, sino desde las necesidades de todas las personas. Esto implica observar cómo caminan las personas, dónde esperan, dónde se sientan, dónde juegan, dónde compran, dónde se sienten seguras o

inseguras, qué trayectos evitan, qué obstáculos enfrentan y qué condiciones necesitan para vivir con dignidad. Planear desde las personas significa poner el cuerpo humano, sus tiempos, capacidades, cuidados y necesidades en el centro de las decisiones urbanas.

Durante buena parte del siglo XX, muchas ciudades fueron planeadas bajo criterios funcionalistas y motorizados: separar usos, ampliar vialidades, aumentar velocidades, construir grandes infraestructuras y ordenar el territorio desde escalas abstractas. Ese modelo produjo crecimiento urbano, pero también fragmentación, dependencia del automóvil, pérdida de vida barrial, deterioro del espacio público y exclusión de quienes no podían o no querían desplazarse en vehículo privado. Jane Jacobs criticó esta visión al señalar que las ciudades no funcionan como diagramas, sino como organismos complejos donde la mezcla de usos, la diversidad de personas y la vitalidad de las calles son condiciones esenciales de seguridad y vida urbana (Jacobs, 1961).

Una planeación centrada en las personas exige recuperar la escala humana. Jan Gehl sostiene que las ciudades deben diseñarse a partir de aquello que una persona puede percibir, caminar y experimentar a baja velocidad: fachadas, sombras, sonidos, cruces, bancas, puertas, ventanas, actividades y encuentros (Gehl, 2014).

Desde la perspectiva de Gehl, una ciudad se evalúa por la calidad de sus trayectos cotidianos. La pregunta fundamental no es cuántos vehículos caben en una avenida, sino si las infancias o los adultos mayores pueden cruzar una calle con seguridad; si una persona mayor puede caminar hasta el mercado; si una mujer puede volver de noche sin miedo; si una persona con discapacidad puede llegar a una estación de transporte sin depender de ayuda; si un barrio permite resolver necesidades básicas cerca de casa.

Planear desde las personas implica reconocer que la ciudad está habitada por cuerpos distintos. No existe un usuario promedio. Hay niñas y niños, jóvenes, personas mayores, personas con discapacidad, personas cuidadoras, personas trabajadoras, comerciantes, estudiantes, repartidores, visitantes, personas en situación de calle y habitantes con distintos niveles de ingreso. Cada grupo vive la ciudad de manera diferente. Por eso, una planeación urbana democrática no puede diseñarse solo para quien se desplaza rápido, consume más o tiene mayor poder de decisión. Debe atender especialmente a quienes enfrentan mayores barreras, porque una ciudad que funciona para las personas más vulnerables suele funcionar mejor para todas.

La planeación urbana centrada en las personas también se relaciona con la proximidad. La proximidad reduce tiempo perdido, costos de traslado, emisiones contaminantes y desigualdad territorial. A su vez, puede ayudar a que salarios relativamente bajos rindan más para quien se emplea cerca de casa. En este sentido, la planeación debe favorecer barrios completos, caminables y bien conectados, donde la vida cotidiana pueda resolverse en distancias razonables. No se trata de encerrar a las personas en su barrio, sino de garantizar que la cercanía sea una posibilidad real y no un privilegio. El espacio público ocupa un lugar central en esta visión. Si la ciudad se planea desde las personas, las calles, banquetas, cruces, plazas, parques y estaciones de transporte dejan de ser sobrantes o elementos decorativos y se convierten en infraestructura básica de la vida urbana. Una banqueta amplia, un cruce seguro, una plaza sombreada o una parada digna pueden modificar de manera directa la experiencia cotidiana de miles de personas. En cambio, una calle hostil basta para convertir actividades simples en trayectos difíciles, cansados o peligrosos.

La planeación centrada en las personas requiere además participación ciudadana efectiva. No basta con consultar al final de un proyecto ya decidido. Las personas conocen problemas que muchas veces no aparecen en los planos: el punto donde se inunda la calle, la esquina donde los autos no se detienen, el tramo donde falta iluminación, el lugar donde se reúnen las personas mayores, la ruta que toman las niñas y niños para ir a la escuela, el cruce que todos evitan, el bajo puente que genera miedo. Incorporar este conocimiento no significa renunciar a la técnica, sino enriquecerla. La experiencia cotidiana debe dialogar con la ingeniería, la arquitectura, la movilidad, el urbanismo, la gestión ambiental y la política social.

También supone cambiar la forma de medir el éxito urbano. Un proyecto no debe evaluarse solo por inversión ejercida, metros cuadrados construidos, longitud de vialidades o número de automóviles desplazados. Debe evaluarse por sus efectos en la vida de las personas: reducción de riesgos viales, aumento de caminabilidad, mejora en accesibilidad universal, disminución de tiempos de traslado, incremento de sombra, fortalecimiento del comercio local, mayor seguridad percibida, más presencia de grupos vulnerables y mejor acceso a oportunidades.

La planeación centrada en las personas también exige una mirada de cuidados. Las ciudades suelen organizarse en torno al trabajo productivo y los viajes pendulares, pero una parte enorme de la vida urbana está compuesta

por trayectos de cuidado: llevar niñas y niños a la escuela, acompañar a personas mayores, hacer compras, acudir a servicios de salud, resolver trámites, cuidar enfermos, visitar familiares o combinar múltiples destinos en un mismo recorrido. Estos viajes suelen ser más complejos, más cortos, más encadenados y más dependientes de la caminata y el transporte público. Planear desde los cuidados implica diseñar entornos seguros, accesibles y próximos para quienes sostienen la vida cotidiana.

Otro principio fundamental es la redistribución del espacio urbano. Las calles son el espacio público por excelencia. De nuevo, lo que señala Remes: “el espacio público es camino y no destino” (Remes, 2021). Por ello, la planeación centrada en las personas debe revisar cómo se distribuyen sus anchos, prioridades y velocidades. Una ciudad que dedica la mayor parte de su superficie vial al automóvil, aunque la mayoría de los viajes se realicen a pie, en transporte público o en modos colectivos, reproduce una desigualdad espacial. Dar más espacio a banquetas, cruces, arbolado, transporte público, bicicletas, estancias y actividades barriales no es quitarle algo a la ciudad; es devolverle espacio a quienes la habitan.

La planeación urbana centrada en las personas es aquella que organiza la ciudad a partir de la experiencia cotidiana, la escala humana, la accesibilidad universal, la proximidad, la seguridad, los cuidados y el derecho al espacio público.

1.7 Espacio público como infraestructura social

El espacio público debe entenderse como una forma de infraestructura social. No es un complemento ornamental de la ciudad ni un vacío entre edificios, sino el soporte material donde ocurren muchas de las relaciones que hacen posible la vida urbana. En calles, banquetas, cruces, plazas, parques y jardines se expresa la capacidad de una ciudad para permitir que las personas se muevan, permanezcan, se encuentren, se cuiden, se expresen y ejerzan derechos.

A lo largo de este capítulo se ha planteado que el espacio público es, al mismo tiempo, sistema físico, lugar de convivencia, infraestructura ambiental, soporte económico y condición de accesibilidad. Sus componentes materiales (banquetas, cruces, arbolado, mobiliario, iluminación, fachadas activas y conexiones) no tienen valor solo por existir, sino por la forma en que permiten o impiden la vida cotidiana. Una banqueta continua, un cruce seguro, una plaza sombreada o un parque accesible

pueden ampliar la autonomía de las personas; en cambio, una avenida hostil, un puente antipeatonal, una banqueta rota o un espacio cercado pueden producir exclusión.

La noción de infraestructura social permite reconocer que el espacio público genera beneficios colectivos difíciles de reducir a una sola función. Produce encuentro, confianza, seguridad cotidiana, actividad física, salud mental, identidad barrial, comercio local, mitigación climática y participación ciudadana. Jane Jacobs observó que las calles vivas son fundamentales para la seguridad y la vida urbana (Jacobs, 1961); William H. Whyte mostró que los espacios públicos exitosos dependen de condiciones concretas de comodidad, actividad y permanencia (Whyte, 1980); y Jan Gehl insistió en que la ciudad debe diseñarse desde la escala humana, atendiendo lo que las personas ven, sienten y experimentan al caminar o permanecer en ella (Gehl, 2014).

Hablar de infraestructura social también implica reconocer que el espacio público distribuye oportunidades. Una ciudad con espacios públicos accesibles, seguros y próximos permite que niñas y niños, personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, personas cuidadoras, trabajadores, estudiantes y visitantes participen con libertad en la vida urbana. Por el contrario, cuando el espacio público está deteriorado, fragmentado o subordinado al automóvil, la desigualdad se expresa en el cuerpo: más riesgo, más cansancio, más tiempo perdido y menos acceso a la ciudad.

De nuevo, el espacio público es un igualador social y por ello es infraestructura social porque sostiene la vida común. Su valor no reside únicamente en su diseño, su superficie o su mantenimiento, sino en su capacidad para construir vínculos, ampliar libertades, cuidar el ambiente, facilitar la movilidad peatonal y hacer posible una ciudad más democrática. Planear, diseñar y gestionar el espacio público es, por tanto, una manera directa de intervenir en la calidad de vida, la equidad y la dignidad urbana.

Parte 2. Panorama demográfico y estadístico del estado de Guanajuato

2.1 Contexto territorial del estado

El estado de Guanajuato se localiza en la región centro-norte de México, dentro de la zona conocida como el Bajío. Su posición territorial le otorga una función estratégica en la articulación económica, urbana y logística del país, al ubicarse entre importantes regiones metropolitanas y corredores productivos del centro y occidente de México. Guanajuato colinda al norte con San Luis Potosí y Zacatecas, al este con Querétaro, al sur con Michoacán y al oeste con Jalisco. Su superficie territorial es de 30,608 km², lo que representa aproximadamente 1.6% del territorio nacional. Cuenta con una población de 6,166,934 habitantes que representan aproximadamente el 4.9% de la población nacional y 200 habitantes por km², lo que lo convierte en uno de los más densos del país.

Desde el punto de vista político-administrativo, Guanajuato está integrado por 46 municipios. Esta estructura municipal contiene una red urbana diversa, formada por ciudades grandes, ciudades medias, cabeceras municipales, localidades rurales y corredores de crecimiento vinculados a la industria, los servicios, el comercio, la movilidad regional y la producción agroalimentaria. A diferencia de entidades organizadas alrededor de una sola gran concentración urbana, Guanajuato presenta un sistema territorial policéntrico, donde varias ciudades cumplen funciones económicas, administrativas, culturales y logísticas relevantes.

desarrollada íntegramente dentro del territorio guanajuatense (SEDATU, 2024).

2.2 Distribución poblacional y dinámica urbana

La distribución poblacional de Guanajuato muestra un patrón territorial complejo, marcado por la presencia de ciudades medias, corredores industriales, zonas metropolitanas oficialmente reconocidas y relaciones funcionales que exceden los límites municipales. A diferencia de entidades donde la población se concentra de manera dominante en una sola capital o metrópoli, Guanajuato presenta una estructura urbana policéntrica, con varios centros que organizan la vida económica, laboral, educativa, logística y social del estado.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, Guanajuato contaba con una población total de 6,166,934 habitantes, 2,996,454 hombres y 3,170,480 mujeres. Los municipios más poblados son León, con 1,721,215 habitantes, y de hecho el único que sobrepasa el millón; Irapuato, con 592,953; Celaya, con 521,169; Salamanca, con 273,417; y Silao, con 203,556.

Tabla 1. Población por municipio y género, según Censo 2020

Total	6 166 934	2 996 454	3 170 480
001 Abasolo	92 040	44 853	47 187
002 Acámbaro	108 697	52 208	56 489
004 Apaseo el Alto	63 392	30 550	32 842
005 Apaseo el Grande	117 883	57 253	60 630
006 Atarjea	5 296	2 583	2 713
007 Celaya	521 169	253 045	268 124
009 Comonfort	82 216	38 733	43 483
010 Coroneo	11 083	5 270	5 813
011 Cortazar	97 928	47 535	50 393
012 Cuerámbaro	30 857	14 867	15 990
013 Doctor Mora	27 390	13 133	14 257
014 Dolores Hidalgo, Cuna de la Independencia Nacional	163 038	76 711	86 327
015 Guanajuato	194 500	94 038	100 462
016 Huanímaro	21 128	9 991	11 137
017 Irapuato	592 953	290 770	302 183

018 Jaral del Progreso	38 782	18 847	19 935
019 Jerécuaro	49 517	23 614	25 903
020 León	1 721 215	846 673	874 542
008 Manuel Doblado	41 240	19 777	21 463
021 Moroleón	47 261	22 702	24 559
022 Ocampo	26 383	13 502	12 881
023 Pénjamo	154 960	74 417	80 543
024 Pueblo Nuevo	12 403	5 921	6 482
025 Purísima del Rincón	83 842	41 334	42 508
026 Romita	65 766	32 253	33 513
027 Salamanca	273 417	132 278	141 139
028 Salvatierra	94 126	45 447	48 679
029 San Diego de la Unión	41 054	19 245	21 809
030 San Felipe	119 793	58 087	61 706
031 San Francisco del Rincón	130 871	63 982	66 889
032 San José Iturbide	89 558	43 419	46 139
033 San Luis de la Paz	128 536	60 652	67 884
003 San Miguel de Allende	174 615	83 077	91 538
034 Santa Catarina	5 723	2 693	3 030
035 Santa Cruz de Juventino Rosas	82 340	39 162	43 178
036 Santiago Maravatío	6 714	3 219	3 495
037 Silao de la Victoria	203 556	100 073	103 483
038 Tarandacua	11 304	5 494	5 810
039 Tarímoro	35 905	17 400	18 505
040 Tierra Blanca	20 007	9 660	10 347
041 Uriangato	61 494	29 632	31 862
042 Valle de Santiago	150 054	72 304	77 750
043 Victoria	21 253	9 935	11 318
044 Villagrán	65 791	31 987	33 804
045 Xichú	11 143	5 270	5 873
046 Yuriria	68 741	32 858	35 883

Fuente: INEGI (2021)

La dinámica urbana del estado no se limita solo al tamaño de cada municipio; hay dinámicas regionales muy relevantes, tanto en el sector secundario y terciario como en el primario. Es necesario observar la forma en que las

ciudades se vinculan entre sí mediante carreteras, empleo, industria, servicios, educación, comercio, movilidad cotidiana y equipamientos estratégicos. Guanajuato funciona como una red urbana articulada por corredores, más que como un sistema de ciudades aisladas. La población se distribuye entre centros urbanos que mantienen relaciones intensas con su entorno inmediato y con otros municipios del Bajío.

Desde una lectura funcional del territorio, puede identificarse un eje urbano-regional particularmente relevante integrado por León, Silao, Guanajuato e Irapuato. Aunque esta agrupación no corresponde necesariamente a una delimitación oficial como zona metropolitana única, sí expresa una fuerte vinculación territorial. La presencia del Aeropuerto Internacional de Guanajuato (BJX), la conexión carretera, la localización de parques industriales, la actividad agroindustrial y automotriz, así como la proximidad entre ciudades, permiten entender esta región como un corredor urbano-productivo de alta intensidad. En términos prácticos, se trata de un espacio donde la movilidad, el empleo y los servicios operan cada vez más de manera intermunicipal y quizás conforman ya una megalópolis, aunque Conapo no la reconozca como tal.

León destaca como el principal centro poblacional y económico del estado, con 2,139,484 habitantes metropolitanos, los cuales incluyen solo los municipios de León, Purísima del Rincón y San Francisco del Rincón. Su peso demográfico, industrial, comercial y de servicios la convierte en un nodo central del sistema urbano guanajuatense. Silao, por su parte, y pese a su cercanía con León, no forma parte de su zona metropolitana, pero cumple una función estratégica por su localización, su vínculo con el aeropuerto y su papel dentro del corredor industrial.

Guanajuato capital conserva funciones político-administrativas, culturales, educativas y turísticas, mientras que Irapuato se articula como centro agroindustrial, logístico y de servicios regionales. En conjunto, estos municipios forman un espacio funcional que rebasa la lectura municipal. Salamanca ocupa una posición intermedia dentro de esta estructura. Por su cercanía con Irapuato y Celaya, así como por su peso industrial y energético, puede leerse como parte del corredor central del estado. Sin embargo, también funciona como bisagra entre el bloque León-Silao-Guanajuato-Irapuato y el sistema urbano que se extiende hacia Celaya y Querétaro. Su papel territorial debe analizarse con cuidado, ya que puede pertenecer funcionalmente a ambos ámbitos dependiendo del indicador que se observe:

empleo, movilidad, industria, conectividad carretera, servicios o integración metropolitana, y podría esperarse que en los próximos años Salamanca e Irapuato conformen una metrópoli.

Tabla 2. Zonas metropolitanas. Estado de Guanajuato.

	Población	Edad mediana	Hombres c/100 mujeres	Índice de envejecimiento
ZM León	1935928	79	289.71	99.90
León	1721215	28	96.81	37.00
San Francisco del Rincón	130871	26	95.65	35.31
Purísima del Rincón	83842	25	97.24	27.59
ZM Celaya	684888	85	283.33	131.33
Celaya	521169	29	94.38	46.90
Cortazar	97928	29	94.33	48.69
Villagrán	65791	27	94.62	35.73
ZM La Piedad - Pénjamo	261450	58	185.98	101.39
La Piedad - Michoacán	106490	30	93.59	50.84
Pénjamo	154960	28	92.39	50.55
Metrópoli Municipal Guanajuato	194500	29	93.61	42.74
Guanajuato	194500	29	93.61	42.74
Metrópoli Municipal Irapuato	592953	28	96.22	42.05
Irapuato	592953	28	96.22	42.05
Zona Conurbada Moroleón - Uriangato	108755	67	185.44	145.13
Moroleón	47261	35	92.44	82.53
Uriangato	61494	32	93.00	62.61
Zona Conurbada Silao - Romita	269322	52	192.95	67.58
Romita	65766	26	96.24	36.89
Silao de la Victoria	203556	26	96.70	30.69

Fuente: Elaboración propia, con información de SEDATU (2024).

Hacia el oriente del estado, Celaya constituye otro nodo urbano de gran importancia. Su localización la vincula tanto con el corredor industrial interno de Guanajuato como con la región de Querétaro. Esta relación es relevante porque el eje Celaya-Querétaro forma parte de una dinámica económica asociada a la industria automotriz, aeroespacial, logística, tecnológica, de

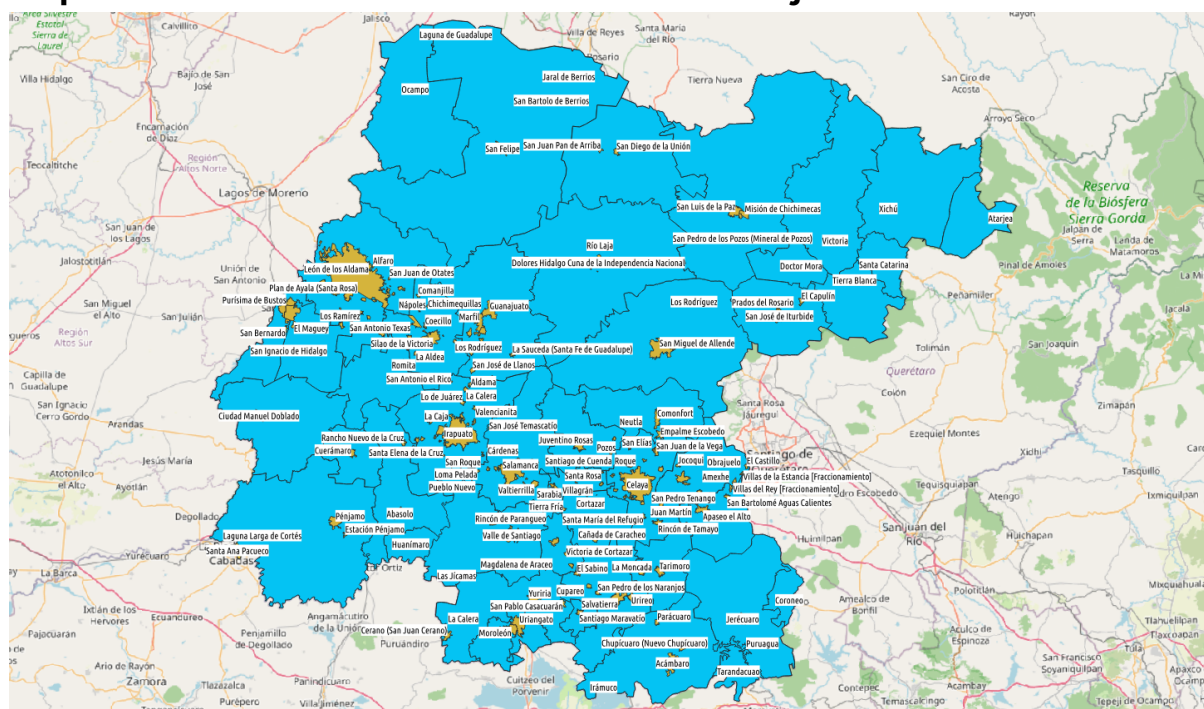
datos, servicios especializados y actividades agroalimentarias y vitivinícolas en la región ampliada. Aunque Celaya pertenece administrativamente a Guanajuato; su funcionamiento territorial debe entenderse también en relación con el Bajío queretano.

Esta lectura permite distinguir dos grandes ámbitos urbano-regionales. El primero, al centro-occidente del estado, estaría articulado por León, Silao, Guanajuato e Irapuato, con Salamanca como posible punto de transición. El segundo, al centro-oriental, estaría articulado por Celaya y su relación con Salamanca, Apaseo el Grande, Apaseo el Alto y la región de Querétaro. Esta interpretación no sustituye las delimitaciones oficiales de zonas metropolitanas, pero ayuda a explicar la dinámica real de un territorio donde los flujos económicos y urbanos no siempre coinciden con las fronteras administrativas.

La coexistencia entre delimitaciones oficiales y lecturas funcionales es importante para el análisis del espacio público. Las personas no viven la ciudad únicamente dentro de los límites municipales. Caminan hacia paradas de transporte, viajan entre municipios, trabajan en parques industriales, estudian en otra ciudad, acuden a hospitales regionales, visitan centros comerciales, usan plazas, parques y calles de distintos municipios y dependen de corredores que conectan territorios diversos. Por ello, la planeación del espacio público debe considerar tanto la escala barrial y municipal como la escala metropolitana y regional.

En términos de dinámica urbana, Guanajuato enfrenta el reto de ordenar su crecimiento sin fragmentar la vida cotidiana. La expansión urbana dispersa, la localización periférica de vivienda, la dependencia del automóvil, la concentración de empleo en corredores industriales y la insuficiente integración peatonal con el transporte público pueden generar desigualdades importantes. Allí donde la urbanización avanza sin banquetas, cruces seguros, sombra, equipamientos cercanos y espacios de encuentro, el crecimiento urbano no necesariamente se traduce en mejor calidad de vida. En este mapa se aprecian las 175 localidades urbanas identificadas con base en cifras del INEGI.

Mapa 2. Localidades urbanas. Estado de Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con información de www.inegi.org.mx

Por ello, el análisis de la distribución poblacional debe vincularse con el espacio público. Los municipios y corredores que concentran más población, empleo y movilidad requieren redes peatonales continuas. Cruces seguros, parques accesibles, plazas activas, entornos escolares protegidos y conexiones dignas con el transporte público. Al mismo tiempo, las localidades rurales y las ciudades pequeñas también necesitan espacios públicos de calidad, adecuados a su escala, cultura local y formas de convivencia comunitaria.

En síntesis, Guanajuato presenta una dinámica urbana policéntrica, articulada por ciudades medias, zonas metropolitanas y corredores productivos. León, Silao, Guanajuato e Irapuato pueden leerse como un bloque urbano-regional funcional asociado al aeropuerto, la industria, la agroindustria y la conectividad del Bajío. Salamanca opera como punto de transición, mientras que Celaya se proyecta hacia el sistema económico y urbano de Querétaro. Esta configuración territorial exige analizar el espacio público no solo como una dotación local, sino como parte de una red urbana más amplia que sostiene movilidad, acceso a oportunidades, convivencia y calidad de vida.

2.3 Estructura demográfica por grupos de edad

La estructura demográfica por grupos de edad permite identificar las necesidades diferenciadas de espacio público en Guanajuato. No todas las personas usan la ciudad de la misma manera ni requieren las mismas condiciones para caminar, permanecer, jugar, cuidar, esperar o desplazarse. La edad influye directamente en la forma en que se experimentan las calles, banquetas, cruces, parques, plazas, jardines, entornos escolares y espacios de convivencia.

De acuerdo con INEGI, la población de Guanajuato se distribuye de la siguiente manera: 31.88% corresponde a niños y adolescentes de 0 a 17 años; 28% a adultos de 18 a 34 años; 28.88% a adultos de 35 a 59 años; y 11.05% a personas de 60 años y más. Esta composición muestra una demanda amplia y diversa de espacios públicos, tanto para actividades recreativas y deportivas como para movilidad cotidiana, descanso, cuidado, encuentro comunitario y accesibilidad universal.

La población infantil requiere espacios seguros, próximos y estimulantes. Para niñas y niños, el espacio público es un lugar de juego, aprendizaje, autonomía progresiva y socialización. La existencia de parques, jardines, banquetas amplias, cruces seguros, entornos escolares protegidos y calles de baja velocidad resulta fundamental para ampliar su derecho a la ciudad. Cuando el espacio público es hostil o inseguro, la infancia queda confinada al espacio privado, a la supervisión constante o a desplazamientos motorizados que reducen su autonomía.

La población joven utiliza el espacio público como lugar de encuentro, expresión, actividad física, movilidad y construcción de identidad. Plazas, canchas, parques, corredores peatonales, ciclovías, centros históricos y espacios culturales abiertos pueden cumplir una función importante para este grupo. Sin embargo, los jóvenes también suelen enfrentar procesos de estigmatización o expulsión del espacio público, especialmente cuando no existen lugares adecuados para permanecer sin consumir o sin estar sujetos a vigilancia excesiva. Una política de espacio público debe reconocer que la presencia juvenil es parte de la vitalidad urbana.

La población adulta concentra buena parte de los desplazamientos laborales, de cuidado, abasto, estudio y acceso a servicios. Para este grupo, la calidad del espacio público se relaciona con la posibilidad de realizar trayectos cotidianos de manera segura, eficiente y digna. Banquetas continuas, cruces seguros,

iluminación, sombra, conectividad con transporte público, mercados accesibles y calles caminables son componentes fundamentales para reducir tiempos, riesgos y costos de movilidad. En este grupo también se concentran muchas personas cuidadoras, especialmente mujeres, cuyos recorridos suelen ser más complejos y encadenados.

Las personas mayores requieren condiciones urbanas específicas para mantener autonomía, salud y participación social. El envejecimiento de la población obliga a pensar el espacio público desde la accesibilidad universal: banquetas sin obstáculos, superficies regulares, rampas adecuadas, cruces con tiempos suficientes, bancas para descansar, sombra, iluminación, baños públicos, señalización legible y proximidad a servicios. Una ciudad que permite caminar, sentarse y encontrarse con seguridad contribuye a reducir el aislamiento y a sostener la vida comunitaria de las personas mayores. Además de la edad, es necesario considerar a la población con discapacidad o con alguna limitación para caminar, ver, oír, recordar, comunicarse o realizar actividades cotidianas. En Guanajuato, 935,673 personas presentan alguna discapacidad. Este dato es central para el análisis del espacio público, porque permite dimensionar la necesidad de infraestructura accesible, señalización adecuada, cruces seguros, transporte integrado y entornos libres de barreras. La lectura demográfica también debe realizarse a escala municipal. Algunos municipios pueden tener mayor proporción de población infantil, otros una presencia creciente de personas mayores, y otros concentrar población joven vinculada a empleo industrial, educación o movilidad regional. Estas diferencias son importantes porque las necesidades de espacio público no son idénticas en León, Irapuato, Celaya, Salamanca, Guanajuato capital, Silao o en municipios rurales. Cada territorio requiere respuestas adecuadas a su estructura poblacional, densidad, forma urbana y condiciones sociales. En síntesis, la estructura por edad de Guanajuato permite entender el espacio público como infraestructura de cuidados, movilidad, convivencia y autonomía. La infancia requiere seguridad y juego; la juventud, lugares de encuentro y expresión; la población adulta, redes peatonales eficientes y conectadas; las personas mayores, accesibilidad, descanso y proximidad; y las personas con discapacidad, entornos sin barreras. Analizar la población por grupos de edad no es un ejercicio descriptivo, sino una herramienta para planear espacios públicos más justos, incluyentes y adecuados a la vida cotidiana.

2.4 Concentración urbana y sistemas metropolitanos

La concentración urbana de Guanajuato se expresa en un sistema de ciudades medias, zonas metropolitanas, metrópolis municipales y conurbaciones que estructuran buena parte de la población, la actividad económica y la movilidad regional del estado. A diferencia de entidades organizadas en torno a una sola gran metrópoli dominante, Guanajuato presenta una red urbana policéntrica, donde distintos municipios cumplen funciones industriales, comerciales, administrativas, logísticas, turísticas y de servicios.

De acuerdo con la delimitación de SEDATU - CONAPO - INEGI, Guanajuato cuenta con siete metrópolis, clasificadas en las tres categorías actualmente utilizadas por CONAPO, SEDATU e INEGI: zonas metropolitanas, metrópolis municipales y zonas conurbadas. En la categoría de zonas metropolitanas se identifican tres casos: la Zona Metropolitana de Celaya, integrada por Celaya, Cortazar y Villagrán; la Zona Metropolitana de León, conformada por León, Purísima del Rincón y San Francisco del Rincón; y la Zona Metropolitana de La Piedad-Pénjamo, integrada por Pénjamo, en Guanajuato, y La Piedad, en Michoacán. Esta última destaca por su carácter interestatal, al articular un municipio guanajuatense con un municipio de una entidad colindante (SEDATU, 2024).

Además de estas zonas metropolitanas, Guanajuato registra dos metrópolis municipales: Guanajuato, integrada por el municipio capital, e Irapuato, también delimitada únicamente dentro de su territorio municipal. A ellas se suman dos zonas conurbadas: Moroleón-Uriangato, compuesta por Moroleón y Uriangato, en Guanajuato, además de Cuitzeo, en Michoacán; y Silao, integrada por Romita y Silao de la Victoria. La zona conurbada de Moroleón-Uriangato también debe subrayarse como una metrópoli compartida con un estado colindante, mientras que Silao corresponde a una conurbación desarrollada íntegramente dentro del territorio guanajuatense (SEDATU, 2024).

Esta delimitación oficial permite observar que el fenómeno urbano de Guanajuato no se reduce a la expansión de una sola ciudad, sino a la interacción de varios nodos metropolitanos e hipotéticamente megalopolitanos, siendo las ciudades y zonas metropolitanas que rodean al Aeropuerto Internacional de Guanajuato, conocido también como del Bajío (BJX), la articulación de dicha megalópolis, si bien Conapo no le ha

reconocido aún esta categoría y solo ha determinado la existencia de una megalópolis en el país.

Sin embargo, la lectura oficial de zonas metropolitanas debe complementarse con una lectura funcional del territorio. En la práctica, León, Silao, Guanajuato e Irapuato conforman un corredor urbano-regional de alta integración, aun cuando no estén delimitados oficialmente como una sola zona metropolitana. Su vinculación se explica por la cercanía entre ciudades, la presencia del Aeropuerto Internacional de Guanajuato, la conexión carretera, los parques industriales, la actividad agroindustrial, el sector automotriz, los servicios regionales, las universidades y los flujos cotidianos de personas y mercancías. Más que una metrópoli continua en sentido estricto, puede entenderse como un sistema urbano funcional articulado por infraestructura, economía y movilidad.

Salamanca ocupa una posición estratégica dentro de esta estructura. Por su localización entre Irapuato y Celaya, y por su peso industrial, energético y logístico, puede leerse como un punto de transición entre el bloque León-Silao-Guanajuato-Irapuato y el eje que se proyecta hacia Celaya y Querétaro. Esta condición intermedia permite interpretar a Salamanca como una bisagra territorial: forma parte del corredor central guanajuatense, pero también se vincula con la dinámica económica del oriente del estado. Celaya, por su parte, constituye el principal nodo urbano del oriente de Guanajuato. Su relación con Cortazar, Villagrán, Apaseo el Grande y Apaseo el Alto, así como su cercanía con Querétaro, la coloca dentro de un sistema regional asociado a la industria automotriz, la logística, los servicios especializados, la actividad aeroespacial, los centros de datos, la agroindustria y otros sectores dinámicos del Bajío. Esta vinculación muestra que la dinámica urbana guanajuatense no termina en los límites estatales, sino que participa en una región económica más amplia.

Desde la perspectiva del espacio público, esta concentración urbana plantea retos específicos. Las zonas metropolitanas y corredores funcionales concentran población, empleo, viajes, servicios, escuelas, hospitales, mercados, centros comerciales y actividades recreativas. Por ello requieren redes peatonales continuas, cruces seguros, espacios públicos próximos, transporte público integrado, paradas dignas y entornos urbanos accesibles. La concentración urbana no solo implica más habitantes en un territorio; implica mayor intensidad de uso del espacio público.

Al mismo tiempo, la existencia de zonas metropolitanas interestatales, como La Piedad-Pénjamo y Moroleón-Uriangato-Cuitzeo, muestra la necesidad de coordinar políticas urbanas más allá de los límites administrativos. Las personas cruzan fronteras municipales y estatales para trabajar, estudiar, comprar, recibir servicios o visitar familiares. Cuando la vida cotidiana se organiza de manera intermunicipal, la planeación del espacio público, la movilidad y la accesibilidad no puede depender únicamente de decisiones aisladas de cada municipio.

En síntesis, Guanajuato presenta una estructura urbana concentrada, pero no monocéntrica. Sus siete metrópolis oficiales permiten identificar nodos urbanos relevantes, mientras que la lectura funcional del corredor León-Silao-Guanajuato-Irapuato-Salamanca-Celaya permite comprender una integración territorial más amplia. Esta combinación de zonas metropolitanas, metrópolis municipales, conurbaciones y corredores productivos exige pensar el espacio público como parte de un sistema urbano regional: no solo como parques o plazas locales, sino como una red de calles, cruces, banquetas, estaciones, centros barriales y espacios de convivencia que sostienen la vida cotidiana en territorios cada vez más interconectados.

2.5 Indicadores sociales vinculados al espacio público

Un factor crítico en materia de espacio público es el acceso al espacio público. Las sociedades tienen distintas respuestas al uso del espacio público, lamentablemente, en función de la clase social. En el escenario ideal, el espacio público cuenta con un acceso equitativo y las sociedades entienden al espacio público como un igualador social.

De acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, Coneval, en el estado de Guanajuato hay una tendencia a la reducción de la pobreza, muy relevante, alrededor de 300 mil personas, pero a la vez se están incrementando las carencias sociales, es decir, personas sin acceso a ciertos indicadores básicos de carencia social, como vivienda, educación, salud. Eso incluye un indicador “espacios de la vivienda”. Espacios de la vivienda representan a personas en situación de hacinamiento o bien, con materiales inadecuados en la vivienda. El porcentaje ha subido de 2.8 a 3.2% de la población.

Cuando el espacio público es de calidad, las limitaciones espaciales de la vivienda se ven compensadas con áreas de esparcimiento en el entorno de la vivienda.

Ese es el principal reto para el Estado de Guanajuato, considerando que justo esas son acciones de carácter local, en donde, a pesar del posible impacto negativo de acciones de impacto nacional, la población vulnerable encuentra una salida positiva.

Un segundo grupo de indicadores se relaciona con la población que requiere mayor cuidado urbano. En Guanajuato, la población de menores de edad representa casi la tercera parte de la población, 31.88%, mientras que los adultos mayores, el 11.05%. En conjunto, 43% de la población exige pensar en banquetas continuas, cruces seguros, rampas, sombra, bancas, iluminación, señalización, áreas de juego, espacios de descanso y rutas accesibles.

Estos indicadores permiten construir una lectura territorial más precisa. Los municipios con mayor pobreza o rezago social requieren espacio público como infraestructura de equidad. Los municipios con mayor población infantil necesitan entornos seguros de juego, escuelas accesibles y calles de baja velocidad. Los municipios con mayor proporción de personas mayores o personas con discapacidad requieren accesibilidad universal, mobiliario de descanso y cruces seguros. Los municipios con mayor siniestralidad vial requieren intervenciones peatonales urgentes. Las ciudades con mayor percepción de inseguridad necesitan recuperar calles, parques y plazas como espacios de confianza y convivencia.

En síntesis, los indicadores sociales vinculados al espacio público muestran que la planeación urbana no puede tratar a todos los territorios de la misma manera. Guanajuato requiere identificar dónde se concentran las carencias, los grupos con mayores necesidades de cuidado, los riesgos viales y la inseguridad urbana. A partir de esa lectura, el espacio público puede priorizarse no solo donde hay mayor población, sino donde su impacto social puede ser más profundo. En este sentido, calles, banquetas, cruces, parques y plazas deben entenderse como herramientas para reducir desigualdades, ampliar autonomía y mejorar la vida cotidiana.

Tabla 3. Medición multidimensional de la pobreza, Guanajuato
Porcentaje, número de personas y carencias promedio por indicador de pobreza

Indicadores	2018 %	2022 %	2016 (miles)	2022 (miles)	Carencias 2016	Carencias 2022
Pobreza						
Población en situación de pobreza	41.5	33.0	2,339.0	2,073.7	2.0	2.3
Población en situación de pobreza moderada	37.9	29.8	2,120.7	1,870.3	1.8	2.1
Población en situación de pobreza extrema	3.6	3.2	218.2	203.4	3.4	3.4
Población vulnerable por carencias sociales	29.4	34.1	1,863.8	2,138.9	1.7	1.9
Población vulnerable por ingresos	7.8	8.4	448.9	524.3	0.0	0.0
Población no pobre y no vulnerable	21.3	24.5	1,292.1	1,540.6	0.0	0.0
Privación social						
Población con al menos una carencia social	70.8	67.1	4,202.8	4,212.6	1.8	2.1
Población con al menos tres carencias sociales	15.8	19.7	928.6	1,234.8	3.3	3.4
Indicadores de carencia social						
Rezago educativo	22.2	22.8	1,290.3	1,434.0	2.4	2.6
Carencia por acceso a los servicios de salud	13.7	33.2	799.2	2,081.2	2.7	2.7
Carencia por acceso a la seguridad social	54.2	50.2	3,160.8	3,148.2	2.0	2.3
Carencia por calidad y espacios de la vivienda	9.1	6.2	459.7	387.4	2.8	3.2
Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda	11.9	9.4	801.2	587.4	2.7	3.1
Carencia por acceso a la alimentación nutritiva y de calidad	22.1	18.3	1,252.7	1,146.0	2.4	2.6
Bienestar económico						

Población con ingreso inferior a la línea de pobreza extrema por ingresos	10.7	8.4	648.3	526.1	2.0	2.1
Población con ingreso inferior a la línea de pobreza por ingresos	49.3	41.4	2,787.9	2,598.0	1.7	1.8
Fuente: Adaptado de CONEVAL con base en la ENIGH 2016 y 2022 del INEGI.						

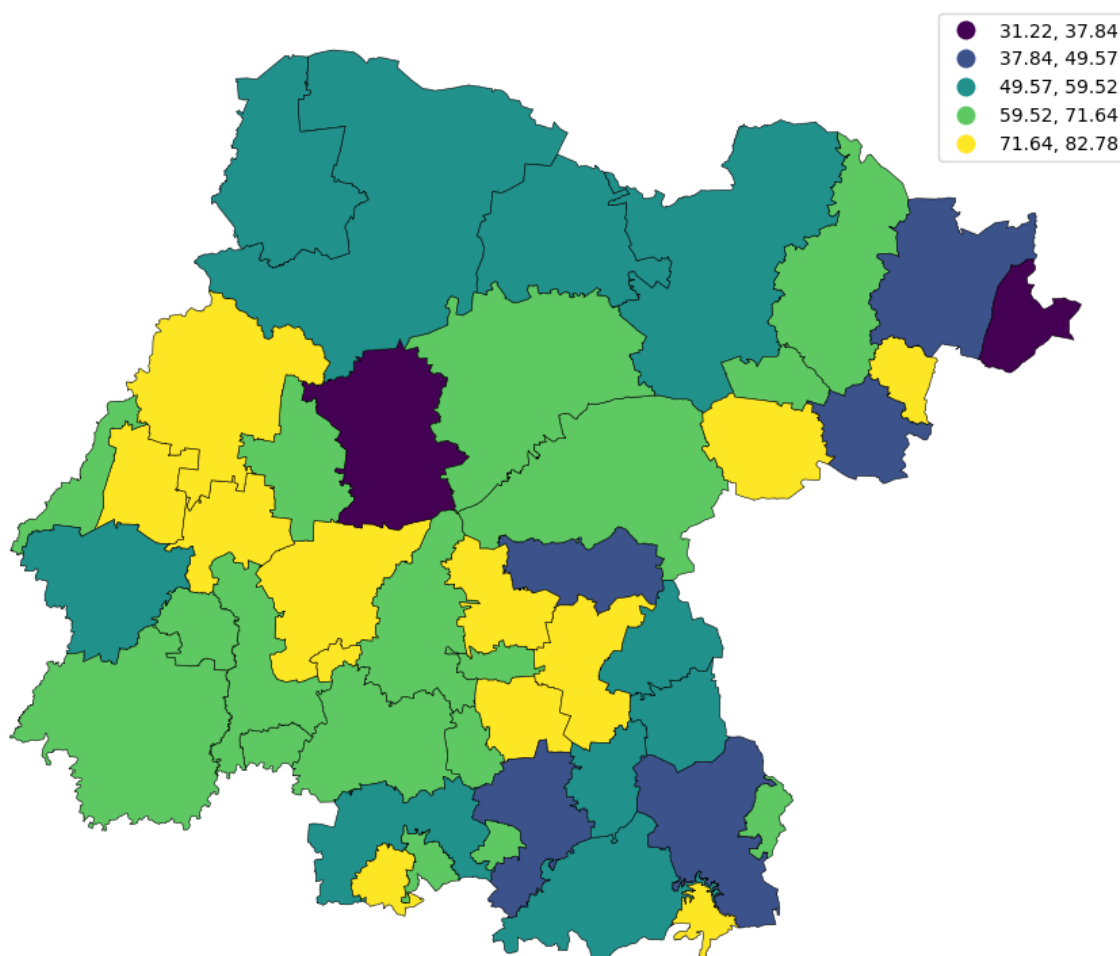
2.6 Desigualdades territoriales y acceso al espacio público

Las desigualdades territoriales en Guanajuato no solo se expresan en ingresos, vivienda, servicios o infraestructura urbana. También se manifiestan en la forma en que las personas acceden —o no— a espacios públicos seguros, próximos, accesibles y de calidad. Una plaza, un parque, una banqueta continua, un cruce seguro o una calle arbolada pueden parecer elementos menores frente a otros indicadores sociales; sin embargo, en la vida cotidiana determinan la posibilidad de caminar, encontrarse, descansar, jugar, cuidar, esperar el transporte público o participar en la vida comunitaria. Con base en los resultados del censo, hemos trazado el índice de banquetas por municipio, ponderado por población. Mientras más alta es la cifra, mayor es la cobertura. Esto marca que los ejes industriales y turísticos cuentan con mejor cobertura, pero municipios en el norte y sur del estado se hallan muy rezagados en esta materia.

El acceso al espacio público debe entenderse en tres dimensiones: proximidad, calidad y seguridad. La proximidad se refiere a la distancia entre la vivienda y los espacios de uso cotidiano, como parques, jardines, plazas, canchas, mercados, escuelas, paradas de transporte y calles caminables. La calidad incluye condiciones como sombra, mobiliario, iluminación, mantenimiento, accesibilidad universal, limpieza, vegetación y diversidad de usos. La seguridad incorpora tanto la seguridad vial, poder caminar y cruzar sin riesgo, como la seguridad urbana, poder permanecer sin miedo, acoso o violencia. Un territorio puede tener un parque cercano, pero si llegar a él implica cruzar una avenida peligrosa, caminar por banquetas rotas o atravesar zonas inseguras, el acceso real queda limitado.

Mapa 3. Índice de banquetas por municipio ponderado por población.

Guanajuato: índice de banquetas por municipio ponderado por población, 2020



Fuente: Elaboración propia con información de www.inegi.org.mx

En Guanajuato, las desigualdades territoriales deben analizarse considerando la diferencia entre grandes ciudades, zonas metropolitanas, corredores industriales, cabeceras municipales, periferias urbanas y localidades rurales. Los municipios más poblados y dinámicos concentran empleo, servicios, equipamientos y actividad económica, pero también enfrentan expansión urbana, presión sobre la movilidad, crecimiento periférico y fragmentación del espacio público. En cambio, los municipios pequeños o con mayor dispersión poblacional pueden presentar menor presión urbana, pero también menor inversión, menor dotación de infraestructura peatonal y menos espacios públicos equipados.

Las periferias urbanas merecen especial atención. En ellas suelen coincidir vivienda de interés social, grandes distancias hacia los centros de empleo, menor cobertura de transporte público, banquetas incompletas, falta de arbolado, escasez de equipamientos y baja calidad del espacio público. Cuando la vivienda se localiza lejos de los servicios y sin una red peatonal adecuada, la vida cotidiana se vuelve más costosa en tiempo, dinero y esfuerzo. En estos territorios, el déficit de espacio público no se limita a la falta de parques: incluye calles hostiles, cruces inseguros, paradas precarias y ausencia de lugares de encuentro comunitario.

También existen desigualdades dentro de las propias zonas metropolitanas. No todos los municipios metropolitanos tienen la misma capacidad institucional, presupuestal o técnica para mantener parques, mejorar banquetas, ordenar el comercio, gestionar cruces seguros o construir redes peatonales. Esto es especialmente relevante en metrópolis integradas por varios municipios, donde la vida cotidiana rebasa límites administrativos, pero la inversión pública y la gestión urbana siguen fragmentadas. Una persona puede vivir en un municipio, trabajar en otro, estudiar en otro más y usar espacios públicos de varios territorios, sin que exista necesariamente una política coordinada de accesibilidad y movilidad peatonal.

El acceso al espacio público también debe observarse desde los grupos de población que enfrentan mayores barreras. Niñas y niños requieren espacios próximos, seguros y estimulantes para jugar y ganar autonomía. Las personas mayores necesitan banquetas regulares, bancas, sombra, cruces con tiempos suficientes y lugares de descanso. Las personas con discapacidad requieren rutas accesibles, rampas, superficies continuas, señalización clara y ausencia de obstáculos. Las mujeres, especialmente quienes realizan tareas de cuidado, necesitan trayectos seguros, iluminados, activos y conectados con escuelas, mercados, transporte público y servicios. Cuando estas condiciones no existen, la desigualdad territorial se convierte en exclusión cotidiana.

Para medir estas desigualdades pueden utilizarse indicadores directos e indirectos. Entre los directos se encuentran la superficie de áreas verdes por habitante, la cantidad de parques y plazas por municipio, la distancia promedio a espacios públicos, el número de unidades deportivas o jardines y la existencia de inventarios municipales de espacio público. Entre los indirectos se encuentran pobreza, rezago social, marginación, densidad poblacional, hacinamiento, población infantil, población adulta mayor, discapacidad, siniestralidad vial y percepción de inseguridad. Estos

indicadores permiten identificar territorios donde el espacio público debe ser una prioridad social, no solo urbana.

En este sentido, conviene distinguir entre disponibilidad formal y acceso efectivo. La disponibilidad formal indica que existe un parque, plaza, jardín o instalación recreativa dentro de un territorio. El acceso efectivo exige preguntar quién puede llegar, cuánto tarda, si el trayecto es seguro, si hay banquetas, si existen cruces adecuados, si el espacio está abierto, si cuenta con mantenimiento, si es incluyente y si permite usos diversos sin discriminación. Esta diferencia es fundamental: un espacio público puede aparecer en un inventario, pero no funcionar como tal para niñas, personas mayores, personas con discapacidad o habitantes de colonias periféricas. La desigualdad territorial también puede observarse en el contraste entre centralidades consolidadas y zonas de expansión reciente. Los centros históricos y áreas tradicionales suelen contar con plazas, jardines, mercados, equipamientos, comercio y mayor mezcla de usos, aunque también pueden presentar deterioro, saturación o conflictos de gestión. Las zonas periféricas, en cambio, muchas veces crecen con vivienda, vialidades y lotes, pero sin una red suficiente de espacios públicos, sombra, accesibilidad y proximidad. Esta diferencia afecta la calidad de vida y reproduce una ciudad donde algunas personas tienen cerca la vida urbana, mientras otras deben desplazarse largas distancias para acceder a ella.

En el caso de Guanajuato, la red de ciudades medias y corredores metropolitanos plantea un reto adicional: el espacio público debe pensarse tanto a escala local como regional. En León, Irapuato, Celaya, Salamanca, Silao y Guanajuato capital, la prioridad puede estar en mejorar la caminabilidad, los cruces, los entornos de transporte y la calidad de los espacios existentes. En municipios más pequeños o localidades rurales, la prioridad puede consistir en fortalecer plazas, jardines, calles principales, espacios comunitarios, entornos escolares y lugares de reunión. En ambos casos, el objetivo es el mismo: garantizar que el espacio público funcione como infraestructura social de proximidad.

Tabla 4. Población amanzanada e índice de banqueteta

#	Municipio	Población amanzanada	Índice de banqueteta	% de lados con banqueteta	% de población en manzanas sin banqueteta
1	Abasolo	33168	69.6	59.7	5.3
2	Acámbaro	68823	56.6	37.7	17.0
3	San Miguel de Allende	78314	65.4	58.2	8.1
4	Apaseo el Alto	35324	53.4	32.7	22.6
5	Apaseo el Grande	80686	55.8	34.4	18.6
6	Atarjea	434	31.2	24.2	44.0
7	Celaya	432706	77.4	72.0	6.2
8	Manuel Doblado	16017	59.5	42.4	9.2
9	Comonfort	42188	45.7	29.2	23.3
10	Coroneo	3865	62.3	48.9	11.3
11	Cortazar	75757	75.7	56.4	7.9
12	Cuerámaro	15273	69.5	55.8	6.8
13	Doctor Mora	6154	62.4	40.6	12.2
14	Dolores Hidalgo	69573	68.0	53.7	11.0
15	Guanajuato	142467	37.8	23.3	38.9
16	Huanímaro	5729	69.0	58.0	6.2
17	Irapuato	492068	75.0	64.9	9.5
18	Jaral del Progreso	28340	69.9	49.5	11.5
19	Jerécuaro	10783	45.0	25.3	25.6
20	León	1561282	75.9	70.5	9.9
21	Moroleón	41800	80.0	80.5	2.7
22	Ocampo	7307	56.1	55.1	14.3
23	Pénjamo	58368	64.2	51.6	9.2
24	Pueblo Nuevo	3526	82.8	82.3	3.3
25	Purísima del Rincón	57827	69.0	53.2	6.8
26	Romita	24740	75.7	58.5	7.8
27	Salamanca	202746	67.4	56.4	13.5
28	Salvatierra	64838	49.6	31.8	21.4
29	San Diego de la Unión	11135	52.2	40.7	19.0
30	San Felipe	47539	55.0	41.8	24.5

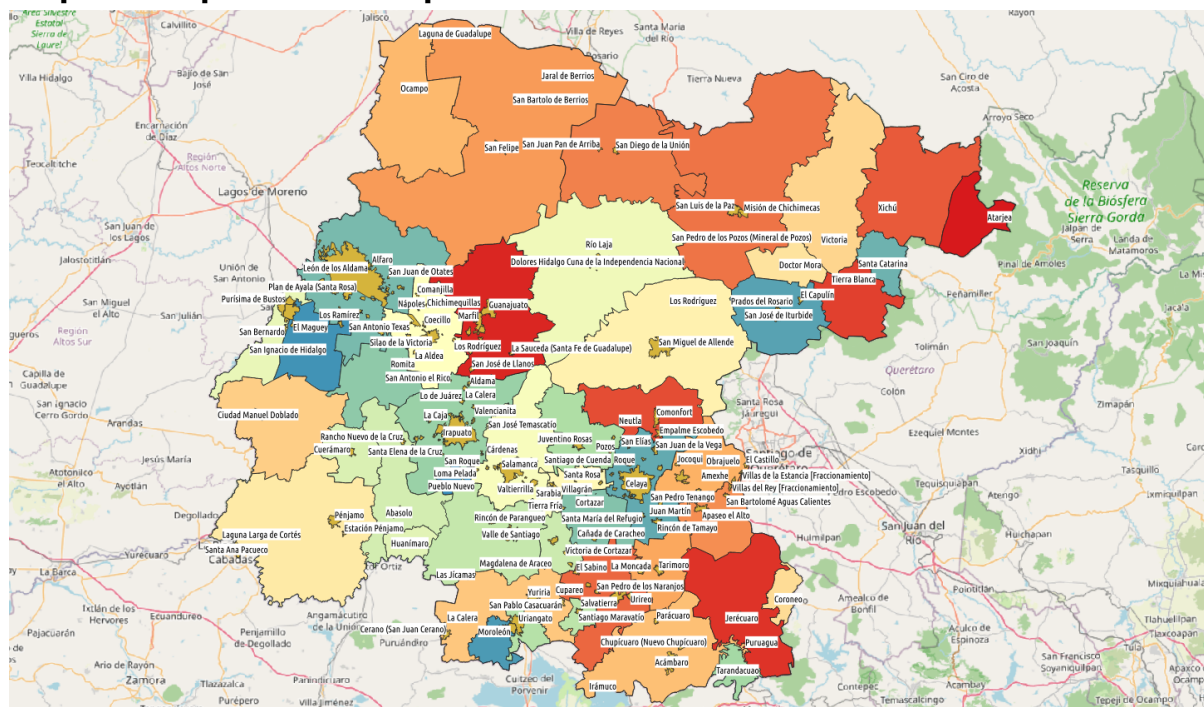
31	San Francisco del Rincón	89035	80.6	75.1	5.1
32	San José Iturbide	34433	78.6	66.0	4.3
33	San Luis de la Paz	63267	52.0	37.8	24.3
34	Santa Catarina	1677	76.2	76.5	1.3
35	Santa Cruz de Juventino Rosas	56002	73.2	56.9	11.0
36	Santiago Maravatío	3963	70.9	65.1	0.8
37	Silao de la Victoria	121593	66.9	49.9	14.4
38	Tarandacua	5636	73.3	55.4	7.3
39	Tarimoro	16609	55.1	39.0	13.4
40	Tierra Blanca	2398	45.0	33.9	17.6
41	Uriangato	52152	71.6	58.3	6.3
42	Valle de Santiago	78515	70.6	50.2	13.7
43	Victoria	2842	62.2	60.6	7.5
44	Villagrán	50241	66.4	49.2	8.6
45	Xichú	1738	49.0	36.3	5.6
46	Yuriria	35186	57.2	41.1	15.8

Fuente: Elaboración propia con información de www.inegi.org.mx

Los indicadores de banquetas se construyen con la base de Características del Entorno Urbano 2020 del INEGI, levantada a nivel de manzana urbana. Por ello, la población considerada corresponde únicamente a la población residente en manzanas urbanas registradas en esta base, no al total municipal. En consecuencia, los valores no deben interpretarse como cobertura de banquetas para toda la población del municipio, sino como una aproximación a las condiciones del entorno peatonal en las áreas urbanizadas y amezanadas.

Por ejemplo, veamos este mapa de calor del índice de manzanas:

Mapa 4. Mapa de calor a partir del índice de manzanas.



Fuente: Elaboración propia con información de www.inegi.org.mx

Aquí resulta evidente que el eje más fuerte de cobertura de espacio público está en las localidades urbanas más relevantes e industrializadas, y hay grandes retos, tanto al sureste del estado, como en todo el norte, con especial énfasis en los municipios marcados con tonos rojos.

Este diagnóstico permite concluir que Guanajuato no enfrenta un solo problema de espacio público, sino varios problemas territoriales diferenciados. En las zonas metropolitanas, el reto principal es articular crecimiento urbano, movilidad peatonal, transporte público, seguridad vial y calidad de los espacios de encuentro. En las periferias, el desafío es reducir el aislamiento y dotar de espacios públicos accesibles a colonias con mayores necesidades sociales. En las localidades rurales y municipios pequeños, el reto es mantener y fortalecer los espacios comunitarios que sostienen la vida cotidiana. Y en todo el estado, la accesibilidad universal debe convertirse en criterio básico de intervención.

En conclusión, el panorama demográfico y territorial de Guanajuato muestra un estado urbanizado, policéntrico y profundamente interconectado, pero también desigual. La concentración poblacional, los corredores industriales, las metrópolis oficiales, las periferias urbanas, las localidades rurales y los grupos con mayores necesidades de cuidado obligan a pensar el espacio

público como una política de equidad territorial. No basta con contabilizar parques o plazas: es necesario evaluar si las personas pueden llegar, permanecer, cruzar, descansar, jugar, cuidar y convivir en condiciones de seguridad y dignidad. A partir de este diagnóstico, la agenda de espacio público debe orientarse a cerrar brechas, priorizar territorios vulnerables y construir una red de lugares accesibles que sostenga la vida cotidiana en todo el estado.

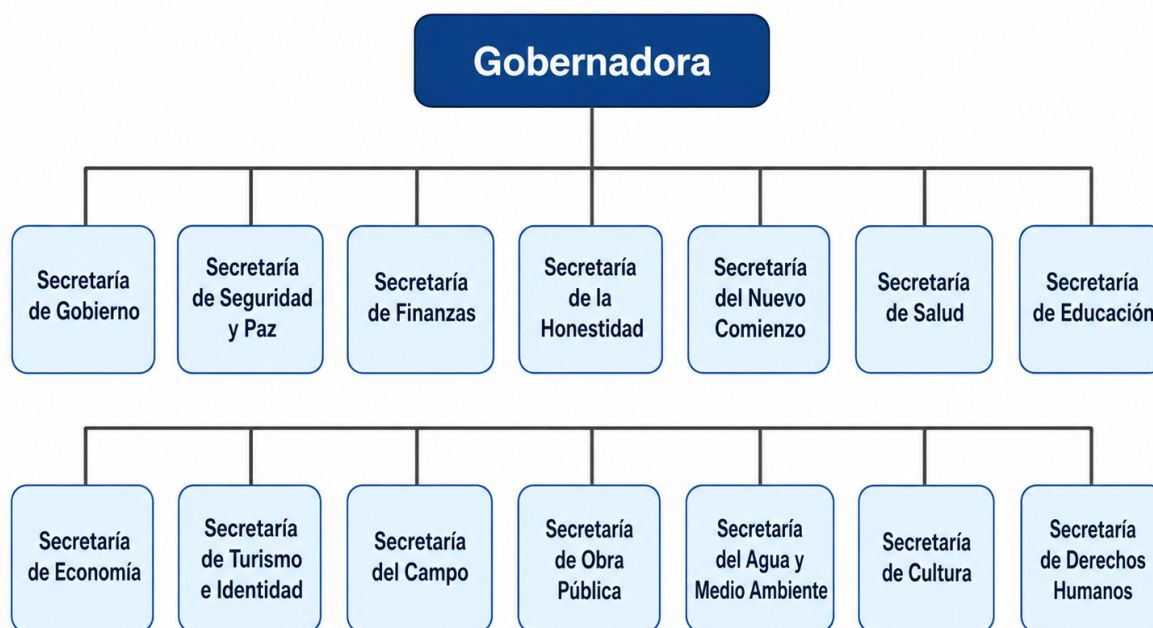
Parte 3. Análisis programático del espacio público.

3.1 Políticas y programas estatales

3.1.1 Marco institucional estatal

El Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado de Guanajuato se organiza, primeramente, en un Gabinete Legal conformado por las siguientes dependencias:

Gráfico 1. Poder Ejecutivo del Estado de Guanajuato. Secretarías.



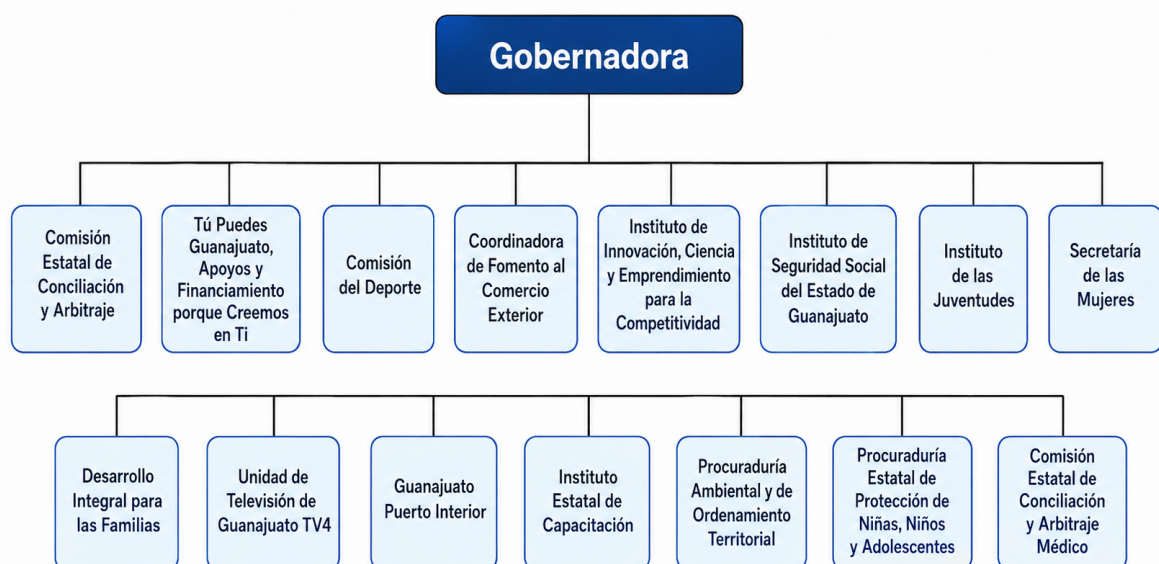
Para programas estratégicos y la operación del Poder Ejecutivo del estado, la oficina de la gobernadora cuenta no solo con las áreas básicas, como la Secretaría Particular, la Coordinación de Comunicación Social y la Representación de Guanajuato ante la Federación, en la Ciudad de México, sino también se apoya en algunas dependencias clave, entre las que destacamos al Instituto de Planeación, Estadística y Geografía, pues es el más importante en la relación con el espacio público.

Gráfico 2. Poder Ejecutivo del Estado de Guanajuato. Oficina de la gobernadora.



Y por último, el organigrama del Gabinete Ampliado, tal como se presenta en la página del Gobierno del Estado (www.guanajuato.gob.mx).

Gráfico 3. Poder Ejecutivo del Estado de Guanajuato. Gabinete ampliado.



3.1.2 Programas estatales de espacio público

El *Programa de Gobierno 2024-2030* no presenta el espacio público como un capítulo autónomo, pero sí lo incorpora de manera transversal en varias dimensiones estratégicas: seguridad, igualdad, movilidad, ordenamiento territorial, infraestructura, sustentabilidad ambiental, cultura, deporte, turismo, conectividad digital y cohesión social. Esta dispersión temática es importante porque revela que el espacio público no se entiende solamente como parques, plazas o áreas verdes, sino como parte de una agenda más amplia de calidad de vida, convivencia, acceso a servicios, movilidad segura y desarrollo territorial equilibrado. En ese sentido, el documento permite leer el espacio público como una infraestructura social, urbana y ambiental indispensable para construir comunidades más seguras, incluyentes, resilientes y sostenibles.

Desde su planteamiento general, el programa establece una visión de gobierno centrada en la cercanía, la participación ciudadana y la mejora de la calidad de vida. La presentación y la introducción insisten en la necesidad de construir un Guanajuato más justo, seguro, sostenible y con oportunidades para todas las personas. Este marco es relevante para el espacio público porque lo coloca dentro de una lógica de bienestar colectivo: los entornos urbanos y comunitarios no son únicamente soportes físicos, sino lugares donde se materializan derechos, se fortalece la convivencia, se reducen desigualdades y se expresa la capacidad del gobierno para responder a necesidades cotidianas.

Espacio público, seguridad y tranquilidad

Uno de los vínculos más claros entre el programa y el espacio público aparece en el eje Guanajuato es Tranquilidad. El documento plantea que la seguridad no debe entenderse solo como combate al delito, sino como construcción de condiciones para que las personas puedan vivir, convivir y realizar sus actividades cotidianas sin temor. Esta perspectiva tiene una implicación directa para el espacio público: calles, plazas, parques, entornos escolares, zonas comerciales, caminos y áreas comunitarias son escenarios donde se produce —o se deteriora— la tranquilidad cotidiana.

El Programa reconoce que la seguridad debe abordarse desde la prevención, la proximidad, la atención a víctimas, la búsqueda de personas desaparecidas,

la reducción de violencias y el fortalecimiento institucional. En materia de espacio público, esto significa que la política de seguridad no puede limitarse a patrullajes o reacción policial, sino que debe articularse con iluminación, presencia institucional, diseño urbano seguro, recuperación de espacios deteriorados, actividades comunitarias, movilidad segura y protección de grupos vulnerables. El propio documento enfatiza que la tranquilidad requiere generar entornos seguros para niñas, niños, adolescentes, mujeres y personas en situación de vulnerabilidad.

El diagnóstico del eje de Tranquilidad señala además la persistencia de violencia de género, percepción de inseguridad, delitos de alto impacto y riesgos para la población joven. Esto permite interpretar que los espacios públicos deben ser parte de una estrategia preventiva: no solo como lugares a vigilar, sino como lugares a activar socialmente. Un parque abandonado, una calle sin iluminación, un entorno escolar inseguro o una parada de transporte mal ubicada no son detalles menores; son condiciones urbanas que pueden aumentar el miedo, restringir la movilidad y limitar el uso libre de la ciudad, especialmente para mujeres, juventudes, niñas, niños y personas mayores.

Igualdad, accesibilidad y derecho a la ciudad cotidiana

El eje Guanajuato es Igualdad introduce otro componente central: el espacio público como instrumento de inclusión. El Programa plantea reducir brechas sociales, atender a grupos vulnerables, mejorar el acceso a servicios de salud, educación, cultura y apoyos sociales, así como fortalecer la cohesión social. En términos de espacio público, esto obliga a mirar no solo la existencia de parques o plazas, sino su distribución, calidad, accesibilidad, seguridad y pertinencia social.

El documento reconoce que la igualdad implica garantizar condiciones básicas en zonas de atención prioritaria. Esto tiene una lectura territorial directa: las desigualdades sociales también se expresan en banquetas inexistentes, calles sin pavimentar, espacios públicos deteriorados, falta de áreas verdes, mala iluminación, transporte insuficiente, ausencia de equipamientos comunitarios y entornos inseguros. Por ello, una política de espacio público alineada con este Programa tendría que priorizar colonias, comunidades rurales y periferias urbanas donde las carencias del entorno limitan la vida cotidiana.

El Programa también da prioridad transversal a las mujeres y juventudes. En el caso de las mujeres, el espacio público aparece como un terreno fundamental para garantizar una vida libre de violencia: iluminación, transporte seguro, accesibilidad, equipamientos cercanos, actividades comunitarias y entornos de cuidado; todos estos elementos son condiciones indispensables: que las mujeres puedan desplazarse, convivir, trabajar, estudiar y participar en la vida pública. En el caso de las juventudes, el Programa identifica la necesidad de espacios de participación, deporte, recreación, cultura, salud mental, liderazgo y construcción de paz. En consecuencia, el espacio público debe entenderse también como plataforma de integración juvenil y prevención social.

Cultura, deporte, recreación y apropiación comunitaria

El eje Guanajuato es Vocación, que incorpora educación, cultura y deporte como motores de desarrollo personal y colectivo. Aunque no siempre utiliza la expresión “espacio público”, varias de sus líneas son inseparables de él. La cultura, el deporte y la recreación requieren lugares de encuentro: plazas, canchas, unidades deportivas, centros culturales, explanadas, parques, calles peatonales, corredores turísticos y espacios comunitarios.

El Programa plantea fortalecer la formación cultural, la promoción artística, el deporte social, la identidad regional y el acceso equitativo a actividades educativas, culturales y recreativas. Esto es relevante porque el espacio público no solo se diseña: se programa, se habita y se apropia. Una plaza sin actividades puede deteriorarse; una cancha sin mantenimiento puede expulsar a niñas y jóvenes; un parque sin sombra, iluminación o accesibilidad puede quedar subutilizado. Por el contrario, cuando el espacio público se vincula con actividades culturales, deportivas y comunitarias, se convierte en infraestructura social.

En el apartado estratégico asociado a cultura y economía creativa, el Programa plantea promover artistas guanajuatenses, desarrollar circuitos culturales itinerantes y llevar actividades a espacios públicos, especialmente en comunidades con baja infraestructura cultural. Esta orientación es relevante porque permite territorializar la cultura: no concentrarla únicamente en recintos formales, sino llevarla a plazas, parques, barrios y

comunidades. Así, el espacio público se vuelve un soporte para descentralizar oportunidades culturales y fortalecer la identidad local.

Espacio público, prosperidad y economía local

El eje Guanajuato es Prosperidad se orienta al crecimiento económico, la generación de empleo, la atracción de inversiones, el turismo, la economía creativa y la consolidación de sectores productivos. Desde una lectura urbana, este eje también tiene implicaciones sobre el espacio público. La prosperidad no ocurre en abstracto: depende de entornos bien conectados, seguros, caminables, accesibles y atractivos. Los centros históricos, mercados, corredores comerciales, zonas turísticas, parques industriales, vialidades, nodos de transporte y espacios culturales son piezas territoriales del desarrollo económico.

El Programa destaca la necesidad de fortalecer la infraestructura industrial, la conectividad, el turismo, el patrimonio cultural material e inmaterial, los circuitos culturales y la competitividad regional. En materia de espacio público, esto supone cuidar la calidad de los entornos urbanos que sostienen la economía local: calles comerciales, plazas principales, accesos a atractivos turísticos, mercados, zonas patrimoniales, rutas peatonales, áreas de estancia, señalización, iluminación y mobiliario. Un espacio público de baja calidad reduce la experiencia turística, inhibe el comercio local y limita la apropiación ciudadana.

El enfoque turístico y cultural del Programa también permite pensar el espacio público como plataforma de identidad. Guanajuato cuenta con ciudades históricas, zonas arqueológicas, patrimonio arquitectónico, tradiciones, festivales y paisajes culturales. Estos activos dependen de una gestión cuidadosa del entorno: imagen urbana, conservación patrimonial, movilidad peatonal, regulación del comercio, accesibilidad universal, mantenimiento, limpieza y equilibrio entre visitantes y habitantes. Por ello, el espacio público debe ser tratado como parte de la economía del cuidado territorial: sostiene turismo, comercio y cultura, pero también debe proteger la vida cotidiana de las comunidades.

Armonía: sustentabilidad, ordenamiento territorial y asentamientos humanos

El eje Guanajuato es Armonía; es el más directamente relacionado con una agenda estructural de espacio público. El Programa define este eje a partir de la relación entre sistemas naturales y humanos, la sustentabilidad ambiental, el ordenamiento territorial, la movilidad, la conectividad y la resiliencia. Aquí el espacio público deja de ser solo un lugar de convivencia para convertirse en una pieza del modelo territorial del estado.

El diagnóstico del eje señala dimensiones clave: conservación de ecosistemas y biodiversidad, gestión de recursos hídricos, desarrollo de asentamientos humanos sustentables, movilidad segura e incluyente, infraestructura de conectividad física y digital, monitoreo ambiental, saneamiento de agua, reducción de emisiones y consolidación de infraestructura sostenible. Esta lectura es fundamental: el espacio público debe entenderse como parte de la adaptación climática, la gestión del agua, la infraestructura verde, la movilidad y la planeación urbana.

El Programa identifica desafíos críticos en materia ambiental: presión sobre acuíferos, bajo tratamiento de aguas residuales, emisiones contaminantes, cumplimiento normativo ambiental y necesidad de fortalecer la gobernanza hídrica. Estos temas se relacionan con el espacio público porque los parques, camellones, cauces, arroyos, bordes de cuerpos de agua, calles arboladas y áreas verdes pueden funcionar como infraestructura ambiental. No se trata solo de embellecer la ciudad, sino de incorporar soluciones de sombra, infiltración, captación, reducción de islas de calor, corredores verdes, restauración ecológica y manejo responsable del agua.

En el objetivo 6.3, el Programa plantea impulsar el desarrollo de asentamientos humanos sustentables y resilientes. Sus estrategias incluyen mitigación de la contaminación en grandes centros de población, fortalecimiento de la resiliencia climática, desarrollo de infraestructura verde en ciudades, obra pública e infraestructura básica sustentable y adaptable ante riesgos ambientales, modernización de infraestructura urbana para garantizar acceso equitativo a servicios, economía circular, gestión integral de residuos, cumplimiento normativo ambiental y territorial, así como consolidación de la planeación y gestión del ordenamiento territorial. Estas

líneas son esenciales para una política de espacio público porque conectan el diseño urbano con ambiente, riesgos, servicios, planeación y justicia territorial.

Movilidad segura, accesible, incluyente y sostenible

El Programa incorpora un objetivo específico de movilidad: incrementar el acceso a la movilidad segura, accesible, incluyente y sostenible. Este punto es central para el espacio público porque la movilidad ocurre, en gran medida, en el espacio público: calles, banquetas, cruces, paradas, estaciones, ciclovías, caminos rurales, carreteras, puentes y nodos de transferencia. La calidad de la movilidad define la posibilidad real de acceder a educación, salud, empleo, cultura y convivencia.

El diagnóstico del Programa advierte que la satisfacción con el transporte público disminuyó, que los accidentes de tránsito siguen siendo un problema relevante y que Guanajuato registra una situación grave en materia de fallecimientos por hechos viales, particularmente atropellamientos. Esta información obliga a colocar la seguridad vial en el centro de la política de espacio público. No basta construir infraestructura; se requiere rediseñar calles y carreteras bajo principios de sistema seguro, accesibilidad universal y prioridad a la vida.

Las estrategias del objetivo 6.4 son especialmente relevantes: desarrollo de una red intermodal de movilidad, infraestructura sostenible para movilidad activa en zonas urbanas y regionales, consolidación de sistemas de transporte público eficientes y sustentables, enfoque de accesibilidad universal en los sistemas de transporte, capacitación a conductores, implementación de principios de sistema seguro, consolidación del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, desarrollo de sistemas de información, coordinación con autoridades municipales, impulso al transporte colectivo y regulación del servicio de transporte público estatal.

Esta agenda puede traducirse en una visión concreta de espacio público: calles completas, banquetas continuas, cruces seguros, accesibilidad para personas con discapacidad, rutas escolares seguras, paradas dignas, ciclovías conectadas, prioridad peatonal en centros urbanos, reducción de velocidades, transporte público confiable y entornos seguros para mujeres, niñas, niños, personas mayores y juventudes. En suma, la movilidad no debe tratarse como

un asunto sectorial separado del espacio público, sino como una de sus funciones principales.

Infraestructura carretera, conectividad regional y espacio público territorial

El Programa también plantea consolidar la infraestructura carretera estatal. A primera vista, este objetivo podría parecer ajeno al espacio público, pero en un estado con fuerte dispersión territorial, comunidades rurales y corredores urbano-industriales, la conectividad regional incide directamente en el acceso a servicios, equipamientos, empleo y centralidades urbanas. El documento establece como meta mantener en buenas y aceptables condiciones el 85% de los kilómetros de la red carretera estatal, además de modernizarla, conservar puentes, mejorar señalización y atender puntos de alta siniestralidad.

Esta dimensión es importante porque el espacio público en Guanajuato no puede limitarse a la ciudad compacta. En muchos municipios, el espacio público cotidiano incluye caminos rurales, accesos a comunidades, paradas de transporte, plazas comunitarias, entornos de escuelas, mercados locales y vialidades que conectan localidades con cabeceras municipales. Por tanto, la infraestructura carretera debe leerse también desde la seguridad vial, la caminabilidad rural, el transporte público regional y la conectividad de personas que no usan automóvil.

La conectividad digital, incorporada en el objetivo 6.6, también tiene una relación emergente con el espacio público. El Programa plantea garantizar acceso a internet, fortalecer infraestructura de telecomunicaciones y establecer centros de acceso gratuito en espacios y edificios públicos. Esto amplía la función del espacio público: además de lugar físico de encuentro, puede convertirse en nodo de inclusión digital, acceso a trámites, educación, información y participación ciudadana.

Ordenamiento territorial y planeación urbana

Una de las aportaciones más relevantes del Programa es la insistencia en fortalecer la planeación y el ordenamiento territorial. En el eje de Armonía se plantea consolidar la administración sustentable del territorio, vigilar el cumplimiento normativo, armonizar la normatividad en materia de ordenamiento territorial, elaborar instrumentos de planeación del

ordenamiento territorial en el estado y los municipios, realizar diagnósticos para la planeación territorial y capacitar al personal estatal y municipal en desarrollo urbano y ordenamiento ecológico-territorial.

Esto es crucial para el espacio público porque los parques, plazas, banquetas, ciclovías y equipamientos no pueden planearse como obras aisladas. Deben formar parte de un sistema territorial: conectados con vivienda, transporte, escuelas, centros de salud, mercados, áreas naturales, zonas de riesgo, corredores económicos y centralidades comunitarias. Sin planeación territorial, el espacio público suele reducirse a proyectos fragmentados; con planeación, puede convertirse en una red de accesibilidad, cuidado ambiental, convivencia y desarrollo local.

La referencia del Programa a asentamientos humanos sustentables y resilientes permite incorporar una lectura de largo plazo: dónde crecen las ciudades, cómo se conectan las comunidades, qué zonas deben conservarse, qué áreas requieren regeneración, dónde faltan servicios, qué espacios públicos deben priorizarse y cómo articular las inversiones estatales con los municipios. Esta es quizá la mayor oportunidad del Programa: pasar de obras dispersas a una política estatal de espacio público con criterios de equidad territorial.

A partir del propio programa, podrían identificarse al menos seis líneas para estructurar esa política estatal:

1. Red de espacios públicos seguros e incluyentes, con prioridad en mujeres, juventudes, niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad.
2. Calles completas y movilidad segura, con énfasis en banquetas, cruces, transporte público, movilidad activa y reducción de muertes viales.
3. Infraestructura verde y resiliencia climática, incorporando sombra, arbolado, manejo de agua, recuperación ambiental y reducción de contaminación.
4. Espacio público en comunidades rurales, entendiendo caminos, plazas, canchas, entornos escolares y nodos de transporte como infraestructura social.
5. Cultura, deporte y apropiación comunitaria, para activar los espacios y fortalecer la cohesión social.

6. Planeación, datos e indicadores, para medir cobertura, calidad, accesibilidad, seguridad, mantenimiento y equidad territorial.

El *Programa de Gobierno 2024-2030* permite sostener que el espacio público será un componente estratégico para Guanajuato, aunque todavía no esté formulado como una política sectorial independiente. Su relevancia aparece en la seguridad cotidiana, la igualdad territorial, la movilidad segura, la infraestructura verde, el ordenamiento urbano, la cultura, el deporte, el turismo, la conectividad y la resiliencia ambiental. La tarea pendiente consiste en articular esas piezas en una visión integral: el espacio público como red de lugares, calles, áreas verdes, equipamientos y conexiones que hacen posible la vida comunitaria.

Desde esta perspectiva, Guanajuato puede pasar de una visión tradicional del espacio público, centrada en parques, plazas y mantenimiento, a una concepción más robusta: el espacio público como infraestructura de bienestar, seguridad, movilidad, adaptación climática, inclusión social y desarrollo territorial. El propio Programa contiene los elementos para hacerlo; el reto será convertirlos en una política coordinada, medible y territorialmente equitativa.

3.1.3 Estrategias estatales de coordinación intermunicipal

La coordinación intermunicipal constituye una condición indispensable para que la planeación territorial y la política de espacio público trasciendan los límites administrativos de cada municipio. En Guanajuato, esta función encuentra un soporte institucional relevante en el Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato (IPLANEG), cuyo marco legal le asigna responsabilidades de coordinación, asesoría técnica, seguimiento, evaluación y articulación entre los distintos órdenes de gobierno. Estas atribuciones son especialmente importantes en un estado con dinámicas urbanas, metropolitanas, regionales y rurales diversas, donde los problemas de movilidad, expansión urbana, conservación ambiental, infraestructura, equipamientos y espacio público no se detienen en las fronteras municipales.

La Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato otorga al IPLANEG un papel central como coordinador del Sistema Estatal de Planeación. Desde esta posición, el Instituto no solo participa en la elaboración, actualización,

seguimiento y evaluación del Plan Estatal de Desarrollo, sino que también funge como instancia técnica consultiva en la formulación, evaluación y actualización del Programa de Gobierno del Estado y de sus programas derivados. Esta función permite articular la planeación estatal con los instrumentos municipales y regionales, generando condiciones para que las intervenciones en materia urbana, territorial y de espacio público respondan a una visión de largo plazo y no únicamente a decisiones aisladas de cada administración local.

Una de las atribuciones más relevantes del IPLANEG para la coordinación intermunicipal es su participación en los procesos de planeación del desarrollo interestatal, así como su capacidad para propiciar la vinculación con otras estructuras de planeación para el desarrollo sustentable de regiones interestatales. Esta atribución resulta significativa para Guanajuato por su ubicación estratégica en el Bajío y por la existencia de dinámicas metropolitanas y conurbadas que involucran no solo a varios municipios del estado, sino también a entidades vecinas. En este contexto, la planeación del espacio público debe entenderse como parte de un sistema territorial más amplio, vinculado con movilidad regional, centralidades urbanas, corredores económicos, zonas habitacionales, áreas naturales, equipamientos y servicios.

El Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato refuerza esta función al establecer atribuciones específicas del IPLANEG en materia de ordenamiento ecológico territorial y desarrollo urbano. Entre ellas destaca la coordinación de la formulación, revisión, evaluación y actualización del programa estatal, con participación de los ayuntamientos y de las dependencias estatales. Esta facultad permite construir una base común para orientar el crecimiento urbano, la localización de infraestructura, la protección ambiental, la movilidad sustentable y la integración del espacio público como elemento estructurador de los asentamientos humanos.

Asimismo, el IPLANEG tiene la atribución de asesorar a los ayuntamientos en la formulación, revisión, evaluación y actualización de programas municipales y metropolitanos, cuando así se lo soliciten. Esta función es decisiva porque muchos municipios enfrentan limitaciones técnicas, presupuestales o institucionales para producir instrumentos de planeación robustos. La asesoría estatal permite homologar criterios, fortalecer capacidades locales y asegurar que los programas municipales sean congruentes con el programa

estatal. En materia de espacio público, esto puede traducirse en mejores diagnósticos, criterios comunes de accesibilidad, integración de áreas verdes, movilidad peatonal, imagen urbana, paisaje, equipamientos y articulación con sistemas de transporte.

Otra atribución relevante es la facultad del IPLANEG para dictaminar la congruencia y vinculación de los programas municipales, metropolitanos, regionales y parciales con la planeación nacional y estatal. Esta función puede operar como un mecanismo de coordinación intermunicipal, en la medida en que evita que cada municipio planee de forma aislada o contradictoria respecto de sus vecinos. En territorios con continuidad urbana o funcional, como zonas metropolitanas, corredores industriales o regiones conurbadas, la congruencia entre instrumentos resulta fundamental para definir redes de espacio público, sistemas de movilidad, equipamientos compartidos, áreas de conservación, infraestructura verde y proyectos de escala regional.

El Código Territorial también faculta al IPLANEG para establecer lineamientos técnicos que deberán atender los municipios en la presentación de proyectos de programas para su dictamen y validación. Esta atribución es particularmente útil para incorporar criterios mínimos de calidad urbana y territorial. En el caso del espacio público, dichos lineamientos pueden contribuir a que los instrumentos municipales consideren estándares de accesibilidad universal, continuidad peatonal, conectividad con equipamientos, integración de movilidad activa, arbolado, sombra, seguridad vial, infraestructura verde, manejo del agua, imagen urbana y participación ciudadana. De esta forma, la coordinación intermunicipal no se limita a compatibilizar documentos, sino que puede elevar la calidad técnica de las intervenciones urbanas.

La planeación de zonas conurbadas y metropolitanas representa uno de los campos más importantes para la coordinación intermunicipal. El IPLANEG tiene atribuciones para participar en la planeación del ordenamiento sustentable del territorio de los centros de población que constituyan o tiendan a constituir zonas conurbadas o metropolitanas, en coordinación con autoridades federales, estatales y municipales. Esta función es esencial porque las dinámicas metropolitanas generan problemas compartidos: expansión periférica, presión sobre infraestructura, viajes intermunicipales, discontinuidad de banquetas y vialidades, déficit de áreas verdes,

fragmentación de equipamientos, deterioro ambiental y desigualdad en el acceso a espacios públicos de calidad.

Desde esta perspectiva, una estrategia estatal de coordinación intermunicipal en materia de espacio público debe reconocer que parques, plazas, calles, corredores peatonales, ciclovías, áreas naturales urbanas, cauces, caminos y equipamientos no forman piezas aisladas. Constituyen una red que debe articularse territorialmente. En zonas metropolitanas, por ejemplo, la calidad de vida de una persona puede depender de un parque ubicado en otro municipio, de una ruta de transporte que cruza varias jurisdicciones o de un corredor urbano que conecta vivienda, empleo, escuela y servicios. Por ello, la planeación del espacio público requiere instrumentos compartidos, diagnósticos compatibles y acuerdos de coordinación entre municipios.

El marco normativo también asigna al IPLANEG funciones de investigación, información y participación social. La organización, desarrollo y promoción de actividades de investigación en materia de ordenamiento y administración sustentables del territorio puede aportar evidencia para identificar déficits de espacio público, desigualdades territoriales, zonas prioritarias de intervención, áreas con potencial de regeneración urbana y oportunidades de integración regional. A su vez, la administración de sistemas de información y la incorporación de planes y programas al Subsistema Estatal de Información Geográfica, Medio Ambiente, Ordenamiento Territorial y Urbano permiten contar con una base común de datos para la toma de decisiones.

La participación ciudadana es otro componente indispensable. El IPLANEG tiene atribuciones para promover y facilitar la participación social y ciudadana, participar en órganos de deliberación y consulta en materia de desarrollo urbano y coadyuvar en el funcionamiento de observatorios ciudadanos. En materia de espacio público, esta función resulta estratégica porque la calidad de los espacios no puede evaluarse únicamente desde criterios técnicos. También debe considerar la experiencia cotidiana de quienes caminan, esperan transporte, usan parques, cuidan a otras personas, venden, estudian, juegan, realizan deporte o se desplazan entre municipios. La coordinación intermunicipal debe incorporar estos mecanismos de consulta para identificar necesidades compartidas y construir legitimidad social.

En suma, el IPLANEG puede ser entendido como una institución articuladora de la planeación estatal, municipal, metropolitana y regional. Sus atribuciones permiten coordinar instrumentos, asesorar técnicamente a los municipios, dictaminar congruencia, establecer lineamientos, conducir consultas, administrar información geográfica, promover investigación y fortalecer la participación ciudadana. Aplicadas al espacio público, estas funciones abren la posibilidad de pasar de intervenciones fragmentadas a una política territorial más integrada, en la que los municipios compartan criterios, datos, prioridades y proyectos.

La coordinación intermunicipal en materia de espacio público debería orientarse, por tanto, a construir sistemas territoriales de espacios públicos y no solo obras municipales aisladas. Esto implica identificar redes de parques, corredores peatonales, centralidades comunitarias, equipamientos, infraestructura verde, rutas de movilidad activa y espacios de convivencia que funcionen a escala urbana, metropolitana y regional. Bajo esta lógica, el papel del Estado, a través del IPLANEG, no sustituye la responsabilidad municipal, sino que la fortalece mediante acompañamiento técnico, visión de largo plazo, criterios comunes y mecanismos de coordinación que permitan ordenar el territorio de manera más equitativa, sustentable e incluyente.

3.2 Políticas y programas municipales

3.2.1 Abasolo

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Abasolo 2024-2027 incorpora el tema dentro de una lógica de convivencia social, seguridad, infraestructura municipal, deporte, movilidad y servicios públicos. El objetivo más directamente relacionado es “Mejorar la convivencia social y la calidad de infraestructura en los espacios públicos municipales”, a partir del cual se plantean acciones como dar mantenimiento a las instalaciones deportivas del municipio, aumentar las áreas deportivas —sobre todo en comunidades—, incrementar el número de parques vecinales y su mantenimiento preventivo, y fortalecer la participación de comités de parques vecinales. También se propone modernizar el alumbrado público con tecnología LED y celdas solares, impulsar el proyecto “Senderos Seguros”,

mejorar la red eléctrica, ampliar y mejorar el transporte público, regularizar el comercio y liberar espacios públicos. En el componente de seguridad y movilidad, el programa agrega acciones de cultura vial, vigilancia del cumplimiento normativo, prevención de accidentes y creación de más espacios públicos seguros. Así, Abasolo vincula el espacio público con convivencia comunitaria, deporte, parques vecinales, alumbrado, movilidad, ordenamiento del comercio, seguridad ciudadana y mantenimiento de infraestructura.

3.2.2 Acámbaro

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Acámbaro 2024-2027 plantea una agenda asociada al ordenamiento territorial, la mejora de la imagen urbana, la infraestructura comunitaria, la movilidad, la seguridad vial, el medio ambiente y los servicios públicos. El municipio propone consolidar la legalidad y necesidades de la ciudadanía mediante el ordenamiento territorial, el mejoramiento de la imagen urbana del Centro Histórico con motivo de los 500 años de la fundación, la rehabilitación y mantenimiento del patrimonio cultural, así como la actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial. En infraestructura pública, el programa contempla brindar apoyo de obra pública en colonias y comunidades, construir banquetas, rampas, guarniciones y arroyo de calle, realizar acciones de conservación y mantenimiento de caminos rurales, participar en obras de infraestructura social, construir drenajes y tanques elevados, embellecer prolongaciones y monumentos urbanos, además de atender áreas verdes, jardines, parques, camellones, glorietas y zonas de importancia ecológica. También incorpora acciones de movilidad y seguridad vial, como operativos de sensibilización, regulación del transporte público, mantenimiento de paradas y señalética, así como reducción de accidentes. En conjunto, Acámbaro vincula el espacio público con imagen urbana, patrimonio histórico, obra pública barrial y comunitaria, accesibilidad peatonal, áreas verdes, parques y jardines, movilidad, seguridad vial, servicios públicos, limpieza, alumbrado y conservación ambiental.

3.2.3 Apaseo el Alto

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Apaseo el Alto 2024-2027 plantea una agenda vinculada principalmente con crecimiento territorial ordenado, imagen urbana, medio ambiente, movilidad y deporte. El municipio propone mejorar la imagen urbana mediante espacios públicos más atractivos y seguros, ampliar infraestructura urbana como el Boulevard del Emigrante, crear un nuevo panteón y un nuevo relleno sanitario, y promover el rescate de áreas naturales y espacios públicos deteriorados. Entre las acciones específicas se incluyen crear y consolidar parques vecinales y espacios públicos, implementar un programa de reforestación con árboles en vialidades y espacios públicos, rehabilitar espacios públicos deteriorados —incluidas escuelas mediante faenas—, rescatar el arroyo de La Barranquita y crear un andador ecoturístico en la subida de Los Ates. También se plantea impulsar una movilidad adecuada e incluyente mediante la rehabilitación de calles y vialidades secundarias, además de recuperar, dignificar, equipar e iluminar espacios deportivos y canchas. En conjunto, Apaseo el Alto entiende el espacio público como una combinación de imagen urbana, infraestructura comunitaria, movilidad local, parques vecinales, espacios deportivos, reforestación y recuperación ambiental.

3.2.4 Apaseo el Grande

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Apaseo el Grande 2024-2027 plantea una agenda ubicada principalmente en el eje de “Infraestructura, espacios públicos y movilidad”, orientada a ampliar, rehabilitar y hacer más seguros e inclusivos los espacios de uso común. El diagnóstico reconoce como problema el crecimiento urbano desordenado, la insuficiencia de espacios públicos y la falta de infraestructura adecuada para servicios públicos; frente a ello, el municipio propone el programa “Espacios públicos seguros para todas y todos”, con proyectos de espacios públicos seguros e inclusivos, infraestructura para la movilidad, centro de transferencia multimodal, circuito exterior en cabecera municipal, acceso vial en San Pedro Tenango, ampliación y reordenamiento vial en la cabecera, infraestructura vial inclusiva y segura para peatones, mejoramiento del transporte público, saneamiento del Río Apaseo y servicios municipales. En términos operativos, el programa contempla elaborar un proyecto de embellecimiento de espacios públicos, mejorar redes de alumbrado público en localidades urbanas, dar mantenimiento a áreas verdes, elaborar proyectos de

arborización de avenidas, atender fitosanitariamente el arbolado urbano y formular un programa de construcción de espacios públicos y parques. En conjunto, Apaseo el Grande vincula el espacio público con seguridad, inclusión, movilidad peatonal, conectividad vial, alumbrado, áreas verdes, transporte público, saneamiento ambiental y servicios urbanos.

En el Municipio de Apaseo el Grande se identifican diversos indicadores vinculados directa o indirectamente con el espacio público. Entre ellos destaca el porcentaje de mantenimiento de espacios públicos en el municipio y comunidades, asociado al programa "Obras a la par y más obras contigo", cuyo objetivo es que la población tenga acceso a espacios públicos dignos. También se incluyen indicadores relacionados con la calidad del servicio de alumbrado público en colonias y comunidades, el mejoramiento de la recolección de residuos sólidos urbanos, el porcentaje de ciudadanos beneficiados por parques y jardines y el cumplimiento de actividades deportivas mediante COMUDE, vinculadas a una cobertura territorial equilibrada y a espacios en condiciones adecuadas. A estos se suman indicadores complementarios sobre cuidado y preservación del medio ambiente, distribución de agua potable y alcantarillado, ordenamiento del comercio, capacidad institucional para la planeación territorial y crecimiento urbano ordenado, los cuales inciden en la calidad, gestión, uso y mantenimiento del entorno urbano y de los espacios de convivencia pública. En el Primer Informe de Gobierno de Apaseo el Grande se reportan acciones directamente vinculadas con el espacio público y, en buena medida, relacionadas con el sistema de indicadores previamente identificado. En materia de espacios públicos dignos, el municipio informa la construcción, rehabilitación y equipamiento de espacios en comunidades y cabecera municipal, incluyendo obras en El Molino de Arriba, Ata Etapa, El Cerrito, El Vicario y Deportivo Centenario de la Constitución de 1917, además del anteproyecto de un parque público en la colonia La Villita. En movilidad y entorno urbano, se reportan ocho acciones de pavimentación y conectividad, así como 171 acciones de bacheo, conformado, limpieza, ampliación, renivelación y mantenimiento de calles, accesos y caminos. En alumbrado público, el informe señala la ejecución de obras en colonias y comunidades como El Molino de Arriba, Calle La Hoja, Cerrada Manuel Doblado, Privada San Ramiro, zona centro, Las Adjuntas y El Sifón. También se reportan acciones de limpieza y mantenimiento de jardineras, parques y áreas verdes, poda en escuelas y espacios públicos, limpieza de camellones, banquetas y accesos

principales, pintura de postes de alumbrado y bancas, así como jornadas de limpieza comunitaria en 13 espacios públicos. Finalmente, en la dimensión deportiva, el informe registra la rehabilitación de 22 espacios deportivos, lo que confirma que el cumplimiento de los indicadores municipales se expresa sobre todo en mantenimiento, rehabilitación, alumbrado, limpieza, movilidad local, áreas verdes y espacios deportivos.

3.2.5 Atarjea

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Atarjea 2024-2027 plantea una agenda enfocada en la construcción, rehabilitación, equipamiento y mantenimiento de espacios comunitarios, deportivos, recreativos y turísticos. Desde la consulta social aparecen como demandas la construcción de parques públicos en comunidades, espacios multidisciplinarios, espacios deportivos, parques, plazas y espacios históricos para el turismo. En el planteamiento estratégico, el municipio propone impulsar la construcción, rehabilitación y equipamiento de espacios públicos de encuentro social, construir calles en comunidades, rehabilitar parques, plazas y jardines, construir espacios deportivos y techumbres de usos múltiples, así como elaborar un programa de infraestructura social. También incluye acciones ambientales y de conectividad que inciden en el espacio público, como incrementar espacios reforestados, desarrollar viveros con especies nativas, crear infraestructura para movilidad mediante ciclovías, andadores y corredores peatonales, rehabilitar caminos rurales y modernizar caminos prioritarios. El enfoque de Atarjea vincula el espacio público con la cohesión social, deporte, turismo, movilidad peatonal, conservación ambiental y servicios públicos básicos; además, incorpora metas como incrementar en 10 el número de espacios verdes con acciones de conservación y elevar la cobertura de servicios de alumbrado público y limpia.

3.2.6 Celaya

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Celaya 2024-2027 plantea una agenda amplia, ubicada principalmente en el eje de Servicios Públicos, que combina rehabilitación urbana, movilidad, infraestructura básica, áreas verdes y equipamiento recreativo. El municipio propone transformar espacios públicos mediante el mejoramiento de vialidades, parques, jardines y camellones; rehabilitar y ampliar el alumbrado

en parques; pavimentar calles deterioradas o sin pavimento en zonas urbanas y rurales; elaborar proyectos ejecutivos para vialidades priorizadas por COPLADEM; y desarrollar proyectos estratégicos como el Centro de Gobierno y Parque Municipal, la integración de las tres secciones del Parque Xochipilli y el Parque La Estación. También incorpora acciones vinculadas con movilidad y calidad urbana, como optimizar rutas de transporte público, integrar el Sistema Integral de Transporte al plan de movilidad urbana sustentable, instalar nomenclatura en calles del Centro Histórico y barrios tradicionales, reforestar áreas verdes urbanas y rurales, realizar campañas de limpieza y reforestación y reducir emisiones de polvo en zonas sin vegetación o pavimento. En términos de indicadores, el programa sí traduce varias de estas líneas en metas operativas: 300 áreas verdes rehabilitadas, 9 parques con alumbrado ampliado, 30 vialidades urbanas y 60 rurales pavimentadas, 22 electrificaciones urbanas y 95 rurales, 100 mil árboles plantados y 65 espacios públicos conectados, lo que muestra una concepción del espacio público asociada a mantenimiento, infraestructura, movilidad, seguridad urbana, conectividad y recuperación ambiental.

3.2.7 Comonfort

En materia de espacio público, el Primer Informe de Gobierno de Comonfort reporta acciones vinculadas con mejoramiento de entornos, movilidad, infraestructura comunitaria, deporte, cultura, seguridad vial y servicios públicos. En el eje de Bienestar, el municipio informa la rehabilitación de áreas deportivas, patios cívicos, accesos, sanitarios escolares y jardines en comunidades como Neutla, Las Trojas, El Lindero, Refugio de Abajo, La Borunda, Empalme Escobedo, La Laguna, Rosales, Álvaro Obregón y San Antonio de Corrales, con una inversión de \$643,365.98 pesos; además, reporta más de \$40.9 millones en pavimentos, rehabilitación de vialidades y caminos rurales en 14 comunidades, así como 88 solicitudes atendidas de reparación y mantenimiento de vialidades y espacios públicos. También se informa la rehabilitación de espacios deportivos como el Campo Azteca, la deportiva de Escobedo y la deportiva de La Laguna, la instalación de alumbrado en canchas de fútbol y la atención de espacios recreativos. En términos de gestión del espacio público, el informe incorpora acciones de ordenamiento del comercio en vía pública para mejorar la imagen urbana del Pueblo Mágico, apoyo a 235 solicitudes de cierres de calle, resguardo de 615 eventos deportivos, religiosos, culturales y sociales, supervisión del transporte público,

renovación de cinco unidades locales y acciones de prevención vial. En conjunto, el informe muestra avances alineados con los ejes de bienestar, servicios públicos, movilidad, cultura física, recreación, orden mercantil y prevención vial, entendiendo el espacio público como infraestructura de convivencia, movilidad segura, deporte, cultura comunitaria, imagen urbana y servicios urbanos.

3.2.8 Coroneo

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Coroneo 2024-2027 plantea una agenda vinculada con servicios públicos, movilidad, accesibilidad, deporte, recreación, áreas verdes, infraestructura y preservación ambiental. Desde el proceso de participación social se identifican demandas relacionadas con transporte público en comunidades rurales, seguridad, alumbrado, caminos, drenaje, accesibilidad para personas con discapacidad y mejoramiento de la infraestructura vial. En el planteamiento estratégico, estas preocupaciones se traducen en líneas de acción dentro de los ejes de Gobierno Cercano, Impulso Social e Infraestructura y Desarrollo Territorial Sustentable, que incluyen movilidad y transporte, alumbrado público, recolección de residuos, áreas verdes, deporte y recreación, infraestructura y obra pública, gestión eficiente del territorio y ecología. El programa también propone rehabilitar y mantener operativos los espacios deportivos municipales, construir o rehabilitar espacios deportivos y recreativos, crear rutas de ciclismo de montaña y senderismo, promover activación física en escuelas y espacios públicos, adaptar espacios públicos para garantizar accesibilidad universal, reforzar el alumbrado y abrir nuevos espacios culturales y recreativos. En conjunto, Coroneo entiende el espacio público como infraestructura para la movilidad, la recreación, el deporte, la inclusión, la seguridad, la convivencia comunitaria y la sustentabilidad ambiental.

3.2.9 Cortazar

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Cuernavaca 2024-2027 aborda el tema desde una lógica de seguridad, servicios públicos, desarrollo social, infraestructura, movilidad, turismo y sustentabilidad. El programa propone fortalecer la seguridad mediante vigilancia, participación ciudadana y creación de espacios de consulta

comunitaria; en materia social, plantea mejorar las condiciones de vida de la población vulnerable mediante programas en zonas de atención prioritaria, actividades artísticas, culturales y deportivas, así como acciones de salud, prevención y movilidad. En servicios básicos e infraestructura, el municipio busca ampliar la cobertura de agua potable, alcantarillado, saneamiento, electrificación, urbanización y servicios básicos en zonas urbanas y rurales, además de identificar necesidades de infraestructura con participación ciudadana. En turismo y desarrollo económico, se plantea diseñar rutas y productos turísticos, fortalecer la infraestructura y señalética en zonas de vocación turística y organizar eventos culturales y gastronómicos. En conjunto, Cuerámaro vincula el espacio público con seguridad, servicios básicos, infraestructura urbana y rural, participación ciudadana, movilidad, cultura, deporte, turismo, señalética, salud comunitaria y mejoramiento de las condiciones de vida.

3.2.10 Cuerámaro

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Cortazar 2024-2027 plantea una agenda centrada en la transformación del entorno urbano mediante servicios públicos, infraestructura sostenible, movilidad segura, alumbrado, áreas verdes, parques, plazas y participación ciudadana. El programa reconoce como problemas ciudadanos la inseguridad, el alumbrado público, el agua potable, la pavimentación, la recolección de basura, el drenaje y el transporte-vialidad, y traduce esas demandas en objetivos de servicios públicos de calidad e infraestructura urbana sostenible. Entre sus acciones se incluyen dar mantenimiento a redes de agua y drenaje, aumentar el porcentaje de áreas verdes y espacios públicos que utilizan agua tratada para su mantenimiento, mejorar la capacidad de respuesta a reportes de luminarias fundidas, ampliar acciones de aseo público, rehabilitar espacios públicos para generar ambientes adecuados, seguros y funcionales, rehabilitar calles prioritarias con estudios de impacto vial, ecológico y sostenible, recuperar parques y plazas públicas con áreas verdes y alumbrado, e instalar luminarias LED para mejorar la iluminación y reducir emisiones. Además, incorpora acciones de movilidad segura mediante campañas de concientización sobre accidentes de motocicleta y educación vial para jóvenes, así como infraestructura en espacios públicos y privados para rutas turísticas en cerros y zonas de valor recreativo. En conjunto, Cortazar vincula el espacio público con seguridad,

servicios urbanos, alumbrado, movilidad, áreas verdes, parques, plazas, turismo, participación ciudadana y sostenibilidad.

3.2.11 Doctor Mora

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Doctor Mora 2024-2027 plantea una agenda vinculada con convivencia social, imagen urbana y rural, deporte, movilidad, infraestructura básica, ordenamiento territorial y turismo. El programa propone dignificar el entorno familiar mediante la rehabilitación de espacios públicos en malas condiciones, la mejora de la imagen rural y urbana del municipio y la coordinación de acciones comunitarias para apropiarse de los espacios públicos como lugares de convivencia social. También incluye metas asociadas a incrementar los espacios públicos rehabilitados, fortalecer la infraestructura deportiva, realizar eventos ciclistas y atléticos, organizar rutas ciclistas y actividades de turismo alternativo, así como mejorar la infraestructura de plazas públicas. En materia territorial y urbana, plantea consolidar un desarrollo ordenado mediante la actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial, la gestión de equipamiento urbano sustentable, la pavimentación y mantenimiento de calles, la regularización de calles y asentamientos, y la construcción de espacios incluyentes. En conjunto, Doctor Mora entiende el espacio público como un soporte de convivencia, imagen urbana, movilidad local, deporte, turismo, accesibilidad, infraestructura básica y ordenamiento territorial.

3.2.12 Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional 2024-2027, plantea una agenda centrada en movilidad, convivencia, servicios públicos, turismo, áreas verdes, mantenimiento urbano y cuidado ambiental. Desde la participación ciudadana se identificaron acciones para mejorar la movilidad peatonal y el transporte público, atender espacios de estacionamiento de motos, mejorar calles, caminos, pavimentaciones, avenidas e identificación de calles, así como controlar ruido, animales de compañía y atención de servidores públicos. En el planteamiento estratégico, el municipio incorpora acciones para liberar espacios destinados al peatón y al arroyo vehicular, promover el

uso diario y responsable de la bicicleta, mantener señalética vial, realizar auditorías viales, renovar el transporte público hacia unidades más eficientes y amigables con el medio ambiente, y desarrollar señalética turística. En servicios públicos y entorno urbano, propone mejorar el alumbrado, atender solicitudes de iluminación especialmente en comunidades rurales, implementar luminarias más eficientes en zonas de tránsito y relevancia cultural, reparar baches, banquetas, guarniciones, rejillas y registros, mantener mobiliario urbano, ampliar el mantenimiento de áreas verdes de parques y jardines, impulsar campañas de apropiación de áreas verdes, reforestar, desarrollar un programa de apropiación y mantenimiento del Megaparque Bicentenario y recuperar el río Batán/Dolores. En conjunto, Dolores Hidalgo vincula el espacio público con movilidad segura, accesibilidad peatonal, alumbrado, turismo, parques, jardines, áreas verdes, mantenimiento urbano, limpieza, gestión ambiental y convivencia ciudadana.

3.2.13 Guanajuato

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Guanajuato 2024-2027 plantea una agenda amplia y transversal, articulada principalmente en los ejes “Guanajuato Fluye” y “Guanajuato Convive”. El municipio propone una ciudad más conectada, accesible, limpia, segura y ambientalmente responsable, con acciones de movilidad sustentable y segura con enfoque peatonal, mejoramiento de conexiones centro-sur, construcción de zonas peatonales y nuevos estacionamientos públicos, mejora del paisaje urbano en zonas turísticas, servicios de limpia más eficientes, reducción de residuos, urbanismo equilibrado, defensa del medio ambiente y protección de áreas verdes. También incorpora la mejora del alumbrado y mantenimiento de calles, la instalación de iluminación LED, mayor vigilancia mediante cámaras, apropiación comunitaria de espacios públicos con actividades culturales recurrentes, incremento del arbolado urbano, seguridad en la movilidad y espacios comunitarios, deporte en toda la ciudad y uso de espacios públicos para actividades culturales, recreativas y deportivas. En conjunto, Guanajuato vincula el espacio público con movilidad peatonal, turismo sostenible, paisaje urbano, seguridad, alumbrado, limpieza, cultura, deporte, arbolado, accesibilidad universal y preservación del carácter histórico de la ciudad.

3.2.14 Huanímaro

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Huanímaro 2024-2027 plantea una agenda vinculada con seguridad, ordenamiento ecológico y territorial, disminución de brechas sociales, servicios públicos, infraestructura y participación ciudadana. Aunque el documento no desarrolla una política específica de espacio público, sí incorpora temas que inciden directamente en su calidad: obras públicas y servicios públicos, desarrollo urbano, seguridad pública, tránsito, protección civil, ordenamiento territorial y mejora de las condiciones de cabecera municipal y comunidades. Desde el proceso de planeación, el programa se apoya en mesas del COPLADEM, incluyendo comisiones de Obras Públicas y Servicios Públicos, Desarrollo Urbano, Seguridad Pública, Tránsito y Protección Civil, lo que permite asociar el espacio público con infraestructura comunitaria, movilidad local, servicios básicos, seguridad y gestión territorial. En conjunto, Huanímaro entiende el espacio público de manera indirecta, como parte de una agenda de prosperidad municipal, servicios públicos, obra pública, ordenamiento ecológico-territorial y atención a necesidades prioritarias de las localidades.

3.2.15 Irapuato

En materia de espacio público, los instrumentos de planeación de Irapuato plantean una agenda de largo plazo orientada a construir un municipio más inclusivo, verde, resiliente, competitivo y mejor conectado. El Plan Municipal de Desarrollo Irapuato 2050 vincula el espacio público con movilidad urbana, infraestructura, sostenibilidad ambiental, seguridad pública, cohesión social y gobernanza participativa, e identifica proyectos estratégicos asociados con movilidad motorizada y transporte público, infraestructura ciclista, equipamiento urbano, gestión ambiental y mejora de servicios. Por su parte, el PMDUOET 2025 incorpora una visión territorial más específica: propone ordenar el crecimiento urbano, mejorar la infraestructura y movilidad, fomentar una movilidad sostenible que priorice el transporte público, los medios no motorizados y la accesibilidad universal, así como promover entornos seguros con iluminación adecuada, espacios públicos de calidad y apropiación ciudadana. También reconoce problemáticas urbanas como déficit de conectividad, falta de aprovechamiento de espacios verdes, deterioro o falta de mantenimiento de centros de trabajo, presión sobre zonas de crecimiento, necesidad de regeneración urbana y baja calidad de algunos entornos urbanos. En conjunto, Irapuato aborda el espacio público desde una

perspectiva más estructural que operativa: lo vincula con ordenamiento territorial, movilidad sostenible, infraestructura verde, conectividad, accesibilidad, seguridad urbana, regeneración, gestión ambiental y participación ciudadana.

3.2.16 Jaral del Progreso

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Jaral del Progreso 2024-2027 plantea una agenda vinculada con desarrollo social, servicios públicos, administración pública municipal, economía local y ordenamiento ecológico-territorial. Desde la consulta ciudadana se identifican prioridades relacionadas con el acceso a internet en lugares públicos, la mejora de la movilidad, el combate a la contaminación del agua, aire y tierra, la recolección y tratamiento de residuos sólidos, así como la creación de acciones de protección de flora y fauna municipales. En el planteamiento estratégico, estos temas se articulan con los ejes de transformación y progreso para una sociedad incluyente, economía dinámica, nueva gobernanza, dotación de nuevos gobiernos y transformación del territorio municipal. En conjunto, Jaral del Progreso aborda el espacio público de forma transversal, asociándolo con servicios públicos, movilidad, conectividad digital, gestión ambiental, infraestructura, seguridad, salud comunitaria y mejoramiento de las condiciones de vida en cabecera y comunidades.

3.2.17 Jerécuaro

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Jerécuaro 2024-2027 plantea una agenda vinculada con desarrollo social, sustentabilidad, servicios públicos, obra pública, deporte, cultura, turismo, movilidad y seguridad ciudadana. El programa reconoce el valor territorial y ambiental del municipio —presas, sierras, ríos, sabinos, haciendas y patrimonio histórico— como parte de su identidad y potencial de convivencia, turismo y desarrollo local. En su estructura estratégica, el espacio público aparece principalmente dentro de los ejes de Desarrollo Social, Sustentabilidad y Orden y Paz, mediante temas como cultura, deporte, servicios públicos, obra pública, recursos naturales, movilidad, protección civil y justicia cívica. También incorpora una lectura territorial de caminos, infraestructura, drenaje, electrificación y red carretera, que incide

directamente en la accesibilidad y uso cotidiano de los espacios comunitarios. En conjunto, Jerécuaro entiende el espacio público como soporte de identidad, convivencia social, deporte, cultura, turismo, movilidad local, servicios básicos, seguridad y protección del patrimonio natural e histórico.

3.2.18 León

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de León 2024-2027 plantea una agenda amplia, estructurada y metropolitana, vinculada con movilidad activa, transporte público, infraestructura verde, parques, seguridad, accesibilidad, cultura, deporte y sostenibilidad urbana. El diagnóstico reconoce la existencia de una Red de Parques y Espacios Públicos integrada por parques metropolitanos, parques urbanos, parques vecinales, parques deportivos, parques lineales y otros espacios públicos, así como la necesidad de mejorar su habitabilidad y permanencia. En el planteamiento estratégico, el municipio propone ampliar y mejorar la infraestructura peatonal y ciclista, construir banquetas y calzadas peatonales, ampliar y rehabilitar la red de ciclovías, fomentar la movilidad activa mediante “Ruta León”, fortalecer el Sistema Integrado de Transporte, habilitar paraderos seguros, rehabilitar paraderos y terminales, pavimentar y rehabilitar vialidades urbanas bajo criterios de seguridad, accesibilidad, sustentabilidad e inclusión social, e incorporar tecnología para la movilidad. También plantea fortalecer la red de parques metropolitanos y espacios públicos como infraestructura verde, aprovechar unidades deportivas como nodos de actividad, mejorar el alumbrado público, la seguridad en el entorno y la conectividad digital en espacios públicos. En conjunto, León aborda el espacio público como una red urbana y metropolitana de movilidad, recreación, deporte, convivencia, infraestructura verde, seguridad, conectividad y calidad de vida.

3.2.19 Manuel Doblado

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Manuel Doblado 2024-2027 plantea una agenda vinculada con accesibilidad universal, movilidad, seguridad, deporte, inclusión social, planeación urbana y recuperación de espacios públicos. El documento incorpora de manera explícita la adecuación de infraestructura en parques, plazas, jardines y unidades deportivas para garantizar accesibilidad universal, además de la

construcción de nuevos espacios deportivos en ubicaciones estratégicas y la rehabilitación de instalaciones existentes. También propone un Proyecto Urbano Integral para la adecuación y rescate de espacios públicos y vialidades en materia de accesibilidad y movilidad, con énfasis en mejorar la calidad de vida de colonias populares, comunidades rurales, jóvenes, mujeres, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad. A ello se suma una estrategia de seguridad ciudadana basada en prevención del delito, proximidad social y participación ciudadana, lo que permite vincular el espacio público con convivencia, inclusión, deporte, movilidad segura, accesibilidad y recuperación urbana.

3.2.20 Moroleón

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Moroleón 2024-2027 plantea una agenda asociada con fortalecimiento social, territorio e infraestructura, servicios municipales, desarrollo urbano, obra pública, deporte, cultura, medio ambiente y seguridad. El programa reconoce como ejes prioritarios el fortalecimiento social, el gobierno eficiente, el territorio e infraestructura, la economía en movimiento y la seguridad; dentro de esta lógica, el espacio público aparece vinculado con obras y servicios públicos en colonias y comunidades rurales, infraestructura deportiva suficiente para la práctica del deporte, cultura como herramienta de identidad comunitaria, desarrollo urbano y obra pública, medio ambiente físico, recursos naturales y seguridad. Además, el informe de Contraloría Social en la Obra Pública de Moroleón complementa esta lectura al mostrar un mecanismo de vigilancia ciudadana sobre la ejecución de obra pública: se pactaron 22 obras para seguimiento, se reportó cumplimiento de actividades de contraloría social y se registró satisfacción positiva de las personas beneficiarias. En conjunto, Moroleón aborda el espacio público desde la inversión en obra pública, servicios municipales, deporte, cultura, seguridad, infraestructura urbana y participación ciudadana en la supervisión de obras.

3.2.21 Ocampo

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Ocampo 2024-2027 plantea una agenda asociada con calidad de vida, servicios públicos, vivienda, medio ambiente, ordenamiento territorial, seguridad y desarrollo sustentable. El programa propone modernizar la red

de servicios públicos —agua, electricidad y alcantarillado— en áreas habitacionales, construir y mantener espacios públicos como parques y áreas recreativas, e implementar sistemas de transporte público eficientes y accesibles que conecten las áreas habitacionales con el resto del municipio. También incorpora metas relacionadas con la protección ambiental, incluyendo mantener el 70% de áreas verdes y recreativas rehabilitadas o atendidas, así como fortalecer instrumentos normativos de ordenamiento territorial para contribuir a un desarrollo sustentable y equilibrado de las zonas del municipio. En conjunto, Ocampo vincula el espacio público con infraestructura urbana básica, parques, áreas recreativas, movilidad, áreas verdes, ordenamiento territorial, medio ambiente, seguridad y mejora de la calidad de vida de la población.

3.2.22 Pénjamo

En materia de espacio público, los documentos revisados para Pénjamo muestran una agenda que combina visión de largo plazo y acciones recientes de obra pública, servicios municipales y mantenimiento urbano. El Plan Municipal de Desarrollo 2006-2030 ya planteaba mejorar la imagen urbana del Centro Histórico, parques y plazas de la ciudad y comunidades, rescatar mobiliario e infraestructura, regular la imagen urbana en la zona de Plazuelas, atender vialidades, renovar alumbrado público, rehabilitar parques y jardines e involucrar a barrios, escuelas, instituciones culturales, deportivas y clubes de servicio en la apropiación comunitaria de esos espacios. El Primer Informe de Gobierno 2025 reporta avances alineados con esa lógica: modernización del alumbrado público, limpieza de calles, mercados, zonas turísticas y ríos, conservación de parques, jardines y panteones, así como mantenimiento de espacios públicos. Además, se informa una cartera específica de espacios públicos que incluye la construcción de un Centro de Desarrollo Comunitario en Quesera de Cortés, rehabilitación de una cancha pública de usos múltiples en la colonia La Rinconada, remodelación de la alberca semiolímpica y obras complementarias, y construcción de plazas cívicas en Guayabito de Pedroza y San Rafael de la Maraña, con una inversión total reportada de \$14.3 millones de pesos. En conjunto, Pénjamo vincula el espacio público con dignificación urbana, movilidad, alumbrado, limpieza, áreas verdes, deporte, convivencia comunitaria, imagen urbana, patrimonio, plazas cívicas y obra pública con enfoque de derechos humanos.

3.2.23 Pueblo Nuevo

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Pueblo Nuevo 2024-2027 plantea una agenda vinculada con desarrollo social y rural, medio ambiente, seguridad, infraestructura urbana, movilidad, participación ciudadana y uso incluyente de los espacios comunes. Desde la introducción, el municipio reconoce retos en desarrollo social, desarrollo rural, medio ambiente, seguridad y uso del espacio público, con el propósito de construir una sociedad más incluyente. El programa también propone fomentar de manera permanente actividades sociales, culturales, artísticas, deportivas y recreativas en colonias y comunidades rurales. En términos de acciones concretas, destacan proyectos emblema como la rehabilitación de la Plaza Constitución, la rehabilitación del Libramiento Sur y Poniente, la construcción de circuitos para dichos libramientos, la construcción de un nuevo puente vehicular camino a Valle, la dotación de alumbrado público LED en comunidades rurales y obras de saneamiento en la cabecera municipal. Además, incorpora estrategias de movilidad y seguridad vial, como señalización vertical y horizontal, pasos peatonales, zonas restringidas y espacios de uso exclusivo para personas con discapacidad. En conjunto, Pueblo Nuevo vincula el espacio público con inclusión social, movilidad segura, alumbrado, plazas, vialidades, cultura, deporte, recreación, medio ambiente, seguridad y participación comunitaria.

3.2.24 Purísima del Rincón

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Purísima del Rincón 2024-2027 plantea una agenda articulada en cuatro ejes: Purísima Sustentable, El Orgullo Purisimense, Purísima Armónica y Purísima Democrática. El documento incorpora explícitamente el “uso del espacio público” dentro del eje de Purísima Armónica, y lo relaciona con seguridad, autocuidado, jóvenes, niñas, niños y adolescentes, prevención de la violencia y convivencia social. A la vez, el eje de Purísima Sustentable vincula el espacio público con medio ambiente, territorio, ecosistemas, ciudad y turismo; mientras que El Orgullo Purisimense lo conecta con cultura, deporte y patrimonio. El Primer Informe refuerza esta orientación al reportar una intensa agenda de turismo, cultura y eventos en calles, plazas y espacios comunitarios, con criterios de sostenibilidad, accesibilidad e inclusión; además, informa la consolidación de corredores turísticos, festivales

tradicionales, actividades culturales, turismo comunitario y acciones de capacitación para prestadores de servicios. En conjunto, Purísima del Rincón entiende el espacio público como soporte de identidad, convivencia, turismo, cultura, deporte, seguridad, inclusión, sostenibilidad ambiental y apropiación comunitaria.

3.2.25 Romita

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Romita 2024-2027 plantea una agenda vinculada con infraestructura urbana y rural, servicios básicos, imagen urbana, participación ciudadana, deporte, cultura, movilidad, medio ambiente y bienestar comunitario. El programa incorpora como proyectos emblema el “Programa Integral de Embellecimiento de Romita” y el “Programa Integral de Mejoramiento de la Imagen Urbana”, lo que permite ubicar el espacio público dentro de una estrategia de dignificación urbana, ordenamiento territorial y mejora del entorno. El Primer Informe refuerza esta orientación al reportar avances en infraestructura urbana y rural, caminos, servicios básicos, espacios públicos, escuelas y acciones de cuidado ambiental; además, vincula el deporte y la cultura con la recuperación y uso social de espacios comunitarios, como ocurre con actividades deportivas, rodadas, torneos y eventos de convivencia. En conjunto, Romita entiende el espacio público como parte de una política de bienestar territorial: calles, caminos, alumbrado, drenaje, equipamientos, espacios deportivos, imagen urbana, movilidad activa, convivencia social y cuidado de los recursos naturales.

3.2.26 Salamanca

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Salamanca 2021-2024 plantea una agenda especialmente vinculada con la reconstrucción del tejido social, imagen urbana, medio ambiente, servicios públicos, seguridad y participación comunitaria. El documento da un lugar central al programa “Corazones comunitarios”, concebido como estrategia de rescate de espacios públicos y reconstrucción del tejido social, articulada con el nuevo modelo de seguridad. Esta visión se complementa con acciones de reappropriación social de los espacios mediante juegos tradicionales, talleres, eventos culturales, artísticos, deportivos, sociales y de integración comunitaria, hasta llegar a una etapa de seguimiento y reconstrucción en la

que los propios semilleros comunitarios asumen la responsabilidad de sostener los espacios recuperados. Además, el programa plantea mejorar parques y jardines, limpia, imagen urbana, alumbrado público y seguridad; atender calles, avenidas, parques y áreas verdes; utilizar herramientas tecnológicas para reportar baches, lámparas fundidas, espacios públicos sucios o descuidados y falta de mantenimiento; mejorar mercados, residuos, reciclaje y alumbrado; y fortalecer la conectividad urbana y rural mediante obra pública. En conjunto, Salamanca entiende el espacio público como infraestructura física, pero también como dispositivo de cohesión social, cultura de paz, seguridad, participación ciudadana, imagen urbana y cuidado ambiental.

3.2.27 Salvatierra

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Salvatierra 2021-2024 plantea una agenda relacionada con desarrollo territorial, medio ambiente, movilidad, servicios públicos, seguridad, turismo y convivencia social. Desde el proceso participativo se identificaron demandas sobre espacios de convivencia, generación de espacios deportivos, pavimentación, mantenimiento de calles, vialidades y carreteras, drenaje, dispositivos de control de tránsito, ciclovías, recolección de basura, alumbrado público, señalética e infraestructura urbana. En el diagnóstico, el documento también reconoce problemas específicos de espacio público, como la invasión de banquetas por mercancías de comercios establecidos o ambulante, lo que afecta el paso peatonal y la movilidad. Por su parte, el Informe de Contraloría Social en la Obra Pública 2025 muestra que la vigilancia ciudadana de obras públicas sigue siendo un componente relevante de la gestión municipal: se reporta la constitución de 27 asambleas frente a una meta de 24, superando lo pactado, y se destaca la participación del municipio y la Secretaría de la Honestidad en el seguimiento de obras. En conjunto, Salvatierra vincula el espacio público con movilidad peatonal, pavimentación, banquetas, alumbrado, señalética, ciclovías, limpieza, espacios deportivos, convivencia social, infraestructura urbana y control ciudadano de la obra pública.

3.2.28 San Diego de la Unión

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de San Diego de la Unión 2024-2027 plantea una agenda orientada a la continuidad gubernamental, la atención de necesidades sociales, la mejora urbana, la vivienda, el turismo, la cultura, la infraestructura y el cuidado del territorio y del ambiente. Desde la introducción, el programa señala que prevé acciones y recursos para atender problemas públicos, crecimiento económico, desarrollo social, fomento al turismo y la cultura, así como generación de infraestructura para la mejora urbana y de la vivienda, procurando la protección del territorio, el cuidado ambiental y la participación e inclusión social. En términos más específicos, el programa incorpora acciones de mejora del acceso a servicios básicos, entrega de materiales de construcción, equipamiento para hogares y el programa “Mi Colonia a Color”, lo que permite asociar el espacio público con mejoramiento del entorno barrial y comunitario. También reconoce atractivos turísticos como la Parroquia Principal de San Diego de Alcalá, ubicada en la plaza principal y junto al jardín, lo que vincula el espacio público con patrimonio, identidad local y festividades. El boletín estatal complementa esta perspectiva al reportar obras en el municipio, como la rehabilitación del Mercado Benito Juárez, pavimentación y rehabilitación del sistema de agua entubada en Catalán del Refugio. En conjunto, San Diego de la Unión aborda el espacio público desde infraestructura, imagen comunitaria, servicios básicos, turismo, cultura, patrimonio, mercado público, pavimentación, agua, vivienda, inclusión social y cuidado ambiental.

3.2.29 San Felipe

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de San Felipe 2024-2027 plantea una agenda vinculada con infraestructura, servicios públicos, obra pública, desarrollo urbano, medio ambiente, cultura, deporte, movilidad, seguridad y atención territorial. La estructura del programa ubica estos temas dentro del eje “San Felipe con mejor infraestructura y servicios públicos”, que agrupa servicios públicos municipales, obras públicas, agua potable y alcantarillado, desarrollo urbano y ecología; y dentro del eje “San Felipe con impulso a la educación, cultura y deportes”, donde aparecen casa de la cultura, deporte y juventud como componentes relevantes para la activación de espacios comunitarios. El diagnóstico territorial también incorpora infraestructura vial, medio físico, hidrología, uso de suelo, áreas

naturales protegidas y fallas geológicas, lo que sugiere una lectura del espacio público condicionada por riesgos, conectividad y ordenamiento. El boletín del informe regional estatal complementa esta lectura al destacar obras de escala regional asociadas con movilidad e infraestructura, como la modernización del Bulevar de la Libertad, la rehabilitación del libramiento San Felipe y la remodelación del Hospital Comunitario. En conjunto, San Felipe vincula el espacio público con infraestructura urbana y rural, vialidades, servicios básicos, cultura, deporte, movilidad, seguridad, medio ambiente, ordenamiento territorial y mejoramiento de la calidad de vida.

3.2.30 San Francisco del Rincón

En materia de espacio público, San Francisco del Rincón plantea una agenda robusta que combina mantenimiento, mejora urbana, movilidad activa, deporte, cultura, seguridad, sostenibilidad ambiental y cohesión comunitaria. El Programa de Gobierno Municipal 2024-2027 incorpora el espacio público dentro del pilar “Municipio que crece en armonía”, especialmente mediante el fortalecimiento de la conectividad y accesibilidad en zonas urbanas y rurales, el Plan Maestro de Integración Urbana para conectar la Plaza de Guadalupe con el Ojo de Agua, el fomento de espacios públicos accesibles y la implementación de un programa de movilidad en bicicleta. El diagnóstico del Programa y del Plan Municipal de Desarrollo Visión 2050 identifica una red municipal de 36 parques y 20 plazas principales, entendidos como puntos de encuentro, recreación, convivencia social, bienestar comunitario y desarrollo cultural, por lo que su mantenimiento y mejora se plantean como prioridad. Además, se reportan servicios regulares de alumbrado, limpieza, recolección de residuos, poda y riego para conservar la funcionalidad de estos espacios. En perspectiva de largo plazo, el Plan 2050 propone integrar el agua tratada en proyectos de infraestructura, espacios públicos y actividades económicas, mientras que el Plan 2040 ya vinculaba el espacio público con deporte, cultura, seguridad para las mujeres, accesibilidad universal, movilidad ciclista, patrimonio común, medio ambiente sano y participación comunitaria. En conjunto, San Francisco del Rincón aborda el espacio público como infraestructura física y social: parques, plazas, vialidades, ciclovías, áreas verdes, equipamientos deportivos, patrimonio, movilidad segura, accesibilidad, convivencia, cultura, sostenibilidad y gestión cotidiana del entorno urbano.

3.2.31 San José Iturbide

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de San José Iturbide 2021-2024 plantea una agenda asociada con desarrollo ordenado y sustentable, servicios públicos, movilidad, imagen urbana, parques, jardines, alumbrado, residuos, seguridad y participación social. El diagnóstico reconoce problemas operativos relevantes: el personal de parques y jardines resulta insuficiente y se concentra principalmente en el aseo del Centro Histórico; la recolección de residuos presenta carencias de rutas, equipo y cumplimiento ciudadano; el alumbrado público tiene limitaciones de atención por disponibilidad de personal especializado; y las centrales de autobuses se encuentran en malas condiciones. Frente a ello, el programa ubica el espacio público dentro de la línea estratégica de desarrollo ordenado y sustentable, pero también lo conecta con seguridad, paz social, desarrollo humano, economía local y gobierno eficaz. El informe COCOSOP 2025 complementa esta lectura al mostrar que la obra pública municipal cuenta con mecanismos de vigilancia ciudadana, mediante comités de contraloría social, seguimiento de metas, capacitación, verificación y atención de quejas y denuncias. En conjunto, San José Iturbide vincula el espacio público con mantenimiento urbano, parques y jardines, movilidad, transporte, alumbrado, limpia, ordenamiento territorial, servicios municipales, seguridad y control social de la obra pública.

3.2.32 San Luis de la Paz

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de San Luis de la Paz 2024-2027 plantea una agenda claramente ubicada en el eje “Infraestructura, Obras, Servicios Públicos y Medio Ambiente”. Ahí se propone impulsar obras públicas sostenibles, servicios eficientes y acciones ambientales que mejoren la calidad de vida y fortalezcan el entorno natural; mejorar la calidad del alumbrado público; mejorar la calidad de los espacios públicos; rehabilitar espacios deportivos con criterios de accesibilidad e inclusión; rehabilitar los dos mercados municipales como espacios públicos de comercialización; atender drenaje y alcantarillado; fortalecer la gestión de residuos; modernizar el rastro; y coordinar el desarrollo urbano con instrumentos de planeación, normatividad territorial, participación ciudadana y proyectos estratégicos. El programa también incorpora proyectos específicos de movilidad activa, como una ciclovía en la salida a San Isidro y

una ciclopista con andador sobre el boulevard M. J. Clouthier, ambas con rehabilitación de pavimento, señalamiento horizontal y vertical, alumbrado e infraestructura ciclista. El informe regional estatal complementa esta agenda al señalar inversión en infraestructura social para el noreste, incluyendo agua potable, drenaje, electrificación, pavimentación de calles y rehabilitación de espacios públicos. En conjunto, San Luis de la Paz vincula el espacio público con infraestructura básica, calles y caminos, alumbrado, mercados, espacios deportivos, accesibilidad, movilidad ciclista, andadores, servicios urbanos, medio ambiente, participación ciudadana y desarrollo regional.

3.2.33 San Miguel de Allende

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de San Miguel de Allende 2024-2027 plantea una agenda amplia, estructurada en torno al desarrollo equilibrado, ordenado y sostenible, la infraestructura y los servicios públicos de calidad, la seguridad, la paz social, el patrimonio y la atención ciudadana. El programa propone mejorar y optimizar el desarrollo urbano controlado y el patrimonio tangible del Centro Histórico y la Zona Patrimonio, con una meta de incremento de 30% en la tasa de mantenimiento de la imagen urbana del Centro Histórico y atención de 100% de los proyectos de espacios públicos nuevos y existentes. También incorpora proyectos y acciones de movilidad e infraestructura, como la construcción del Parque Lineal San Miguel, el mejoramiento de la imagen urbana del área peatonal y espacio público de prolongación Ancha de San Antonio, la municipalización y mejora de tramos viales estratégicos, la habilitación de carriles en el Libramiento José Manuel Zavala, así como la ampliación de infraestructura de alumbrado público con tecnologías limpias. En conjunto, San Miguel de Allende aborda el espacio público como un componente central de su condición patrimonial y turística, pero también como infraestructura cotidiana de movilidad, servicios públicos, imagen urbana, seguridad, sostenibilidad, accesibilidad, patrimonio, conectividad y calidad de vida.

3.2.34 Santa Catarina

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Santa Catarina 2021-2024 plantea una agenda vinculada con calidad de vida, servicios básicos, infraestructura, urbanización, electrificación, medio

ambiente, seguridad y participación ciudadana. El documento estructura su acción en cuatro ejes —Municipio con calidad de vida, Gobierno eficiente, Municipio digno y Municipio competitivo— y pone énfasis en abatir rezagos sociales mediante servicios básicos como agua, drenaje, urbanizaciones y electrificaciones, además de atender el deterioro ambiental y fortalecer la seguridad. Aunque no desarrolla una política específica de espacio público, sí lo aborda de manera indirecta como parte de la mejora de las condiciones de vida en comunidades y cabecera municipal. El Programa Municipal de Seguridad Pública 2024-2027 complementa esta lectura al señalar que la seguridad debe construirse desde la proximidad social, la prevención del delito, la participación ciudadana, la profesionalización policial y la recuperación de condiciones de convivencia pacífica; en esa lógica, el espacio público aparece como un entorno que debe ser seguro, ordenado, inclusivo y funcional para niñas, niños, jóvenes, mujeres, adultos mayores y grupos vulnerables. En conjunto, Santa Catarina vincula el espacio público con servicios básicos, infraestructura comunitaria, urbanización, electrificación, seguridad, prevención social, participación ciudadana, medio ambiente y mejora de la vida cotidiana.

3.2.35 Santa Cruz de Juventino Rosas

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Santa Cruz de Juventino Rosas 2021-2024 plantea una agenda articulada con cinco líneas estratégicas: Desarrollo Humano y Social, Desarrollo Ordenado y Sostenible, Desarrollo Económico Sostenible, Gobierno Humano y Eficaz, y Seguridad y Paz Social. El espacio público aparece vinculado principalmente con el desarrollo ordenado y sostenible, la seguridad humana, la cohesión social, el deporte, la cultura, los servicios públicos, la movilidad y la mejora de la calidad de vida. El programa parte de una visión del municipio como espacio donde debe dignificarse a las personas, y plantea que las acciones gubernamentales deben fortalecer el bienestar, la equidad, la corresponsabilidad y la participación social. En ese marco, las actividades deportivas y culturales se consideran herramientas de desarrollo integral, mientras que la seguridad y la paz social se enfocan especialmente en familias y polígonos de mayor vulnerabilidad económica y social. El informe COCOSOP 2025 complementa esta agenda al mostrar que la obra pública municipal incorpora mecanismos de contraloría social, vigilancia ciudadana, seguimiento de metas, verificaciones mensuales y evaluación de satisfacción

de beneficiarios. En conjunto, Santa Cruz de Juventino Rosas aborda el espacio público como soporte de desarrollo humano, convivencia, seguridad, cultura, deporte, ordenamiento, servicios públicos, participación social y control ciudadano de la obra pública.

3.2.36 Santiago Maravatío

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Santiago Maravatío 2024-2027 plantea una agenda vinculada con servicios públicos, parques y jardines, deporte, cultura, turismo, accesibilidad, seguridad y mantenimiento comunitario. Aunque el documento no desarrolla una política integral de espacio público, sí incorpora acciones relevantes dentro de sus ejes de desarrollo social, economía con oportunidades y gobierno de la gente. En desarrollo social, propone incrementar la práctica deportiva, promover el uso de espacios deportivos en comunidades, crear o gestionar nuevos espacios deportivos y elaborar un programa de mantenimiento de la infraestructura deportiva. También incorpora acciones de inclusión y accesibilidad, mediante proyectos y obras de infraestructura para grupos prioritarios. En cultura y turismo, el programa reconoce como activos municipales el Jardín Principal, calles tradicionales, capillas, presas, balnearios y espacios naturales, y plantea promover los espacios naturales, difundir festividades tradicionales, rehabilitar infraestructura con potencial turístico y fortalecer la infraestructura tradicional y religiosa. En servicios públicos, propone mejorar la calidad de los servicios, atender solicitudes básicas, realizar mantenimiento preventivo, reorganizar la recolección de residuos, rehabilitar y mantener parques y jardines municipales, regar periódicamente áreas verdes y dar mantenimiento a panteones. En conjunto, Santiago Maravatío vincula el espacio público con deporte, convivencia, accesibilidad, turismo, cultura, patrimonio, áreas verdes, servicios públicos, limpieza, seguridad comunitaria y mantenimiento urbano.

3.2.37 Silao de la Victoria

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Silao de la Victoria 2024-2027 plantea una agenda amplia dentro de los ejes “Silao con identidad y participación ciudadana”, “Silao ordenado y limpio”, “Silao seguro y en paz” y “Silao educado, activo y saludable”. El documento identifica como temas prioritarios mejorar la movilidad y la imagen urbana,

dignificar espacios deportivos y educativos, incrementar la cobertura de servicios básicos en comunidades rurales, atender la crisis del manejo de residuos sólidos urbanos y fortalecer el cuidado ambiental. El eje “Silao ordenado y limpio” concentra buena parte de la agenda territorial: plantea una planeación que integre medio ambiente, ordenamiento territorial, movilidad incluyente, prevención de la contaminación, gestión de residuos, servicios básicos y mejoramiento de la imagen urbana. Entre sus proyectos y acciones destacan el programa “Silao Limpio de Corazón”, la prevención y gestión integral de residuos, la cultura ambiental para la separación de residuos, el mejoramiento del servicio de recolección, la rehabilitación de los mercados Victoria y González Ortega, la construcción de un nuevo recinto ferial, la mejora de la imagen urbana del Centro Histórico y la rehabilitación del estadio de fútbol, el estadio municipal de béisbol y la Unidad Deportiva Municipal. El primer informe refuerza esta orientación al presentar a Silao como una administración que busca rendir cuentas, cuidar la ciudad, fortalecer la educación, activar proyectos comunitarios y consolidar una visión de ciudad “familiarmente sostenible”. En conjunto, Silao aborda el espacio público como infraestructura urbana, ambiental, deportiva, educativa, comercial y comunitaria, asociada con movilidad, limpieza, imagen urbana, mercados, residuos, seguridad, participación ciudadana y calidad de vida.

3.2.38 Tarandacuao

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Tarandacuao 2024-2027 plantea una agenda vinculada con bienestar social, familia, salud, educación, seguridad, participación ciudadana, medio ambiente, cultura comunitaria y mejora de servicios. El proceso participativo identifica expresamente que, en materia social, una de las prioridades de la población está en la familia y los espacios públicos, mientras que en materia gubernamental aparece el interés por acciones de seguridad; además, reconoce a la sociedad como un actor activo que usa redes sociales y áreas públicas para conocer información, participar en acciones comunitarias y colaborar en proyectos de seguridad, prevención y medio ambiente. Aunque el documento no desarrolla una política específica de diseño urbano o espacio público, sí incorpora dependencias directamente relacionadas con su gestión, como Servicios Públicos, Transformación Urbana, Obras Públicas, Seguridad Pública, Tránsito y Transporte, Desarrollo Económico, Turismo y Ecología, y Educación, Cultura y Bibliotecas Públicas. En conjunto,

Tarandacuao vincula el espacio público con convivencia familiar, seguridad comunitaria, participación ciudadana, salud, educación, prevención, medio ambiente, cultura local, turismo, servicios públicos y transformación urbana.

3.2.39 Tarimoro

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Tarimoro 2024-2027 plantea una agenda vinculada con movilidad, urbanización, servicios públicos, deporte, turismo, medio ambiente, agua, seguridad y participación ciudadana. El programa se estructura en cinco ejes, entre ellos “Un Tarimoro dinámico y sustentable” y “Un Tarimoro sustentable y regenerativo”, desde los cuales se busca mejorar las condiciones ambientales y de los asentamientos humanos, así como construir comunidades rurales sostenibles y participativas. En términos de acciones concretas, el municipio propone pavimentar calles en zonas rurales y urbanas, electrificar y alumbrar calles, dar mantenimiento a vialidades, gestionar ciclovías y vialidades, construir trotapistas, regularizar asentamientos urbanos, promover atractivos turísticos, festividades y eventos municipales, así como fortalecer la cultura ambiental. También incorpora acciones ambientales y de servicios, como optimizar redes hidráulicas y de drenaje, promover el uso de energías renovables, ampliar infraestructura de agua, reutilizar agua tratada en instalaciones deportivas, camellones y jardines, y desarrollar campañas de difusión ambiental. En conjunto, Tarimoro aborda el espacio público como una red de calles, vialidades, alumbrado, ciclovías, trotapistas, espacios deportivos, camellones, jardines, servicios urbanos, turismo local, medio ambiente y participación comunitaria.

3.2.40 Tierra Blanca

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Tierra Blanca 2024-2027 plantea una agenda asociada con armonía comunitaria, seguridad, infraestructura, servicios básicos, cultura, tradiciones, alegría pública y cercanía gubernamental. Desde la presentación, el municipio afirma que trabajará para mejorar infraestructura, calles y viviendas, bajo la idea de que un municipio que crece con infraestructura avanza no solo en cemento y concreto, sino en calidad de vida. También plantea “vivir con tranquilidad”, con atención a cada calle, barrio y rincón del municipio, particularmente en favor de mujeres, niñas, niños y adolescentes. De manera

más directa, el programa señala que los espacios públicos son para que las familias disfruten y la comunidad se una, por lo que la cultura, las fiestas y las tradiciones forman parte de la agenda de convivencia. En conjunto, Tierra Blanca vincula el espacio público con calles, barrios, infraestructura básica, seguridad, vida comunitaria, cultura, fiestas, tradiciones, convivencia familiar, atención territorial y calidad de vida.

3.2.41 Uriangato

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Uriangato 2024-2027 plantea una agenda vinculada con seguridad, dignidad social, educación, salud, economía textil, turismo, desarrollo urbano, medio ambiente y crecimiento ordenado. El programa se estructura en seis ejes, entre ellos “Uriangato Fuerte y Seguro”, “Uriangato Digno”, “Uriangato Educado y Saludable”, “Uriangato Gobierno Eficiente y Eficaz”, “Uriangato Próspero y Sustentable” y “Uriangato Amigable con su Entorno”. Este último eje es el más cercano al espacio público, pues propone un crecimiento amigable con el entorno, respetuoso de la normativa y de los planes de desarrollo municipal y metropolitano, con acciones claras y específicas en materia de infraestructura, espacios verdes, plazas públicas y vialidades funcionales. También se vincula con la agenda turística, cultural y deportiva, al plantear la promoción de Uriangato como destino de negocios, arte, cultura, deporte y espectáculos de primer orden. En conjunto, Uriangato aborda el espacio público desde una lógica de ordenamiento, infraestructura, áreas verdes, plazas públicas, vialidades, turismo, cultura, deporte, sustentabilidad y fortalecimiento de la economía local.

3.2.42 Valle de Santiago

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Valle de Santiago 2024-2027 plantea una agenda asociada con desarrollo económico, bienestar social, seguridad, ordenamiento territorial, medio ambiente, sostenibilidad, servicios públicos y gobernanza. El documento reconoce como problema central el crecimiento disperso y desequilibrado, con causas vinculadas a la falta de aplicación de normativas urbanas, cambio de uso de suelo agrícola y forestal a urbano, asentamientos en zonas de riesgo, transporte público fuera de vida útil, deficiente prestación de servicios públicos, insuficiente infraestructura urbana y espacios públicos, escasez de

agua, manejo insuficiente de basura, contaminación industrial y degradación del suelo. Desde su eje “Valle de Santiago mejor ordenado, medio ambiente y sostenibilidad”, el espacio público queda asociado a ordenamiento urbano, servicios públicos, movilidad, infraestructura urbana, gestión ambiental, agua, residuos y protección de recursos naturales. Además, el programa incorpora una dimensión tecnológica y de gestión para mejorar servicios urbanos, con sistemas inteligentes, sensores, georreferenciación, tableros de control y monitoreo en tiempo real para alumbrado, movilidad, seguridad, agua potable y recolección de residuos. En conjunto, Valle de Santiago aborda el espacio público desde una perspectiva más estructural: crecimiento urbano, servicios públicos, sostenibilidad ambiental, movilidad, seguridad, gestión de residuos, infraestructura urbana y gobernanza digital.

3.2.43 Victoria

En materia de espacio público, los documentos revisados para Victoria muestran una agenda principalmente social y rural, más que urbana o territorialmente estructurada. El Programa de Gobierno Municipal 2024-2027 se organiza en cuatro ejes —Bienestar social y desarrollo humano, Gobierno en transformación, Desarrollo económico e infraestructura, y Seguridad y derechos humanos— y vincula el espacio público de manera indirecta con servicios básicos, agua, drenaje, alumbrado, caminos, infraestructura básica, conectividad, cultura, deporte, convivencia, participación ciudadana y sustentabilidad. La ficha técnica elaborada para el anuario señala que el espacio público no aparece como sistema estructurado, sino como soporte de cohesión social, reunión comunitaria e infraestructura recreativa. El Primer Informe confirma esa orientación: reporta mantenimiento de canchas y espacios deportivos con inversión de 150 mil pesos, eventos culturales y festividades, uso del jardín principal como recinto oficial para el informe, feria del pueblo con actividades culturales, deportivas y juegos mecánicos gratuitos, además de más de 350 solicitudes atendidas para montaje de escenarios, mantenimiento y limpieza de parques, jardines y panteón. En conjunto, Victoria entiende el espacio público como lugar de reunión, convivencia, deporte, fiesta cívica y servicios municipales, pero todavía sin una lógica de red urbana, sistema territorial o indicadores espaciales.

3.2.44 Villagrán

En materia de espacio público, el Programa de Gobierno Municipal de Villagrán 2024-2027 plantea una agenda asociada con desarrollo urbano ordenado, infraestructura básica, servicios públicos, movilidad, sustentabilidad, seguridad, turismo y calidad de vida. El municipio se reconoce como parte del corredor urbano-industrial Celaya-Salamanca, con un sistema de espacio público fragmentado y concentrado en la cabecera municipal, presencia de jardín principal y espacios tradicionales, déficit de servicios públicos básicos y presión por crecimiento urbano e industrial. Desde esa lógica, el programa propone fortalecer la infraestructura urbana municipal, mejorar servicios como agua, drenaje y alumbrado, actualizar el Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial, desarrollar espacios públicos incluyentes, mejorar el equipamiento urbano e impulsar la movilidad activa y la accesibilidad universal. También incorpora acciones de recuperación del sistema hídrico superficial, tratamiento de aguas residuales, gestión de residuos sólidos, transporte público urbano, conectividad regional, infraestructura turística, patrimonio cultural y festividades locales. En conjunto, Villagrán aborda el espacio público como parte de una agenda de consolidación urbana e industrial: servicios básicos, infraestructura, accesibilidad, movilidad, agua, drenaje, alumbrado, equipamiento, turismo, sustentabilidad y ordenamiento territorial.

3.2.45 Xichú

En materia de espacio público, los documentos revisados para Xichú muestran una agenda rural-ambiental, donde el espacio público no se entiende principalmente como parque urbano, sino como sistema territorial de caminos, paisaje, comunidades, centralidades locales, cultura y servicios básicos. El Programa de Gobierno Municipal 2024-2027 se estructura en cuatro dimensiones —desarrollo humano y social, economía, medio ambiente y territorio, y administración pública—, y vincula el espacio público con salud, educación, cultura, deporte, bienestar social, turismo sustentable, conservación de recursos naturales, manejo del agua y ordenamiento territorial. La cartera de proyectos prioriza infraestructura hídrica, cisternas, sanitarios con biodigestor, bordos, ampliación de redes de agua, conservación y rehabilitación de caminos, empedrados y huellas de concreto, calles en

comunidades indígenas y espacios deportivos en Casitas, cabecera municipal y Huamúchil. El Primer Informe confirma esa orientación con acciones de cultura comunitaria, festivales, talleres, uso del Jardín Principal, biblioteca pública, turismo de naturaleza, Ruta del Venado, rehabilitación de caminos, puente vehicular, baños públicos para canchas de usos múltiples, equipamiento de agua entubada, tanques de almacenamiento y cisternas. En conjunto, Xichú aborda el espacio público como una red rural de conectividad, agua, caminos, cultura, turismo de naturaleza, deporte, centralidades comunitarias, servicios básicos, paisaje serrano y conservación ambiental.

3.2.46 Yuriria

En materia de espacio público, los documentos revisados para Yuriria muestran una agenda territorial con un eje estructurante claro: la Laguna de Yuriria. El Programa de Gobierno Municipal 2024-2027 plantea cinco ejes, entre ellos “Infraestructura, movilidad y servicios públicos para el progreso”, “Prevención integral y comunidades en armonía” y “Desarrollo humano sustentable”, desde los cuales el espacio público se vincula con infraestructura urbana, movilidad, servicios públicos, seguridad, cultura, deporte, turismo, vivienda, agua, caminos rurales y recuperación ambiental. El proceso participativo identificó como preocupaciones ciudadanas la inseguridad, calles, banquetas, agua potable, limpieza de la ciudad y alumbrado público; además, incorporó prioridades como relanzar a Yuriria como Pueblo Mágico, limpiar la laguna, modernizar el transporte público, ampliar internet en plazas públicas y mejorar servicios urbanos. El Primer Informe refuerza esta orientación al reportar más de mil viviendas intervenidas con techos firmes, tinacos y estufas ecológicas, 27 bordos de captación, 344 mil crías de peces, 66 tramos de caminos rurales, cinco centros comunitarios de atención a la primera infancia, festivales culturales y gastronómicos, acciones de recuperación de la laguna, uso intensivo de la Casa de la Cultura y centralidades cívicas como espacios de reunión. En conjunto, Yuriria aborda el espacio público como un sistema hídrico, productivo, turístico y comunitario, donde la laguna, los caminos, las plazas, la cultura, la vivienda, el campo, los servicios públicos y la confianza ciudadana forman parte de una misma estrategia de recuperación territorial.

Conclusiones generales

El Anuario Estatal de Espacio Público en Guanajuato permite observar que el espacio público es mucho más que parques, plazas o jardines. Es una infraestructura social, ambiental, económica y territorial que sostiene la vida cotidiana: conecta viviendas con escuelas, mercados, centros de trabajo, servicios de salud, transporte público, espacios deportivos, centros históricos, cuerpos de agua, comunidades rurales y zonas metropolitanas. Bajo esta perspectiva, el espacio público no debe entenderse como un destino aislado, sino como un sistema continuo de calles, banquetas, cruces, plazas, parques, jardines, caminos, corredores, centralidades comunitarias y espacios de convivencia.

El primer hallazgo del documento es conceptual. Aunque el espacio público está presente en la vida diaria de todos los municipios, no siempre aparece nombrado, definido o estructurado en los instrumentos de planeación. En muchos programas municipales, el tema se expresa de manera indirecta a través de obra pública, alumbrado, pavimentación, caminos, servicios básicos, deporte, cultura, turismo, seguridad, limpieza, áreas verdes o mantenimiento urbano. Esto muestra que el espacio público sí forma parte de la acción municipal, pero con frecuencia se gestiona como suma de obras o servicios, no como una política territorial integral.

El segundo hallazgo es territorial. Guanajuato no puede leerse como un estado monocéntrico. Su estructura urbana es policéntrica, metropolitana y regional: León, Irapuato, Celaya, Salamanca, Silao, Guanajuato, San Miguel de Allende y otros municipios articulan corredores económicos, turísticos, industriales, agroalimentarios y de servicios. Al mismo tiempo, municipios rurales y serranos organizan su espacio público en torno a caminos, jardines principales, canchas, templos, escuelas, plazas comunitarias, bordos, cuerpos de agua, paisajes naturales y festividades. Por ello, una política estatal de espacio público no puede aplicar una sola receta: debe reconocer las diferencias entre municipios metropolitanos, industriales, turísticos, rurales, patrimoniales, agrícolas y serranos.

El tercer hallazgo es que la movilidad peatonal y la accesibilidad universal siguen siendo el punto débil de la agenda. Los documentos municipales suelen mencionar pavimentaciones, vialidades, caminos, alumbrado o transporte, pero pocas veces desarrollan con claridad una visión de banquetas continuas, cruces seguros, reducción de barreras, accesibilidad

para personas con discapacidad, sombra, mobiliario, seguridad vial y conectividad peatonal. Si el espacio público es camino y no sólo destino, entonces la calidad de la ciudad debe medirse también en la posibilidad de caminar, cruzar, esperar, descansar y llegar con seguridad.

El cuarto hallazgo es social. La calidad del espacio público tiene efectos directos sobre la equidad. En municipios donde existen rezagos de vivienda, hacinamiento, carencias de servicios o dispersión territorial, el espacio público adquiere una función compensatoria: permite juego, descanso, convivencia, actividad física, comercio local, acceso a servicios y construcción de comunidad. Para niñas, niños, personas mayores, mujeres, personas con discapacidad, juventudes, personas cuidadoras y población de menores ingresos, el espacio público no es un lujo urbano, sino una condición material de bienestar.

El quinto hallazgo es ambiental. En un contexto de estrés hídrico, expansión urbana, pérdida de áreas verdes, contaminación, calor extremo y deterioro de cuerpos de agua, el espacio público debe ser entendido también como infraestructura verde y azul. Parques, jardines, camellones, arbolado, bordos, lagunas, riberas, caminos rurales, áreas naturales y suelos permeables pueden contribuir a mitigar calor, infiltrar agua, recuperar paisajes, fortalecer biodiversidad y mejorar la salud urbana. Municipios como Yuriria, Xichú o Valle de Santiago muestran que el espacio público no siempre se organiza alrededor de una plaza urbana, sino también alrededor del agua, el paisaje, la producción rural y la recuperación ambiental.

El sexto hallazgo es institucional. La mayoría de los municipios cuenta con acciones relevantes, pero no siempre con indicadores adecuados para evaluar cobertura, calidad, accesibilidad, mantenimiento, seguridad, uso social o impacto territorial. Muchos programas reportan obras, metas físicas o acciones de mantenimiento, pero falta avanzar hacia métricas comunes: porcentaje de población con acceso cercano a espacios públicos de calidad, continuidad de banquetas, cruces seguros, cobertura de arbolado, iluminación, accesibilidad universal, mantenimiento de parques, percepción de seguridad, equipamiento básico y conectividad con transporte público. Sin indicadores, el espacio público queda sujeto a la obra visible, pero no necesariamente a la mejora de la experiencia cotidiana.

El séptimo hallazgo es que existen avances importantes. Algunos municipios ya incorporan nociones de red de parques, movilidad activa, accesibilidad, infraestructura verde, recuperación de espacios, centros históricos, turismo,

cultura, deporte, seguridad comunitaria y participación ciudadana. Otros han desarrollado acciones de mantenimiento, alumbrado, rehabilitación de canchas, recuperación de mercados, construcción de andadores, mejoramiento de imagen urbana, limpieza, reforestación o activación cultural. Estas acciones son valiosas, pero su impacto puede multiplicarse si se articulan en sistemas municipales de espacio público, con visión de largo plazo, presupuesto, mantenimiento, indicadores y participación comunitaria. A partir de esta revisión, el principal reto para Guanajuato no es únicamente construir más espacios, sino construir mejor la idea pública del espacio público. Esto implica pasar de la obra aislada al sistema; del parque como equipamiento al espacio público como derecho; de la pavimentación como meta a la calle completa como experiencia; del evento comunitario a la apropiación permanente; del mantenimiento reactivo a la gestión preventiva; y de la planeación municipal aislada a la coordinación metropolitana y regional.

En consecuencia, este anuario propone reconocer el espacio público como una prioridad estratégica para el desarrollo urbano, social y territorial del estado. Guanajuato necesita una agenda que combine infraestructura peatonal, accesibilidad universal, seguridad vial, áreas verdes, arbolado, plazas, parques, caminos comunitarios, movilidad activa, turismo, cultura, deporte, agua, paisaje y participación ciudadana. Solo así el espacio público podrá cumplir plenamente su función: ser el soporte común de una vida más segura, saludable, incluyente, democrática y digna para todas las personas.

Recomendaciones estratégicas

A partir del análisis conceptual, demográfico y documental realizado en este anuario, se proponen las siguientes recomendaciones estratégicas para fortalecer la agenda de espacio público en Guanajuato.

1. Construir una definición común de espacio público para el estado.

El primer paso consiste en establecer una definición operativa compartida entre gobierno estatal, municipios, organismos de planeación, academia y sociedad civil. Esta definición debe superar la idea limitada de parque, plaza o jardín, e incorporar calles, banquetas, cruces, camellones, mercados, bordes de cuerpos de agua, senderos, caminos comunitarios, espacios deportivos abiertos, corredores peatonales y centralidades barriales. Contar con un lenguaje común permitirá que los municipios identifiquen mejor sus activos, diseñen políticas más consistentes y reporten avances comparables.

2. Pasar de obras aisladas a sistemas municipales de espacio público.

La mayoría de los municipios realiza acciones vinculadas con el espacio público: pavimentación, alumbrado, rehabilitación de parques, mantenimiento de jardines, limpieza, recuperación de canchas, festivales, turismo, deporte o cultura. Sin embargo, estas acciones suelen aparecer dispersas. La recomendación central es avanzar hacia sistemas municipales de espacio público que integren diagnóstico, jerarquía de espacios, conectividad peatonal, áreas verdes, equipamientos, mantenimiento, gestión social, indicadores y presupuesto multianual.

3. Priorizar la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.

El espacio público debe entenderse como camino y no sólo como destino. Por ello, las políticas municipales deben priorizar banquetas continuas, cruces seguros, reducción de obstáculos, rampas adecuadas, iluminación peatonal, sombra, mobiliario de descanso, señalización legible y accesibilidad para personas con discapacidad. Las intervenciones en parques o plazas pierden impacto si llegar a ellas implica caminar por calles inseguras, cruzar vialidades hostiles o enfrentar barreras físicas. La caminabilidad debe ser un indicador central de calidad urbana.

4. Crear un inventario estatal y municipal de espacio público.

Guanajuato requiere una base de información territorial que permita conocer

cuántos espacios públicos existen, dónde están, en qué condiciones se encuentran, a qué población sirven y qué grado de accesibilidad tienen. Este inventario debe incluir parques, plazas, jardines, canchas abiertas, corredores, calles peatonales, banquetas estratégicas, cruces, áreas verdes, bordes de ríos, lagunas, presas, caminos rurales y espacios comunitarios. El inventario debe ser georreferenciado, actualizable y compatible con sistemas municipales de información.

5. Incorporar indicadores mínimos de calidad, cobertura y accesibilidad.

Los municipios no sólo deben reportar obras ejecutadas o metros pavimentados. Es necesario medir resultados sobre la experiencia de las personas. Se recomienda construir un tablero mínimo de indicadores: población con acceso cercano a espacios públicos de calidad, metros lineales de banquetas accesibles, cruces seguros intervenidos, cobertura de alumbrado peatonal, arbolado y sombra, mantenimiento de parques, percepción de seguridad, accesibilidad universal, equipamiento básico, limpieza, conectividad con transporte público y participación comunitaria.

6. Reconocer tipologías territoriales diferenciadas.

No todos los municipios requieren la misma política. En municipios metropolitanos e industriales, la prioridad puede estar en movilidad peatonal, parques urbanos, accesibilidad, seguridad vial, áreas verdes y recuperación de calles. En municipios rurales y serranos, el espacio público puede organizarse alrededor de caminos, jardines principales, canchas, escuelas, templos, rutas turísticas, paisaje y servicios básicos. En municipios patrimoniales o turísticos, la agenda debe integrar imagen urbana, movilidad, comercio local, gestión de visitantes y protección de la vida cotidiana. Una política estatal debe reconocer estas diferencias.

7. Integrar el espacio público con la política ambiental.

El espacio público debe formar parte de la estrategia de adaptación climática del estado. Parques, jardines, arbolado, camellones, bordes de cuerpos de agua, suelos permeables, riberas, bordos y corredores verdes pueden ayudar a reducir calor, infiltrar agua, mejorar aire, recuperar biodiversidad y fortalecer resiliencia. Se recomienda que cada municipio identifique oportunidades de infraestructura verde y azul, especialmente en zonas con déficit de sombra, riesgo de inundación, deterioro ambiental o presión urbana.

8. Fortalecer el mantenimiento como política pública.

Un espacio público no termina cuando se inaugura. Requiere limpieza, jardinería, poda, riego, alumbrado, reparación de mobiliario, pintura, seguridad, programación cultural y participación comunitaria. Se recomienda que los municipios formulen programas de mantenimiento preventivo, con calendarios, responsables, presupuesto, reportes ciudadanos y criterios de prioridad. La calidad del espacio público depende tanto de la inversión inicial como de su cuidado cotidiano.

9. Vincular espacio público, seguridad y convivencia.

La seguridad en el espacio público no debe reducirse a vigilancia o presencia policial. También depende de iluminación, actividad social, mezcla de usos, visibilidad, apropiación comunitaria, accesibilidad, mantenimiento y programación cultural. Los municipios deben impulsar estrategias de prevención situacional y social que incluyan recuperación de espacios, activación cultural y deportiva, participación vecinal, atención a juventudes, seguridad para mujeres y niñas, y mejora de entornos escolares, mercados, paradas de transporte y centros comunitarios.

10. Diseñar una agenda estatal de calles completas y cruces seguros.

Los cruces peatonales son puntos críticos del sistema de espacio público. Se recomienda impulsar un programa estatal de cruces seguros en entornos escolares, hospitales, mercados, paradas de transporte, centros históricos, accesos a parques y vialidades de alta siniestralidad. Este programa debe incluir reducción de velocidades, ampliación de banquetas, rampas alineadas, señalización, refugios peatonales, iluminación, control de vueltas vehiculares y eliminación progresiva de soluciones antipeatonales.

11. Incorporar participación ciudadana desde el diagnóstico hasta el mantenimiento.

La ciudadanía conoce los problemas cotidianos del espacio público: dónde falta luz, dónde se inunda, qué cruce es peligroso, qué parque se usa, qué cancha falta, qué banqueta está rota, qué camino conecta comunidades. Se recomienda que los municipios establezcan mecanismos de participación no sólo para consultar obras, sino para diagnosticar, priorizar, diseñar, supervisar y mantener espacios públicos. La apropiación social aumenta cuando la comunidad participa desde el inicio.

12. Coordinar la agenda municipal con la escala metropolitana y regional. Guanajuato funciona como un sistema policéntrico con corredores urbanos, industriales, rurales, turísticos y metropolitanos. Por ello, el espacio público no debe limitarse a la cabecera municipal. Es necesario coordinar proyectos entre municipios vecinos, especialmente en zonas metropolitanas, conurbaciones, corredores industriales, rutas turísticas, caminos rurales y bordes ambientales compartidos. La movilidad peatonal, ciclista, de transporte público, los parques regionales, cuerpos de agua y corredores verdes requieren coordinación intermunicipal.

13. Articular espacio público con cultura, deporte, turismo y economía local. El espacio público es también plataforma de identidad, actividad económica y vida cultural. Mercados, festividades, rutas turísticas, ferias, corredores comerciales, plazas, jardines y canchas pueden fortalecer economías locales y cohesión social. Se recomienda que la activación económica y turística no sustituya los usos cotidianos, sino que los complemente. El espacio público debe servir al visitante, pero primero debe servir a quienes habitan el municipio.

14. Crear capacidades técnicas municipales.

Muchos municipios tienen voluntad de intervenir sus espacios, pero carecen de equipos técnicos, metodologías, información o recursos suficientes. Se recomienda fortalecer capacidades en diseño urbano, accesibilidad universal, movilidad peatonal, arbolado urbano, gestión de parques, indicadores, cartografía, participación ciudadana, mantenimiento y evaluación. El gobierno estatal puede apoyar mediante guías técnicas, capacitación, asistencia a municipios y modelos de proyectos replicables.

15. Establecer una agenda de corto, mediano y largo plazo.

La política de espacio público debe combinar acciones rápidas con proyectos estructurales. En el corto plazo pueden realizarse intervenciones de bajo costo: cruces seguros, pintura, bolardos, limpieza, reparación de luminarias, poda, retiro de obstáculos, señalización y mobiliario básico. En el mediano plazo deben consolidarse redes peatonales, parques, corredores verdes, espacios deportivos y recuperación de centralidades. En el largo plazo, el reto es integrar el espacio público al ordenamiento territorial, la movilidad sostenible, la resiliencia ambiental y la planeación metropolitana.

En síntesis, Guanajuato necesita pasar de una agenda de espacio público entendida como obra, mantenimiento o evento, hacia una política territorial integral. Esto implica reconocer que el espacio público es infraestructura social, derecho urbano, soporte ambiental, red de movilidad, plataforma económica y escenario de convivencia. La calidad del espacio público debe medirse por su capacidad para mejorar la vida cotidiana: caminar con seguridad, encontrarse con otras personas, descansar, jugar, trabajar, cuidar, participar, disfrutar el paisaje y habitar el territorio con dignidad.

Bibliografía

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (1.^a ed.). Infinito.

Gobierno del Estado de Guanajuato. (2022). *Plan Estatal de Ordenamiento Territorial*. (https://iplaneg.guanajuato.gob.mx/seieg/wp-content/uploads/2022/05/PEOT_PDF_DOCUMENTO_BASE.pdf)

Gobierno del Estado de Guanajuato. (2024). *Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2050*. Gobierno del Estado de Guanajuato. https://iplaneg.guanajuato.gob.mx/wp-content/uploads/2024/02/GDSV_Plan_Estatal_de_Desarrollo_2050_Version_Sintesis.pdf

Gobierno del Estado de Guanajuato. (2025). *Programa de Gobierno 2024-2030: El Programa de la Gente*. Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato. <https://iplaneg.guanajuato.gob.mx/wp-content/uploads/2025/04/Programa-de-Gobierno-2024-2030.pdf>

Hábitat III. (2015). *Documento temático de Hábitat III: 11 - Espacio público*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible. https://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf

Hernández Martínez, P. (2014, 12 de agosto). *Carta Mexicana de los Derechos del Peatón*. Arquine. <https://arquine.com/carta-mexicana-de-los-derechos-del-peaton/>.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Marco Geoestadístico 2020*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Principales resultados por localidad (ITER)*. Censo de Población y Vivienda 2020. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/app/scitel/Default?ev=10>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). *Conjunto de datos vectoriales de uso del suelo y vegetación. Escala 1:250 000. Serie VII*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/usosuelo/>

- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on cities* (E. Kofman & E. Lebas, Eds. & Trans.). Blackwell. (Obra original publicada en 1968).
- Montgomery, C. (2013). *Happy city: Transforming our lives through urban design*. Farrar, Straus and Giroux.
- NACTO. (2013). *Urban street design guide*. National Association of City Transportation Officials.
- NACTO & Global Designing Cities Initiative. (2016). *Global street design guide*. Island Press.
- Naciones Unidas. (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Organización de las Naciones Unidas.
- ONU-Hábitat. (2019). *Guía global para el espacio público: De principios globales a políticas y prácticas locales*. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/06/guia_global_ep.pdf
- Remes, R. (2021). *La República Peatonal: Cómo hacer que los peatones caminen en la agenda pública* [Kindle edition].
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población, & Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). *Metrópolis de México 2020*. SEDATU, CONAPO e INEGI.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Project for Public Spaces.
- World Health Organization. (2011). *World report on disability*. World Health Organization.

ANEXOS

Presentaciones de municipios participantes en el “Taller de espacios vivos - Guanajuato, 2025-26”

El presente documento forma parte del trabajo realizado por Refleacciona con Responsabilidad, A. C., en su oficina de Guanajuato, con la finalidad de alinear políticas en materia de espacio público. Hemos contado con la colaboración de la Secretaría del Nuevo Comienzo, a través del fondo “Tocando corazones”, mediante el cual hemos hecho una coinversión para desarrollar diversas actividades, entre ellas un taller con las áreas de planeación de los municipios de Guanajuato.

Producto de ese trabajo, algunos de los institutos de planeación y áreas de planeación de los municipios participantes, nos compartieron algunas proyecciones para sus localidades, las cuales pueden verse a continuación, en orden alfabético:

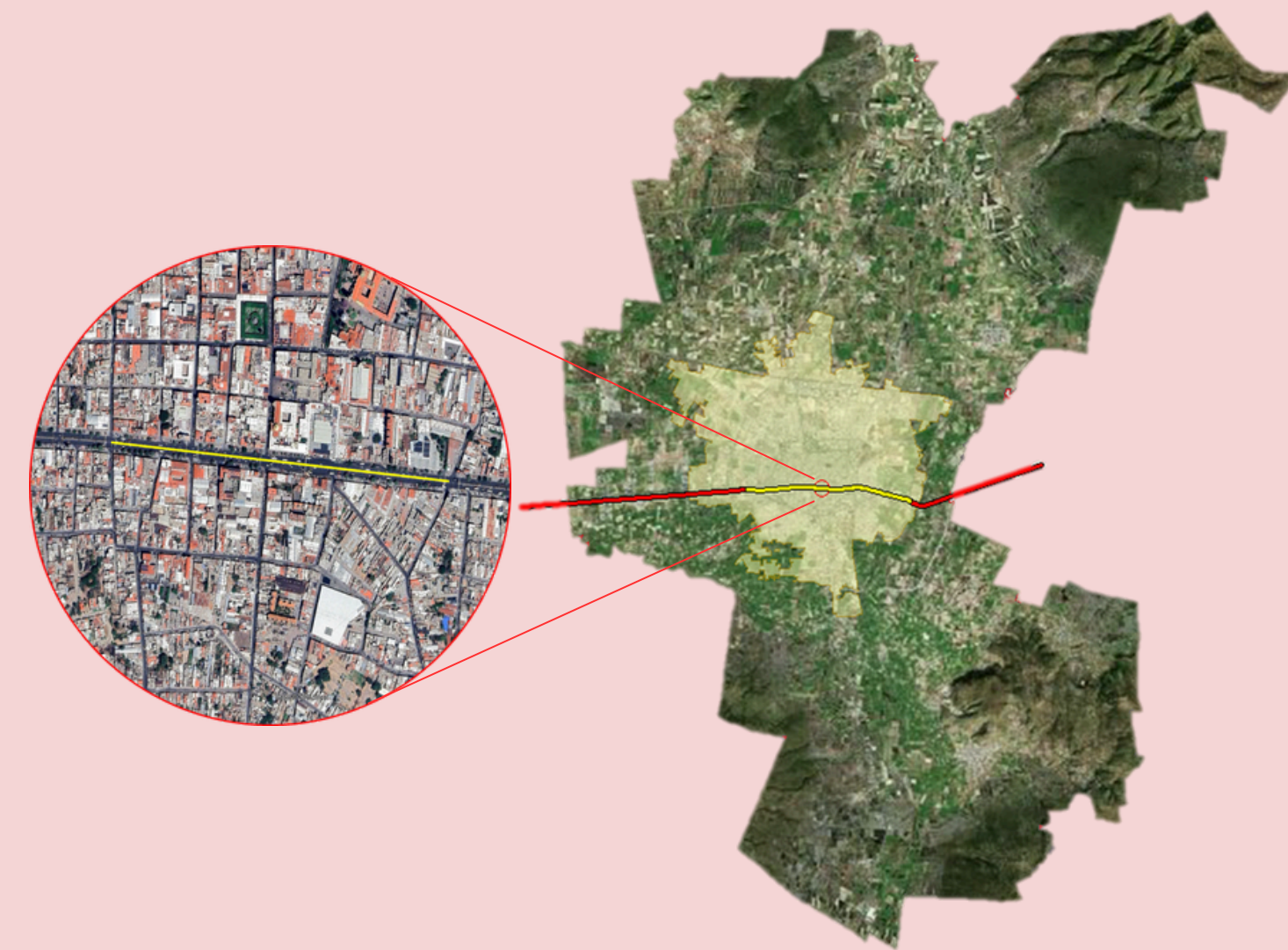
1. Celaya
2. Coroneo
3. Guanajuato
4. Irapuato
5. León
6. Romita
7. Salamanca
8. San Francisco del Rincón
9. Silao de la Victoria
10. Valle de Santiago

Bvd. Adolfo López Mateos

Celaya, Gto.



UBICACIÓN



Se localiza dentro
del centro historico
de la ciudad de
Celaya,
correspondiendo a
un tramo de
aproximadamente
770 m.



DIAGNÓSTICO

-  Déficit de áreas verdes.
-  Exceso de rutas de transporte en un solo punto generando confusión entre los usuarios.
-  Banquetas deficientes.
-  No existen condiciones de movilidad universal.
-  Asaltos y robos.
-  Puente peatonal con falla estructural.
-  Comercio informal.



OBJETIVOS



- Priorizar la movilidad peatonal y ciclista segura.
- Ordenar el comercio y recuperar banquetas.
- Optimizar la movilidad vehicular.
- Rehabilitar la imagen urbana mediante infraestructura verde y espacio público de calidad.

ESTRATEGIAS

- Creación de corredores verdes y pulmones urbanos.
- Mejorar las condiciones de movilidad peatonal, accesibilidad universal y seguridad vial.
- Incorporación de ciclovías en ambos sentidos de circulación, integradas a la red municipal, con el objetivo de consolidar un corredor de movilidad.
- Retiro del puente peatonal.



- Incorporación de mobiliario urbano adecuado y suficiente.
- Reorganización de las zonas comerciales y del comercio ambulante, liberando las áreas de tránsito peatonal y ordenando la ocupación del espacio público.
- Reorganización de las rutas de transporte público con el objetivo de reducir la congestión vehicular ocasionada por la concentración de autobuses en la zona central

ESCENARIO ESPERADO



Elementos principales



Paso inferior vehicular



Superficie superior peatonal



Áreas verdes y mobiliario urbano



Espacio para tránsito ciclista



Mayor organización y seguridad

Beneficios esperados



Mejora en la imagen urbana



Entorno más seguro para todos



Recuperación del espacio público

Gracias

Boulevard Adolfo López Mateos, Celaya Gto.



CORONEO, GTO.

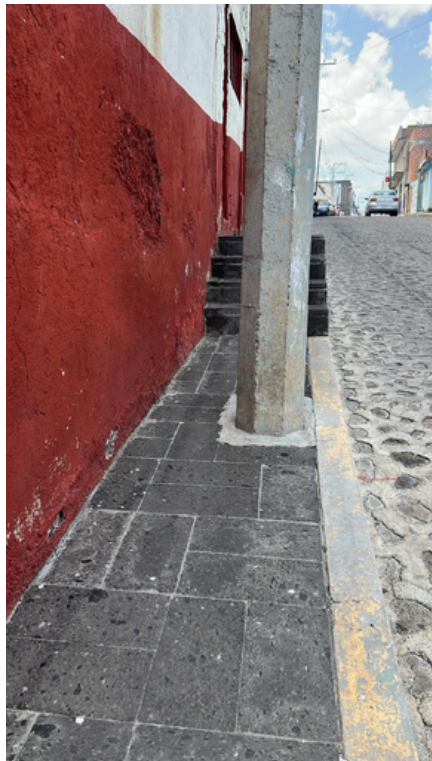


DIAGNÓSTICO



FACTORES CRÍTICOS

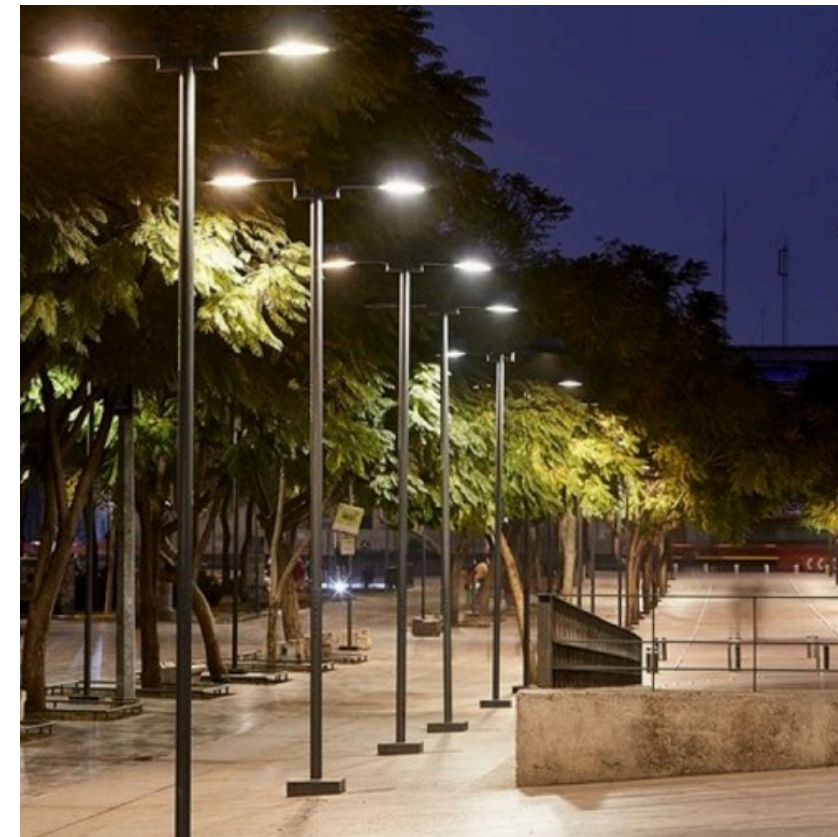
- Obstáculos en banquetas
- Banquetas con muchas rampas
- Banquetas estrechas
- Falta de señalización
- Falta de cruces peatonales
- Arbolado urbano nulo
- Desorden vial
- Falta de cultura vial
- Ocupación del arroyo vehicular por comerciantes.
- Falta de un diseño adecuado para toda la ciudadanía.





OBJETIVOS

- Remover obstáculos de las vialidades.
- Limitar la circulación de vehículos.
- Implementación de áreas verdes.
- Mejorar la educación vial y peatonal.



ESTRATEGIAS



- Gestión de tráfico y movilidad.
- Campañas para la educación vial.



- Participación ciudadana
- Mesas de trabajo

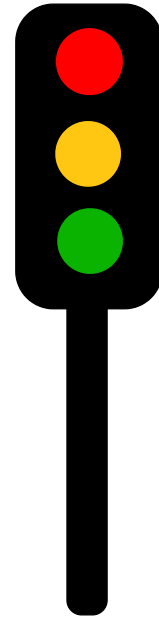


ACCIONES Y PROYECTOS



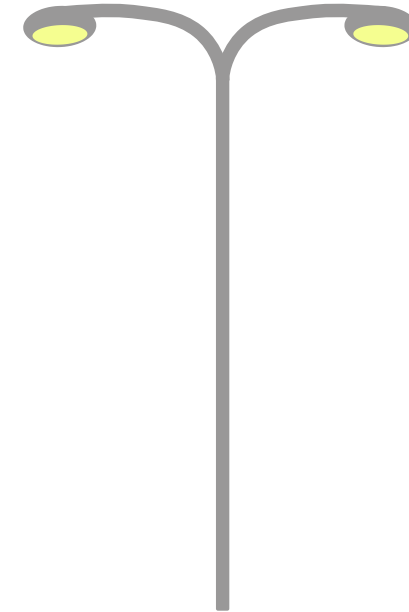
01

Promover la movilidad activa y mejorar el diseño peatonal.



02

Reducir el tráfico y gestionar la velocidad.



03

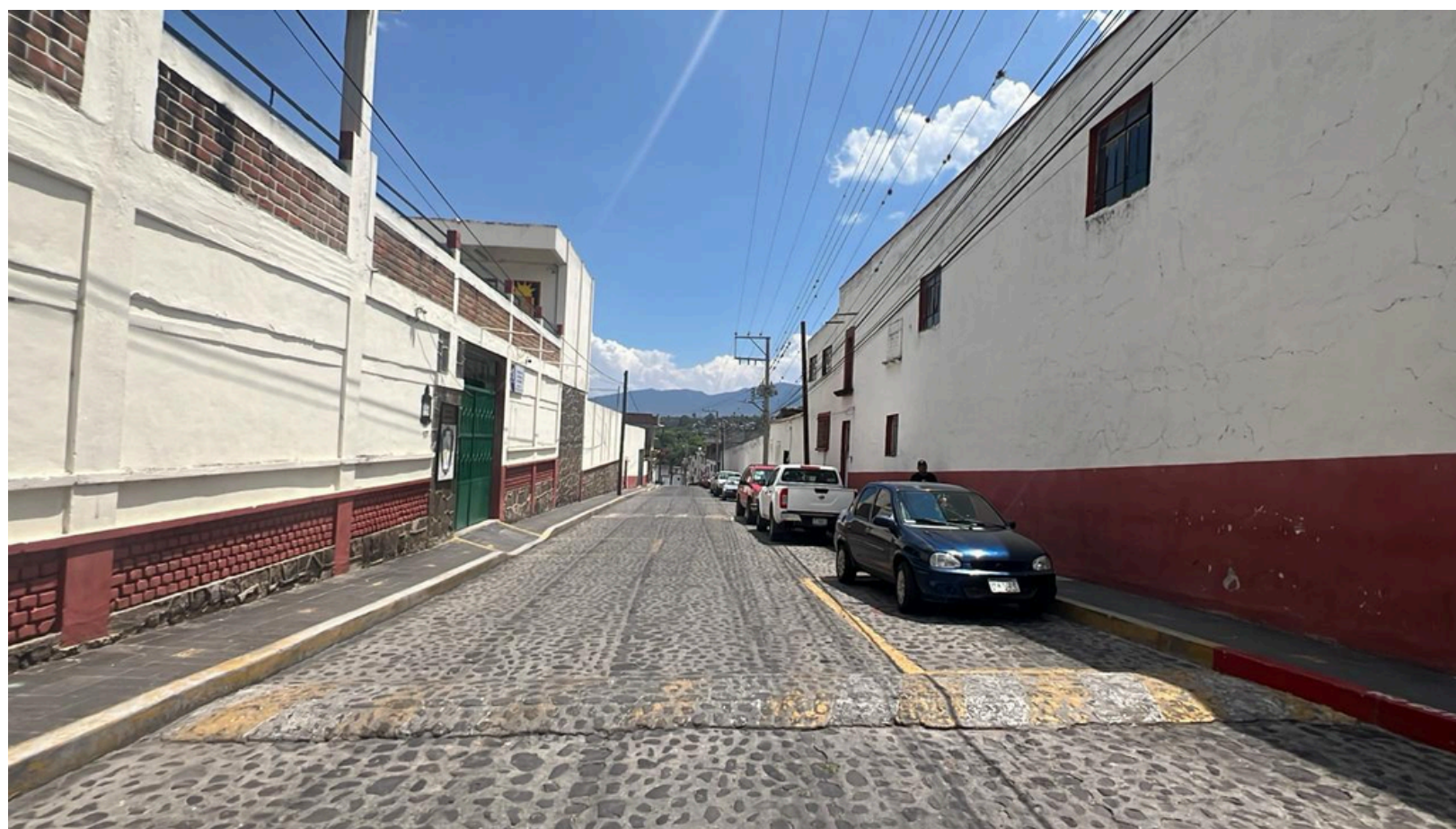
Mejorar la infraestructura, mejor accesibilidad, iluminación y conectividad.



04

Mantenimiento de la infraestructura y del entorno urbano.

ESCENARIO ESPERADO



ESCENARIO ESPERADO



Taller de Espacios Públicos

Intervención urbana para espacios públicos en Arroyo Verde-Yerbabuena, Guanajuato, Gto.

Participantes:

Ma del Rocío Martínez Velázquez
María Teresa Sánchez Navarro
María Eugenia Noriega Barbosa
Diego Alonso Reyes Sánchez
José Miguel Soto Parra
Alfredo Arredondo Pérez

Febrero a mayo 2026



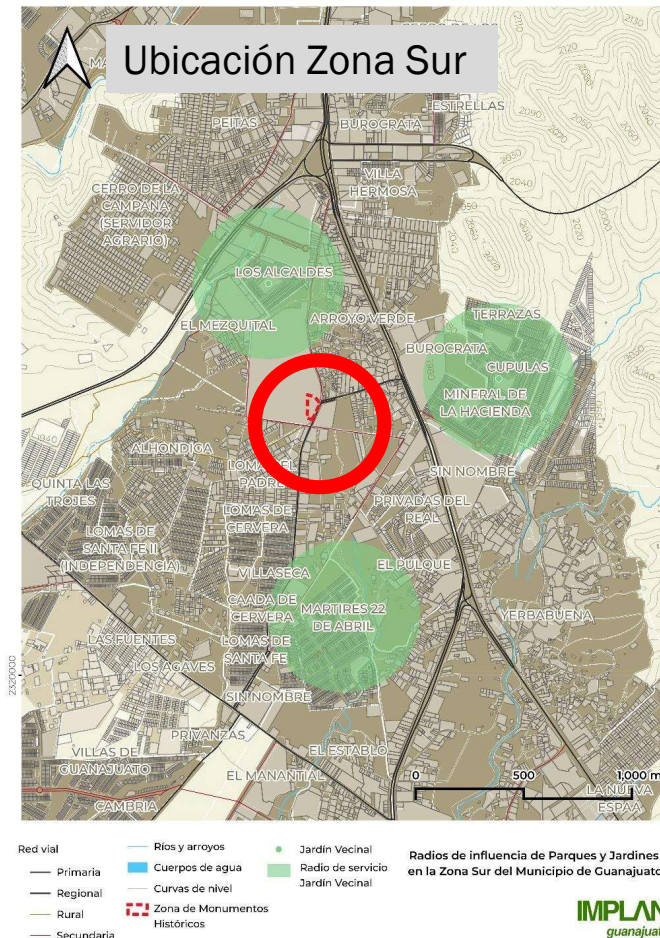
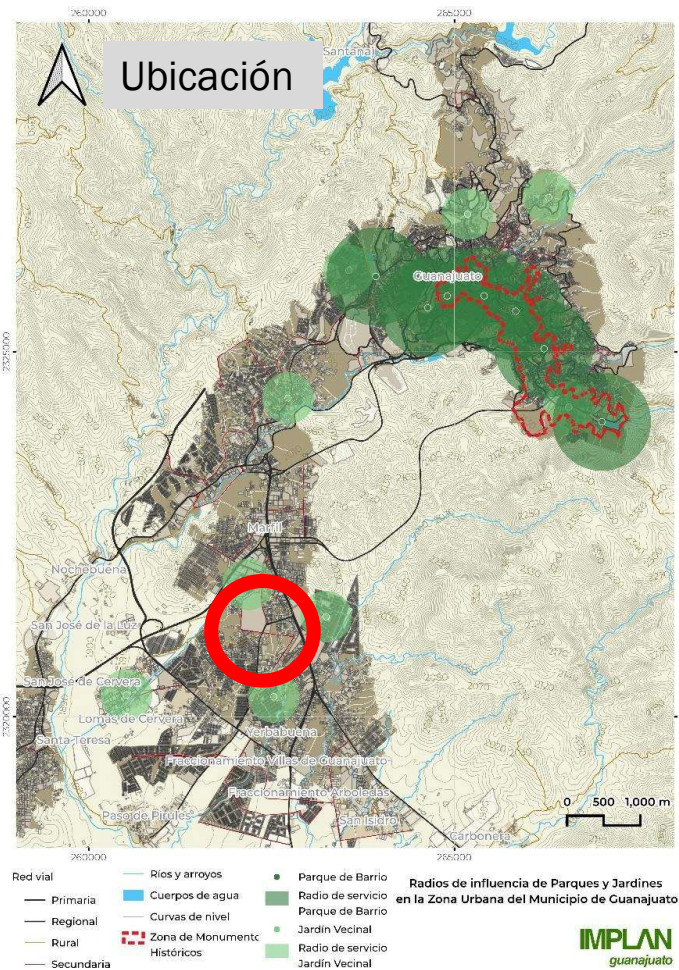
Documento final a disposición en la liga:

<https://docs.google.com/document/d/1zrPAPYYhh3u922tXv6M50CqXJ5tyCRLs/edit>



1. DIAGNÓSTICO

Actualmente, la zona se vislumbra como un punto estratégico de alta centralidad urbana, al articular equipamientos de escala municipal y regional como Hospital del IMSS Guanajuato Capital; Auditorio La Colmena; Unidad Deportiva Municipal Yerbabuena; y áreas comerciales y de servicios en la zona.



2. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL: Diseñar e intervenir a partir del urbanismo participativo donde las personas y su ecosistema son el centro logrando soluciones situadas (propias del contexto). Reordenar la jerarquía de movilidad urbana, recuperar el espacio público que incentive el tejido social, aumentar el confort ambiental y consolidar un sistema peatonal que articule los principales equipamientos de la zona de

OBJETIVOS PARTICULARES

Priorizar el peatón, ciclista y transporte público sobre el automóvil para mejorar accesibilidad y reducir impactos.

Incorporar infraestructura verde y manejo sostenible para mejorar la calidad ambiental y el confort.

Crear una red continua y segura de movilidad activa que articule los equipamientos urbanos.

Recuperar y habilitar espacios subutilizados para fomentar uso social, inclusivo y de calidad.



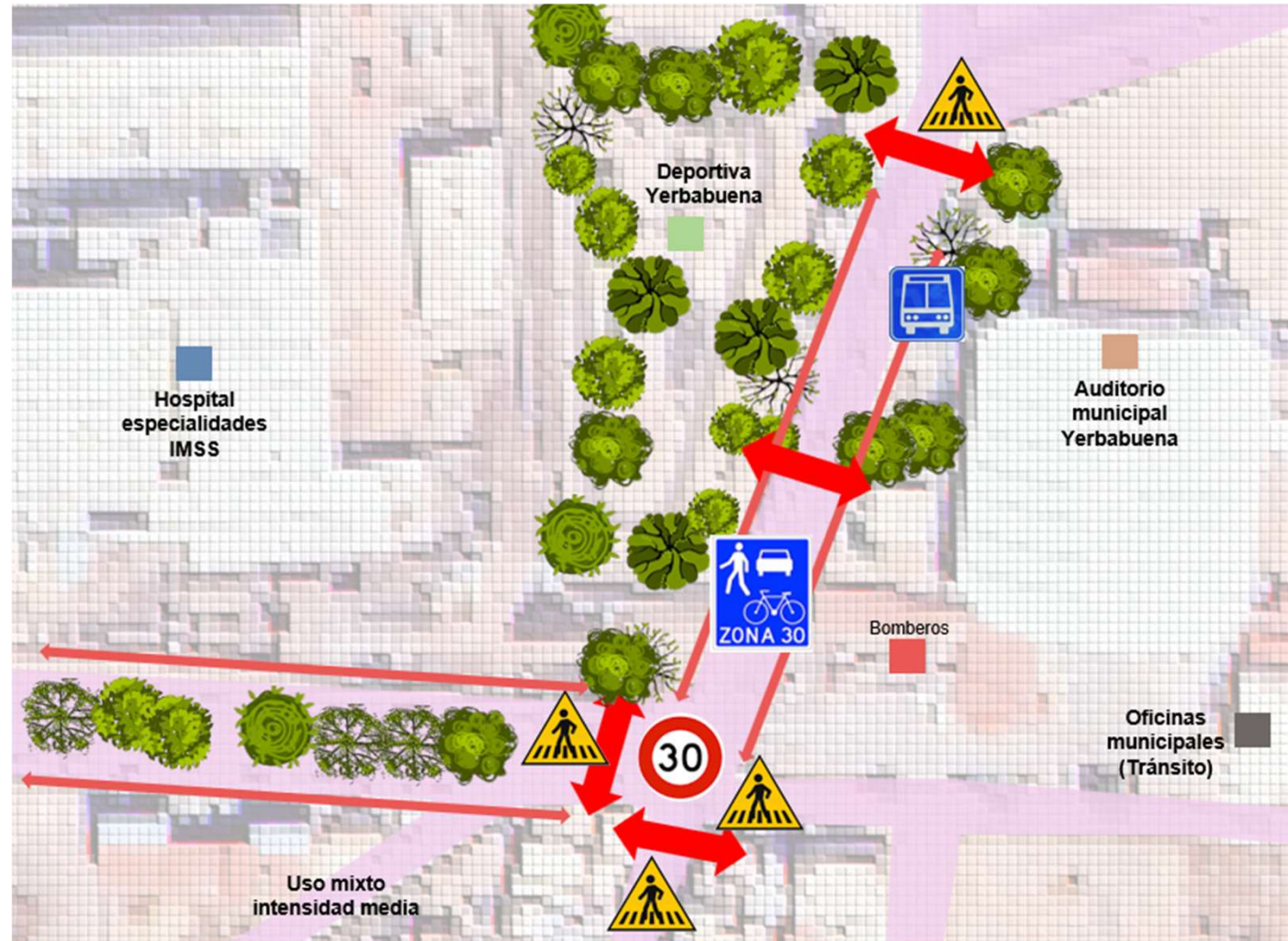
3. ESTRATEGIAS

1. Reestructura de la zona con la pirámide de movilidad sustentable.
2. Garantizar la salud ecosistémica.
3. Conexión de equipamientos.
4. Ampliación y apertura del espacio público.



4. ACCIONES Y PROYECTOS

1. Ampliación de banquetas.
2. Creación de calles Zona 30, con rampas, ciclovías, zonas peatonales y pasos de cebra a nivel de banqueta.
3. Reforestación urbana: Reforestar que permitan los ciclos hídricos como la recarga acuífera y permeabilidad de los suelos aumentando la capacidad de infiltración hidrológica y el uso público en la Deportiva Yerbabuena, camellones y calles.
4. Espacio público para todos. Incluir el jardín de la Deportiva Yerbabuena como espacio público, eliminando el muro de delimitación con la calle, para ser aprovechado de forma gratuita tanto para cuidadores como para vecinos.



5. ESCENARIO ESPERADO

La zona es de movilidad universal con diversidad de cuerpos y capacidades con criterios de pertenencia proximidad y permanencia en el espacio público de las actividades tanto de los vecinos, como de las personas que hacen uso del equipamiento a nivel regional.

Se garantizó la salud ecosistémica de tal manera que el habitante no solo cuente con una zona de confort, sino también salud física y mental.

Los equipamientos están conectados de forma peatonal y de movilidades alternativas, por encima del uso de automóviles particulares.

Los espacios tienen un enfoque de urbanismo interseccional, de modo que existe un diseño urbano en función del territorio y su población, que permite realizar libremente las actividades obligatorias (producción y educación) incluyendo las actividades de cuidado (salud, domésticas, alimentación, cuidado de infancias, etc.)



CALLE PÍPILA

Irapuato, Gto.

11-017

Diagnóstico

Fortalezas

- Flujo de transeúntes de diferentes edades principalmente por las tardes.
- Circulación constante de ciclistas por calle Pípila.
- Tramo propuesto a intervenir es transición de la vialidad primaria a vialidades locales.

Debilidades

- Pocos espacios para convivencia vecinal
- Falta de vegetación
- Banquetas con desniveles y en mal estado de conservación.
- Banquetas estrechas.

Oportunidades

- Incremento de zonas peatonales vivas.
- Activación de la zona con comercios y servicios.

Amenazas

- Sensación de inseguridad por no ser una vialidad concurrida por peatones.
- Señalética y diferentes elementos obstruyendo las banquetas.

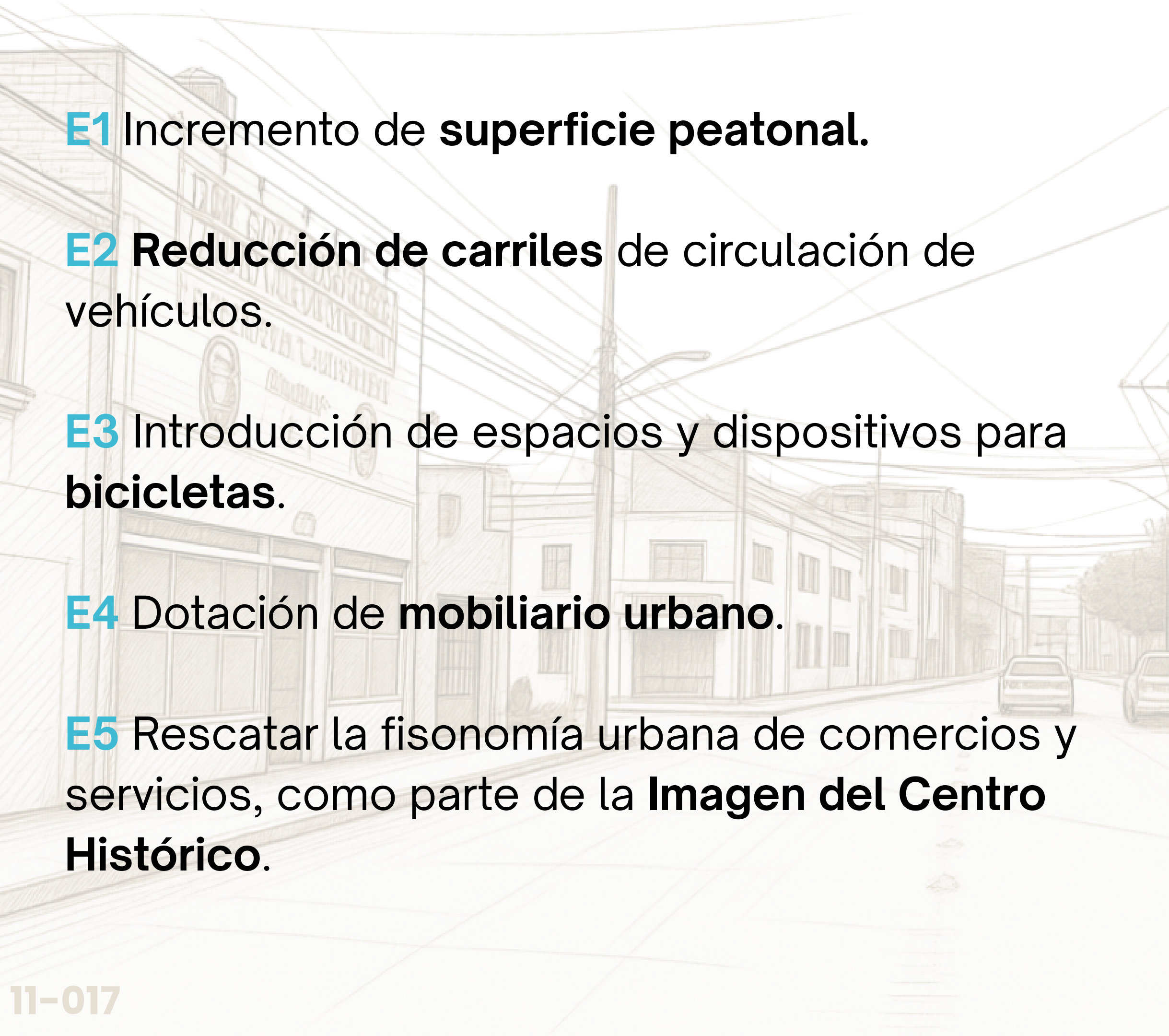
Objetivo General

Adecuar la movilidad del tramo Norte de la Calle Pípila como espacio vivo para el confort de los transeúntes.



Objetivos Específicos

- **Reducir** la infraestructura para vehículos de motor.
- **Incentivar** a transeúntes a circular por entornos verdes y con identidad.
- **Recuperar** el flujo histórico peatonal.
- **Reducir** la velocidad de acceso al Polígono del Centro Histórico.



E1 Incremento de **superficie peatonal**.

E2 Reducción de **carriles** de circulación de vehículos.

E3 Introducción de espacios y dispositivos para **bicicletas**.

E4 Dotación de **mobiliario urbano**.

E5 Rescatar la fisonomía urbana de comercios y servicios, como parte de la **Imagen del Centro Histórico**.

Estrategias

Acciones y Proyectos

P1 Reducción a **un carril vehicular por sentido** de circulación y dotación de ciclovía.

P2 Recuperación de **plazoletas vecinales** con áreas de descanso.

P3 Intervención de las **fachadas** de los inmuebles.

A1 Rescatar la **fisonomía urbana de comercios y servicios**, como parte de la Imagen del Centro Histórico.

A2 Gestión interinstitucional local para la realización de **actividades físicas** de caminata y paseo en bicicleta.

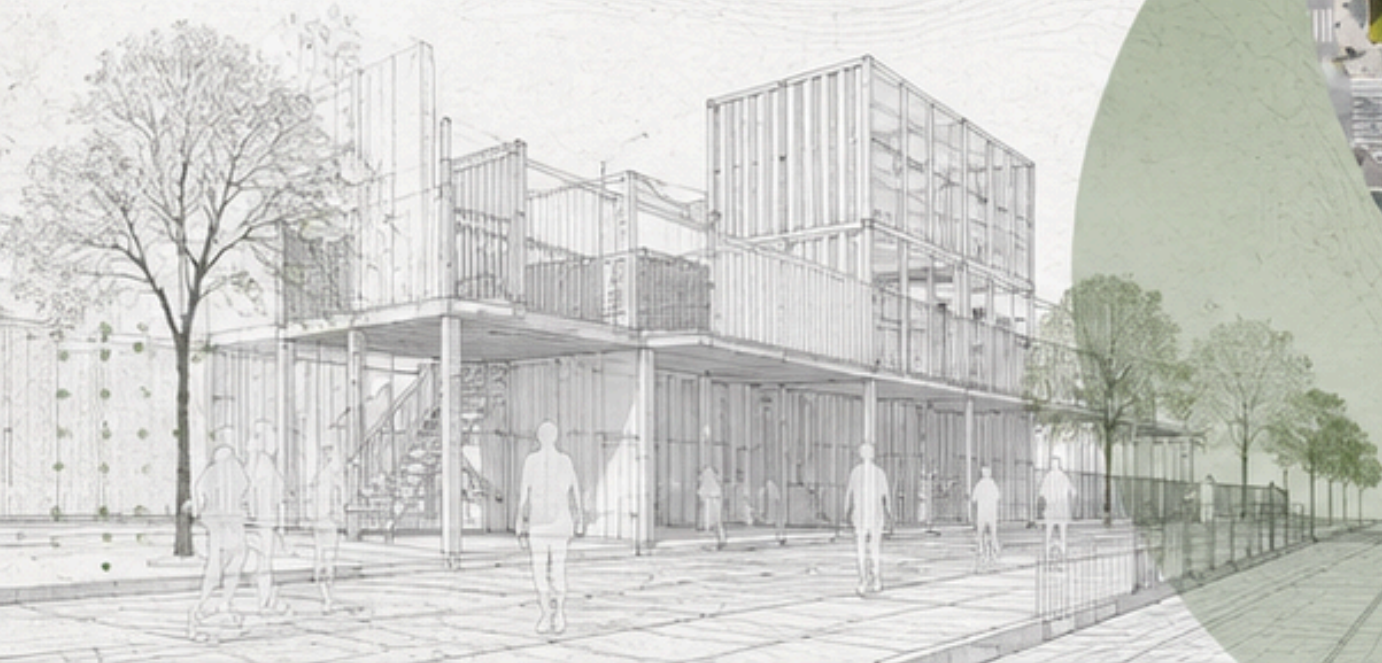
Calle Pípila

Escenario esperado



PROPUESTA DE **REACTIVACIÓN** DEL BORDE NORTE DEL **PARQUE JUÁREZ**

INTERVENCIÓN INTEGRAL PARA FORTALECER
LA CONECTIVIDAD, LA SEGURIDAD Y
LOS USOS DIVERSOS Y SOSTENIBLES.



¿QUÉ SUCEDE EN PARQUE JUÁREZ?



CATEGORÍA	PROBLEMÁTICA
 Condición urbana y conectividad	 Accesos principales poco definidos y sin jerarquía clara
	 Barreras físicas y perceptuales en el perímetro
	 Baja integración entre el parque y su entorno inmediato y accesibilidad
 Usos de suelo y entorno	 Predominio de uso industrial sin generación de actividad constante
	 Baja generación de flujos peatonales
 Uso y equipamiento	 Mobiliario y equipamiento vandalizado
	 Iluminación insuficiente en zonas arboladas y trayectos
	 Espacios deportivos, recreativos y baños subutilizados



PROBLEMA PRINCIPAL

El borde norte del Parque Juárez constituye una franja subutilizada que funciona como barrera urbana y desaprovecha su potencial para activar el parque y fortalecer la relación entre espacio público y ciudad.

FODA

FORTALEZAS

- ✓ Ubicación estratégica
- ✓ Equipamiento diverso
- ✓ Valor social consolidado
- ✓ Presencia de vegetación

OPORTUNIDADES

- Regeneración urbana
- Infraestructura verde
- Movilidad sostenible
- Activación comunitaria

DEBILIDADES

- ✗ Accesibilidad limitada
- ✗ Bordes poco permeables
- ✗ Infraestructura heterogénea
- ✗ Movilidad activa inconexa

AMENAZAS

- ▼ Incremento del tráfico vehicular
- ▼ Deterioro de infraestructura
- ▼ Reducción de confort ambiental
- ▼ Pérdida de competitividad frente a otros espacios públicos



POTENCIALIDADES



Centralidad urbana

Ubicación estratégica dentro de la estructura urbana.



Equipamiento existente

Diversidad de espacios recreativos, deportivos y comunitarios.



Cobertura vegetal

Presencia de áreas verdes consolidadas dentro del parque.



Valor social

Espacio reconocido y utilizado por la comunidad.



Capacidad de transformación

Condiciones favorables para convertirse en un parque modelo.



MEJORAR LA CONECTIVIDAD, SEGURIDAD Y USOS DEL BORDE NORTE DEL PARQUE JUÁREZ PERMITIRÁ TRANSFORMAR UNA BARRERA EN UNA OPORTUNIDAD PARA LA CIUDAD.

OBJETIVOS • ESTRATEGIAS • ACCIONES

Reactivación del borde norte del Parque Juárez

OBJETIVO GENERAL

Reactivar el borde norte del Parque Juárez mediante la incorporación de usos **comerciales, culturales** y de **servicios** que fortalezcan la actividad urbana y mejoren la relación entre el parque y su entorno.



COMERCIO
de proximidad



CULTURA
y comunidad



SERVICIOS
de apoyo



MOVILIDAD
peatonal



INTEGRACIÓN
urbana

ESTRATEGIAS

1 COMERCIO DE PROXIMIDAD



Generar actividad cotidiana que fortalezca la economía local y la vitalidad del borde.

2 CULTURA Y COMUNIDAD



Incorporar espacios culturales flexibles que promuevan la identidad y la participación social.

3 SERVICIOS DE APOYO



Complementar la experiencia del parque con servicios para usuarios y visitantes.

4 FRENTE URBANO ACTIVO



Recuperar el borde como un frente urbano activo, seguro y confortable para el peatón.

5 INTEGRACIÓN PARQUE-CIUDAD



Conectar actividades urbanas y recreativas para fortalecer la relación entre el parque y su entorno.



**EL BORDE DEJA DE SER UN LÍMITE
PARA CONVERTIRSE EN UNA INTERFAZ ACTIVA
ENTRE LA CIUDAD Y EL PARQUE**



ACCIONES CLAVE

1 ÁREA DE INTERVENCIÓN



Definición del polígono y ordenamiento del borde norte del Parque Juárez.

2 PAISAJE Y VEGETACIÓN



Incorporación de vegetación nativa para sombra, confort y mejora ambiental.

3 RECONFIGURACIÓN PEATONAL



Ampliación de banquetas, cruces seguros y prioridad al peatón.

4 REFERENTES ARQUITECTÓNICOS



Uso de módulos y contenedores para generar espacios flexibles y de rápida implementación.

OBJETIVOS PARTICULARES



Activar la franja subutilizada.



Incorporar actividades culturales.



Generar servicios para usuarios.



Mejorar la experiencia peatonal.



Fortalecer la permanencia y apropiación.

REFERENTES DE ACCIONES



1. VEGETACIÓN 2. PALMA 3. JACARANDA
4. LAUREL 5. FICUS 6. OLIVO



RECONFIGURACIÓN PEATONAL
CALLE HONDA DE SAN MIGUEL



MEJORA DE ANDADORES Y ESTANCIAS



MÓDULOS FLEXIBLES Y CONTENEDORES



POLÍGONO DE INTERVENCIÓN
Superficie: 1,773.93 m²



Estas estrategias y acciones permitirán transformar el borde norte del Parque Juárez en un corredor activo de comercio, servicios y cultura, fortaleciendo la vida urbana y generando mayor permanencia, seguridad y apropiación social.



PROPUESTA ZONA DE INTERVENCIÓN

Intervención integral para activar el Parque Juárez, mejorar la conectividad, la seguridad y promover usos diversos y sostenibles.

- Conexión y accesibilidad**
Mejora de accesos y relación con el entorno inmediato.
- Usos activos y diversos**
Espacios para recreación, cultura, comercio y servicios.
- Seguridad y confort**
Recorridos iluminados, vigilancia natural y mobiliario urbano adecuado.
- Movilidad sostenible**
Prioridad al peatón y a medios de transporte sustentables.

1. PLANO DE UBICACIÓN Y LÍMITES

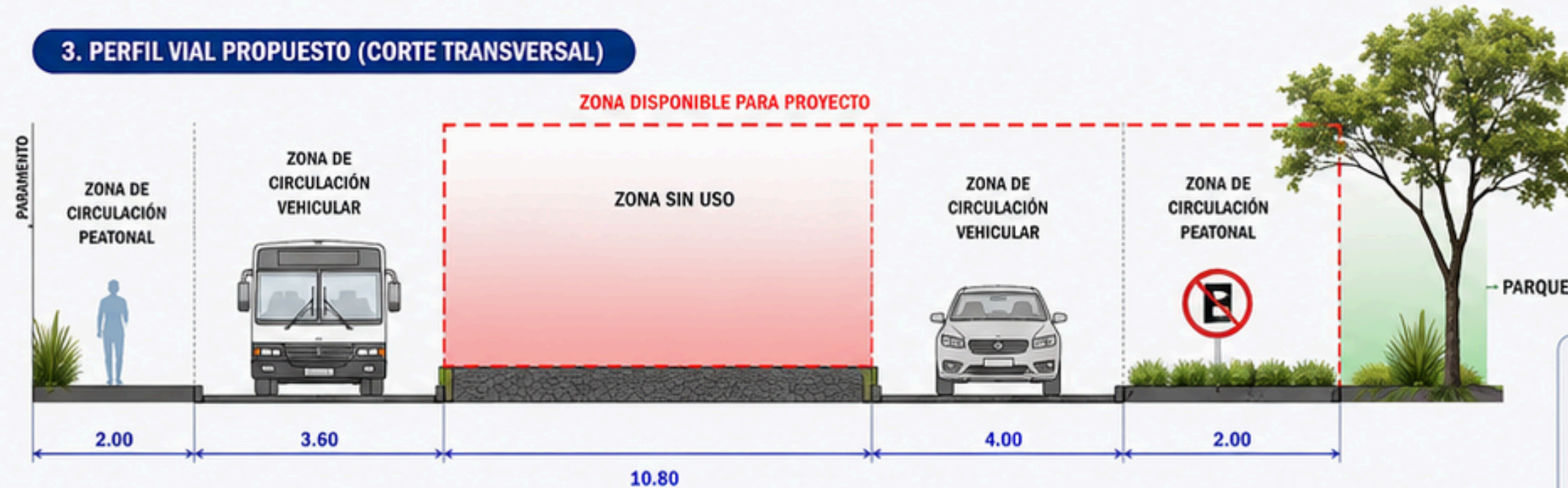


2. PROGRAMA DE USOS



PERSPECTIVA DE INGRESO DESDE RÍO VENADOS

3. PERFIL VIAL PROPUESTO (CORTE TRANSVERSAL)



PERSPECTIVA DESDE BLVD. INDEPENDENCIA

4. BENEFICIOS DE LA INTERVENCIÓN

- Mayor conectividad**
Vinculación segura entre el parque y su entorno inmediato.
- Mejora de seguridad**
Espacios iluminados y con vigilancia natural para todos.
- Activación del espacio**
Nuevos usos que fomentan la vida comunitaria y cultural.
- Sostenibilidad**
Diseño que prioriza áreas verdes y movilidad sustentable.
- Identidad y valor**
Fortalece la imagen urbana y el sentido de pertenencia.



OBJETIVO:

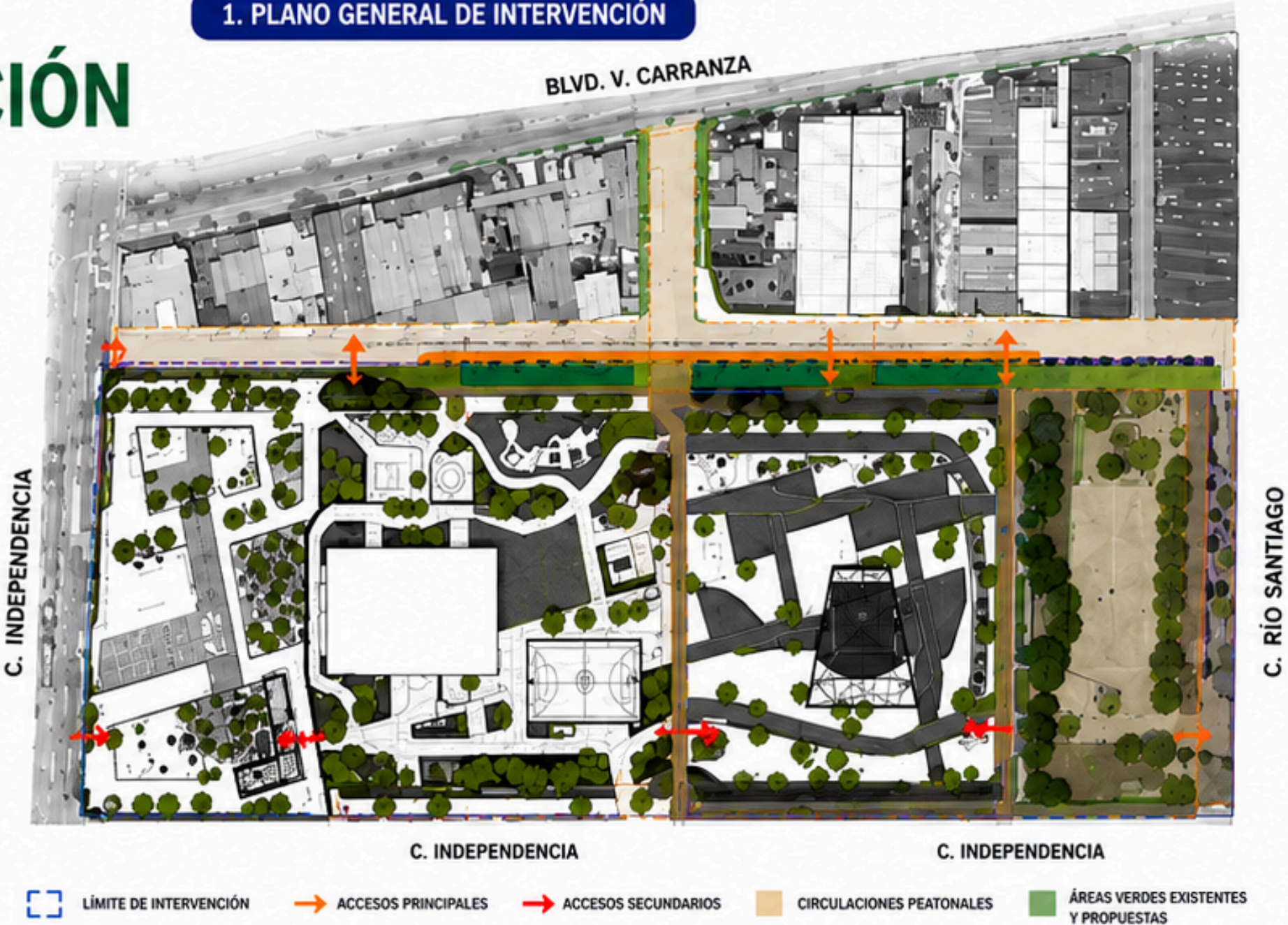
Transformar el borde norte del Parque Juárez en un espacio integrado, seguro, accesible y vibrante, que fortalezca la relación entre el espacio público y la ciudad.

PROPUESTA DE REACTIVACIÓN

Intervención integral para reactivar el Parque Juárez, mejorar la conectividad, la seguridad y promover usos diversos y sostenibles.

- CONEXIÓN Y ACCESIBILIDAD**
Mejora de accesos y relación con el entorno inmediato.
- USOS ACTIVOS Y DIVERSOS**
Espacios para recreación, cultura, comercio y servicios.
- SEGURIDAD Y CONFORT**
Recorridos iluminados, vigilancia natural y mobiliario urbano adecuado.
- MOVILIDAD SOSTENIBLE**
Prioridad al peatón y a medios de transporte sustentables.

1. PLANO GENERAL DE INTERVENCIÓN



3. CONTENEDORES MODULARES



CORTE ESQUEMÁTICO



CARACTERÍSTICAS

- ✓ Estructura resistente y reutilizable
- ✓ Fácil transporte e instalación
- ✓ Adaptable a diferentes usos
- ✓ Sostenible y de bajo impacto ambiental

5. PERSPECTIVAS DE LA PROPUESTA



OBJETIVO: Transformar el borde norte del Parque Juárez en un espacio integrado, seguro, accesible y vibrante, que fortalezca la relación entre el espacio público y su entorno.

FRANJA DE REACTIVACIÓN URBANA SOBRE CALLE HONDA DE SAN MIGUEL

INDICADORES CLAVE



Comercio local activo
Impulso a negocios y economía del entorno.



Programación cultural permanente
Actividades y eventos que fortalecen la identidad del lugar.



Servicios para usuarios del parque
Equipamientos y servicios que mejoran la experiencia.



Mayor flujo peatonal
Conexiones seguras y atractivas que invitan a caminar.



Mayor permanencia y apropiación
Espacios cómodos y seguros para disfrutar y convivir.



Dinamización económica del entorno
Más inversión, empleo y desarrollo sostenible.



La intervención transforma una franja subutilizada en un corredor activo de comercio, servicios y cultura que fortalece la vida urbana y convierte al Parque Juárez en un **nuevo polo de actividad social y económica.**

2. PLANTA ESQUEMÁTICA DE LA FRANJA



UN NUEVO FRENTE URBANO PARA EL PARQUE JUÁREZ

PERSPECTIVA DESDE RÍO VENADOS



PERSPECTIVA DESDE RÍO VENADOS



PERSPECTIVA DESDE CALLE HONDA DE SAN MIGUEL



PERSPECTIVA DEL PARQUE Y LA FRANJA ACTIVADA

3. BENEFICIOS PARA EL ENTORNO



Más conectividad
entre el parque
y su entorno
inmediato.



Espacios públicos
de calidad que
mejoran la
convivencia.



Más seguridad
y vigilancia
natural con mayor
actividad.



Impulso económico
para negocios locales
y generación de
empleo.



Identidad y cultura
que fortalecen
el sentido de
pertenencia.



Sostenibilidad
con más áreas
verdes y movilidad
sustentable.



OBJETIVO:

Reactivar el borde norte del Parque Juárez con un frente urbano integrado, accesible, seguro y vibrante, que fortalezca la relación entre el espacio público y la ciudad.

ROMITA TRANSITABLE PARA TODOS

Romita, gto.

Planeación

DIAGNOSTICO

Zona que actualmente funciona para la circulación de vehículos en un solo sentido.

- Falta de espacio destinado al peatón.
- Déficit de áreas verdes.
- Congestionamiento vial.
- Desorden vial.
- Deterioro de la imagen urbana.
- Inseguridad.



OBJETIVOS

Peatonalización de las calles propuestas

- Mayor seguridad.
- Más áreas verdes.
- Orden vial.
- Flujo vial.
- Mejor imagen urbana.
- Mayores áreas de esparcimiento.



ESTRATEGIAS

1

**Evaluación y
ordenamiento vial**



2

**Intervencion fisica y
equipamiento urbano**



3

**Fortalecimiento
ambiental, economico y
social**



ACCIONES Y PROYECTOS

Definición de espacios a intervenir, así como la delimitación de las calles.

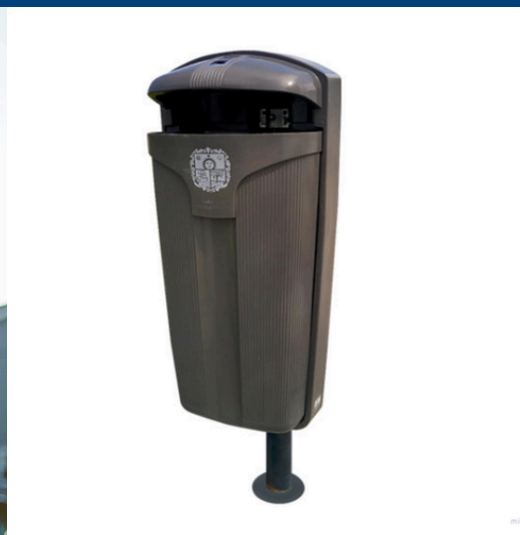
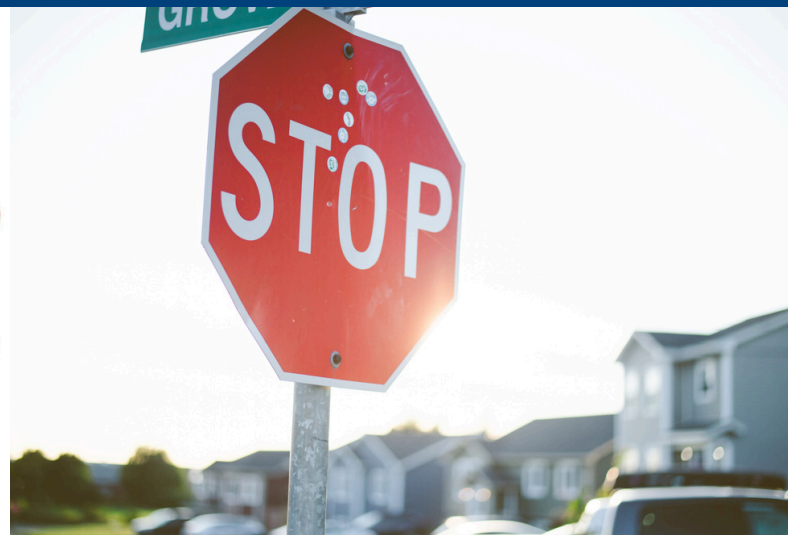
Instalación de señalética restrictiva.

Concientización a la población en general sobre la importancia de implementación del proyecto

Dotar de equipamiento (pintura, instalación de luminarias, bancas, estacionamientos para bicis, bebederos, etc.)

Espacios verdes (jardineras, árboles, etc.)

Consulta / aforos: Número de peatones en avenidas principales, población objetivo, tema de bicicletas y vehículos.





ESCENARIO ESPERADO

Se lograra:

- Más y mejores espacios de interacción social.
- Sociedad feliz.
- Sociedad responsable.
- Disminución de la contaminación.
- Menos accidentes.
- Comercio ordenado.
- Mayor seguridad.
- Identidad y orgullo Romitense.
- Imagen urbana armoniosa.









CAMINABILIDAD Y COMUNIDAD

Intervención en Av. del Bosque

Una mirada hacia la peatonalización



Diagnóstico

- 1 **Movilidad insostenible**
- 2 **Deficiente calidad e imagen urbana**
- 3 **Bajo uso del espacio público como espacio de sociabilidad**

9,891 habitantes, 6.15 % de la población que habita en la zona urbana están distribuidos en esta área.

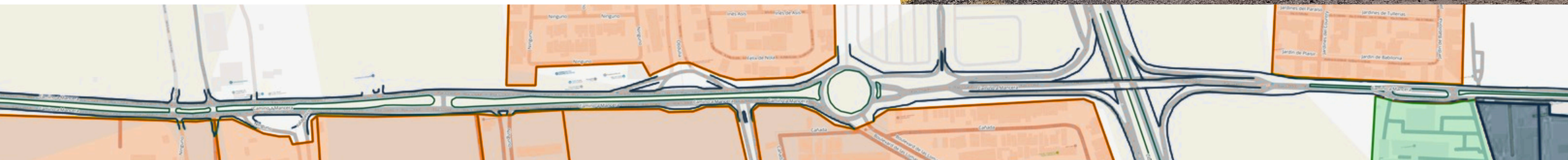


Cada 20 min p/ 15 personas



Cada hora p/30 pasajeros

**6 - 7 rutas equivalentes
12 - 14 unidades operando
simultáneamente en horas pico.**



Objetivo general

Impulsar la transformación del espacio urbano hacia un modelo de movilidad y desarrollo orientado a las personas, mediante intervenciones de rediseño vial y recuperación del espacio público.

OBJETIVO 1 Movilidad sustentable

Promover una red de movilidad segura e integral

Consolidación de un sistema de movilidad urbana, segura, accesible e integrada.

OBJETIVO 2 Priorizando al peatón

Garantizar la accesibilidad peatonal al sitio

Fortalecer la conectividad peatonal y ciclista al área de intervención.

OBJETIVO 3 Reconfigurando el espacio

Incentivar la recuperación urbana y ambiental

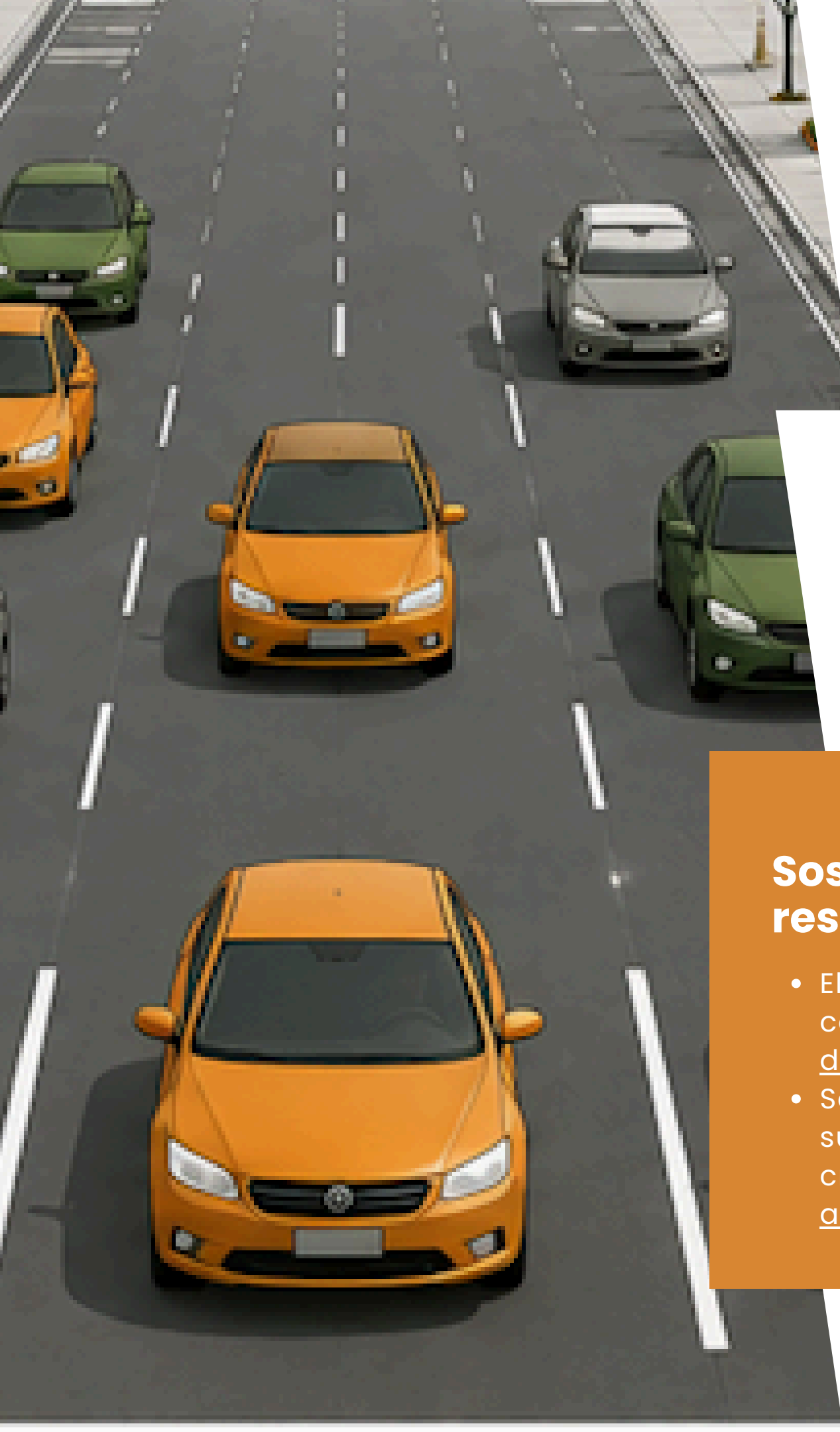
Fomentar la creación de corredores urbanos más confortables y ambientalmente resilientes.

OBJETIVO 4 Articulación de nodos

Configurar una red de espacios de encuentro

Promover la apropiación social, la identidad territorial y la cohesión comunitaria mediante la permanencia y activación del espacio.





Humanismo urbano

- El área se diseña a escala humana, no para los automóviles.
- Las fases de intervención priorizan la accesibilidad peatonal y la recuperación del espacio para las personas.

Estrategias

Sostenibilidad y resiliencia

- El desarrollo actual no comprometerá el futuro del entorno.
- Se busca una movilidad sustentable y la creación de corredores ambientales resilientes.

Comunidad

- El espacio público es un motor para unir a la sociedad y generar arraigo.
- El fin último es crear espacios de encuentro que promuevan la apropiación social y la identidad territorial.



Acciones y proyectos

Esta visión cobrará vida a través de proyectos concretos que transforman el entorno urbano en un **espacio vivo**. Desde la reconversión de calles para el peatón hasta la implementación de infraestructura, cada acción busca devolver a la zona de intervención a las personas, promoviendo la **apropiación social, la seguridad y el orgullo de pertenencia en la comunidad**.



1

Pacificación vial

- Adecuación de infraestructura ciclo-peatonal
- Gestión de la velocidad
- Rediseño geométrico vial
- Optimización del transporte público

2

Recuperación urbana

Integración de mobiliario urbano y arbolado que contribuya a la recuperación de la imagen urbana. Limpieza del espacio, manejo de residuos e implementación de barreras verdes.

3

Espacios de encuentro

Crear nodos de sociabilidad con usos definidos e identidad.



Escenario esperado

Al concluir las intervenciones, el área se transformará en un **entorno seguro, verde e incluyente, donde la calle pertenecerá a las personas**. Los ciudadanos caminarán y convivirán en espacios públicos dignificados, protegidos del tráfico por barreras naturales y un diseño vial inteligente. Será un sector conectado y accesible, donde el transporte eficiente y los puntos de encuentro comunitarios reactivarán la convivencia diaria, convirtiendo esta zona en un **modelo de habitabilidad urbana y cohesión social**.



Borde Margarita

Parque, movilidad y comunidad como sistema urbano cotidiano



Vista aerea de la zona

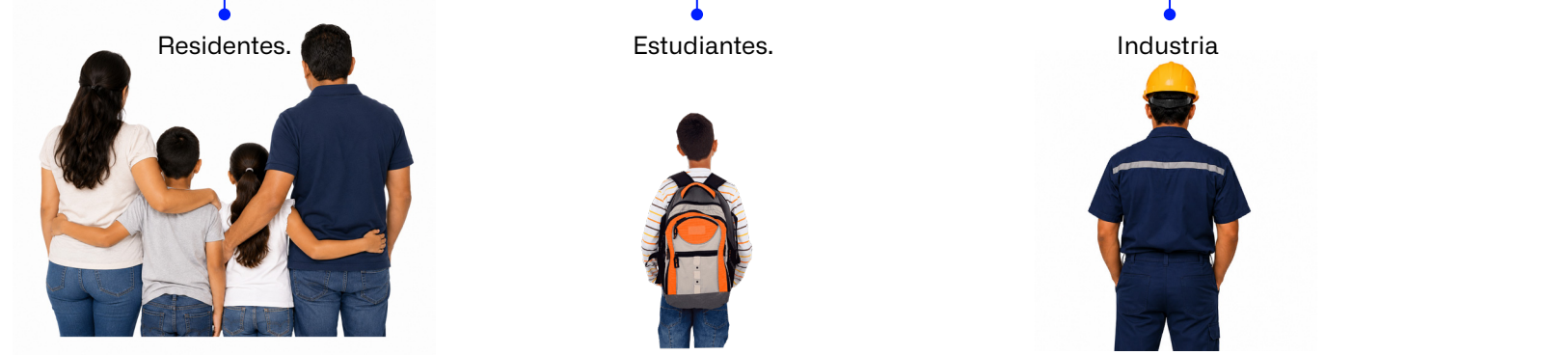
La propuesta busca transformar la calle Margaritas, en San Francisco del Rincón, Guanajuato, en un corredor urbano activo y seguro que conecte el parque con el tejido barrial y las escuelas colindantes, reduciendo la percepción de inseguridad mediante movilidad peatonal, activación social y nuevos espacios de permanencia.



Parque Margarita



Calle Margarita





Movilidad y estancia



Bahía de descenso / Reduccion velocidad



Prioridad peatonal y ciclista



Reducción de sección vehicular



Mobiliario multifuncional



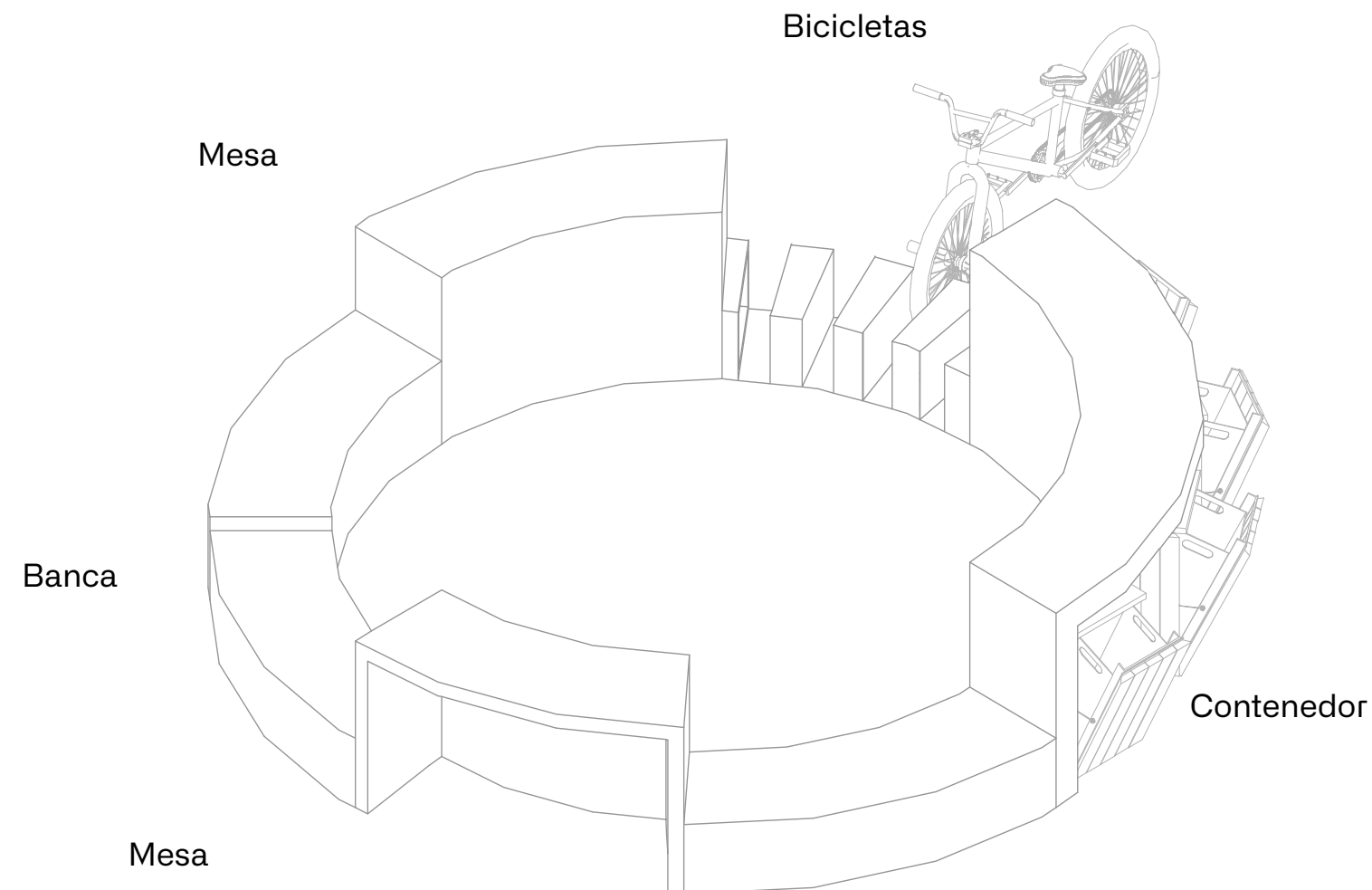
Jardinera + Mesa + banca + contenedores + bicicletas

Mobiliario multifuncional

Elemento híbrido de estancia y servicio que integra vegetación, descanso, contenedores y bicicletas, promoviendo permanencia, apropiación y activación cotidiana del espacio público.

Infraestructura cotidiana

El mobiliario se concibe como una pieza de encuentro y permanencia que integra movilidad, descanso y servicio para activar el borde público y fortalecer la convivencia comunitaria.





Borde activo y comunidad

El proyecto reconvierte una vialidad fragmentada en infraestructura pública de conexión y encuentro, donde movilidad, estancia y actividad social se integran para activar el espacio cotidiano del barrio.





Intervención – escenario esperado

La propuesta transforma un espacio residual e inseguro en un nodo activo de convivencia, deporte y permanencia cotidiana. A través de la integración del skatepark, áreas de estancia, movilidad peatonal y vegetación, el proyecto fortalece la relación entre calle, parque y comunidad, generando un entorno más accesible, visible y apropiado por estudiantes, trabajadores y vecinos del barrio.

Más que un espacio recreativo, la intervención busca consolidar un borde habitado donde la actividad constante y la presencia comunitaria contribuyan a mejorar la percepción de seguridad y la integración urbana del sector.

Parque Alameda, Silao de la Victoria, Gto.

Ubicación

El Parque la Alameda se encuentra en la cabecera municipal al surponiente, en las coordenadas UTM 20° 56.350'N, -101° 25.895'O

Área propuesta: **56,385 m²**
Calles primarias: **Calzada Hidalgo y C. Ramal de Guanajuato**

Calle Secundaria: **Alameda y Lic. Benito Juárez**
Calles Auxiliares: **Pescador y Agustín de Iturbide**

Condición Actual

Diagnóstico



Inseguridad y delincuencia



Subutilización del espacio



Vandalismo y daño al patrimonio



Deficiencia en servicios básicos



Desconexión de la red de movilidad y accesibilidad complicada



Deterioro ambiental y de áreas verdes



Parque Alameda, Silao de la Victoria, Gto.

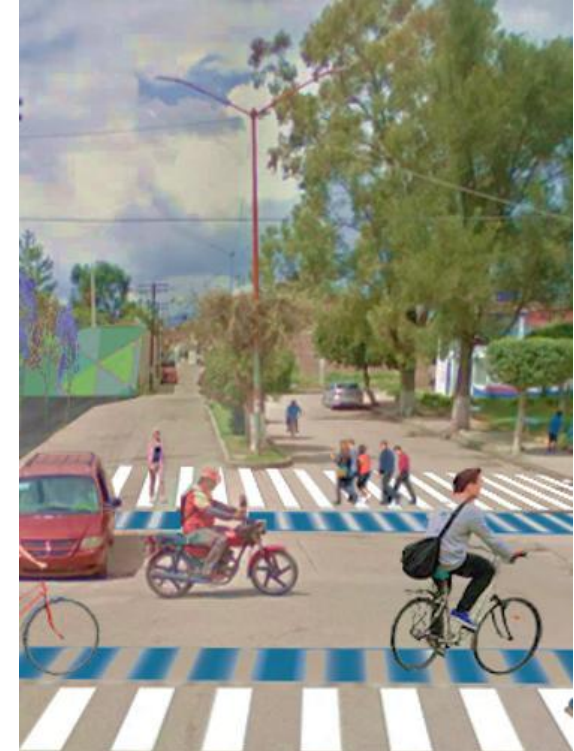
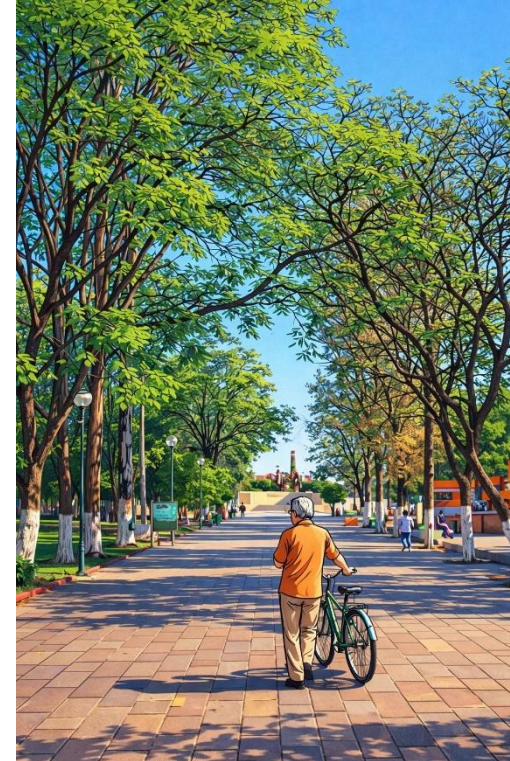
Objetivos

General



- Transformar el parque "La Alameda" en un área pública dinámica y ambientalmente sustentable que fortalezca el sentido de pertenencia de la comunidad y aproveche su ubicación estratégica para el beneficio de los silaoenses

Particular



- Garantizar un entorno recreativo de calidad para la comunidad local.
- Mejorar de forma estética, física y funcional y con impacto social al Parque Alameda, considerando sus calles aledañas y centrándose en la interacción armónica y segura.

Parque Alameda, Silao de la Victoria, Gto.

Estrategias

01



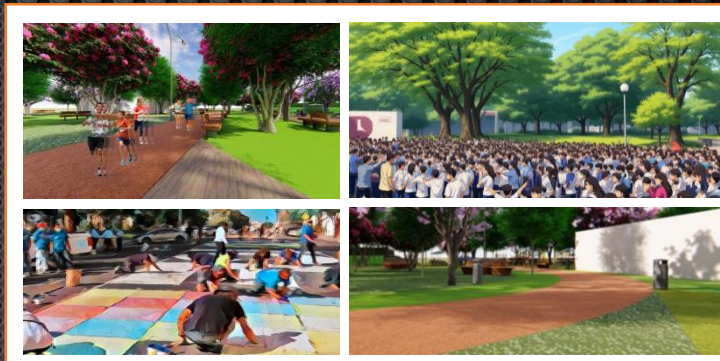
Implementar estrategias de Seguridad y
Prevención del Delito

02



Infraestructura y Patrimonio (Mantenimiento
Participativo)

03



Activación y Uso del Espacio (Estrategia de
Placemaking)

04



Movilidad y Conectividad Sustentable

05

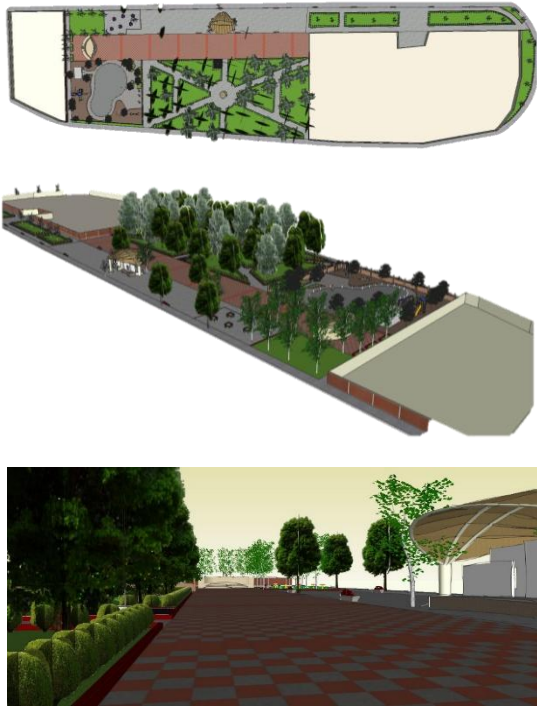


Sostenibilidad Ambiental

Parque Alameda, Silao de la Victoria, Gto.

Acciones y Proyectos

01_ Rehabilitación Parque Alameda



1. Vegetación y áreas verdes
2. Mobiliario Urbano
3. Rehabilitación de superficies mixtas
4. Juegos Infantiles
5. Equipamiento
6. Iluminación
7. Plaza Cívica
8. Velaría

02_ Intervención Ecológica y Rescate del Campo



1. Vegetación y áreas verdes
2. Mobiliario Urbano
3. Rehabilitación de superficies mixtas
4. Juegos Infantiles
5. Equipamiento
6. Iluminación
7. Ejercitadores

03_ Rehabilitación y mejoramiento de Calles Primarias y Secundarias



1. Mantenimiento y Bacheo
2. Renovación de Servicios Básicos
3. Mejora del Entorno Urbano como banquetas, instalación de rampas de accesibilidad, mejora del alumbrado público y señalización (horizontal)
4. Urbanismo Táctico
5. Ciclovías
6. Modernización de Cruces
7. Corredor Escolar Seguro
8. Casetas de Seguridad
9. Paraderos de Autobús
10. Vegetación y áreas verdes

04_ Participación Ciudadana



1. Agenda Multidisciplinaria Semanal
2. Implementación de Programa en coordinación con la sociedad civil, permitir que empresas locales o grupos de vecinos se encarguen del riego y cuidado de secciones específicas del pasto y áreas verdes, colocando pequeñas placas de reconocimiento a su labor.
3. Comunicación constante de reporte de daños a las instalaciones en el Parque

Parque Alameda, Silao de la Victoria, Gto.

Escenario Esperado



Corredor Urbano Vivo

Valle de Santiago
Guanajuato

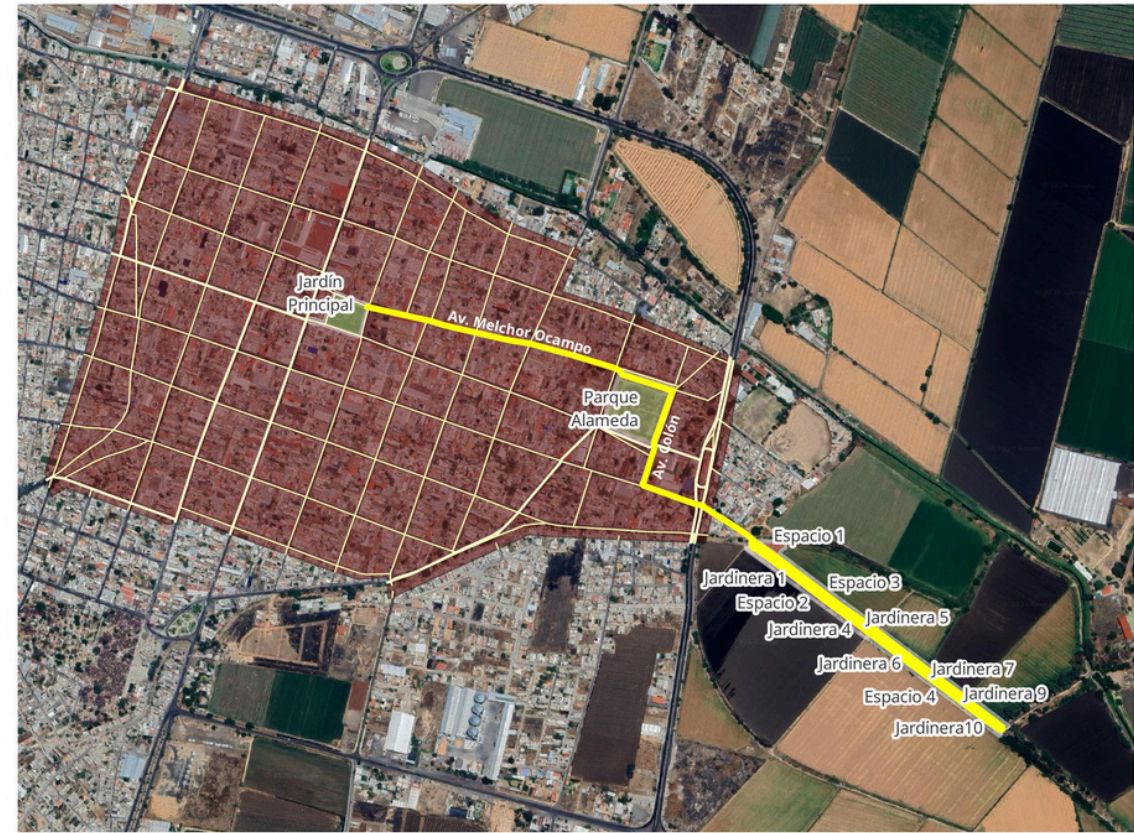


Diagnóstico actual del espacio público en Valle de Santiago

El corredor conformado por el Jardín Principal, la Alameda Municipal y “Los Ócalos” presenta una desconexión urbana que limita la movilidad peatonal y ciclista entre espacios públicos clave del municipio.

Aunque el centro concentra gran actividad, “Los Ócalos” continúa siendo un espacio subutilizado por la falta de conectividad, infraestructura y condiciones adecuadas para la convivencia y recreación.

El proyecto busca consolidar un corredor urbano que conecte estos puntos estratégicos, fortaleciendo la movilidad activa y la integración del espacio público.



VALLE DE SANTIAGO
CORREDOR URBANO VIVO
Jardín - Alameda - Los Ócalos

SIMBOLOGÍA	
Ciclopista	
Calles del Corredor	Jardinera 5
	Jardinera 6
	Jardinera 7
	Jardinera 8
	Jardinera 9
	Jardinera 10
	Parque Alameda
Zonas del Corredor	
Espacio 1	Jardín Principal
Espacio 2	Jardinera 1
Espacio 3	Jardinera 2
Espacio 4	Jardinera 3
Espacio 5	Jardinera 4
	Jardinera 5
	Jardinera 6
	Jardinera 7
	Jardinera 8
	Jardinera 9
	Jardinera 10
	Parque Alameda
	Centro Histórico
	Red Vial
	Calles
	Delimitación
	Google Satellite



- **Accesibilidad limitada**
- **Ciclopista incompleta**
- **Déficit de sombra urbana**

- **Falta de iluminación**
- **Espacios deteriorados**
- **Desconexión urbana**

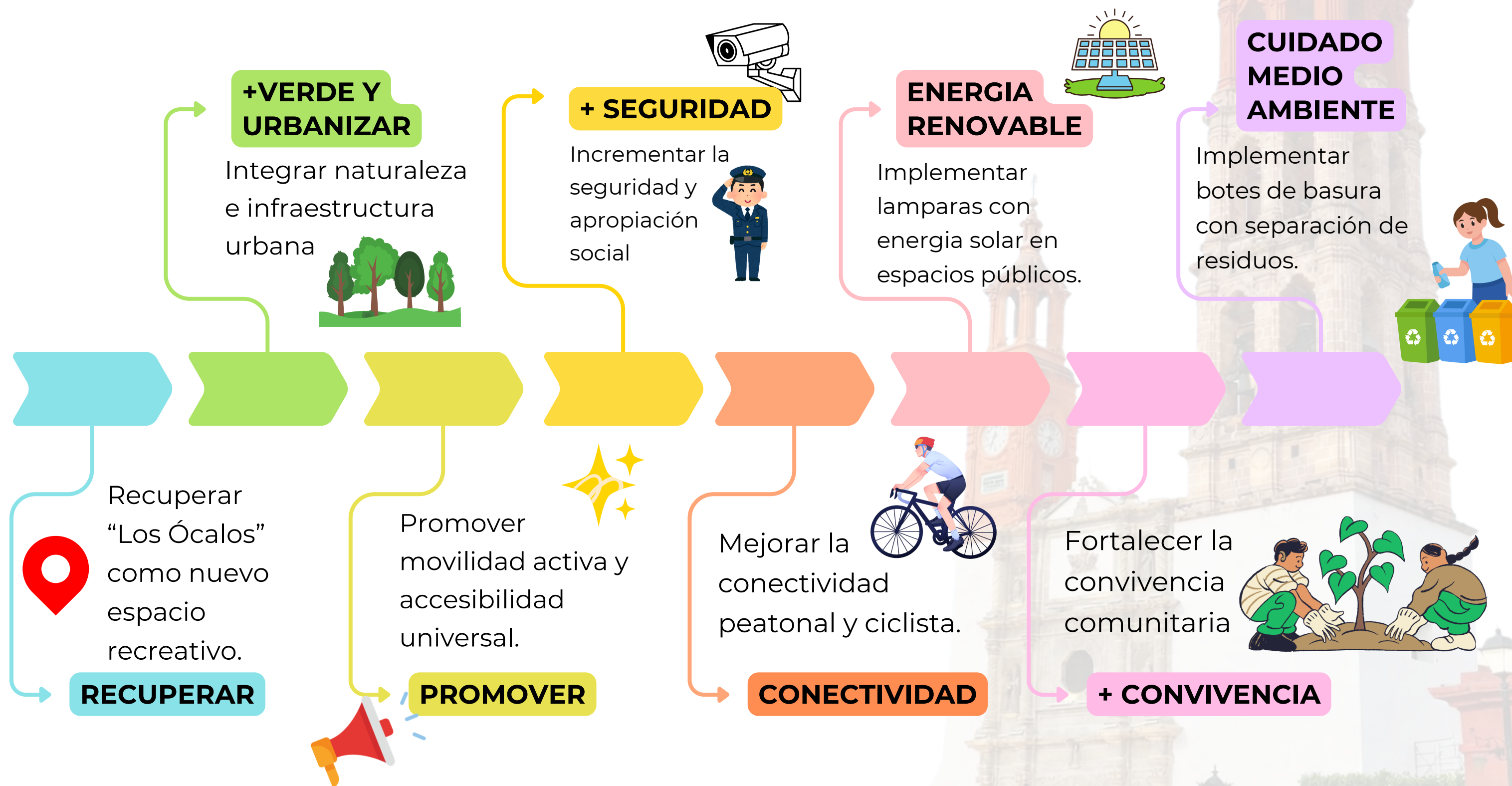
Objetivos del Proyecto

OBJETIVO GENERAL

Crear un corredor urbano accesible, seguro y activo que conecte los principales espacios públicos de Valle de Santiago mediante movilidad peatonal, ciclista y recreativa.



OBJETIVOS PARTICULARES



CORREDOR URBANO VIVO

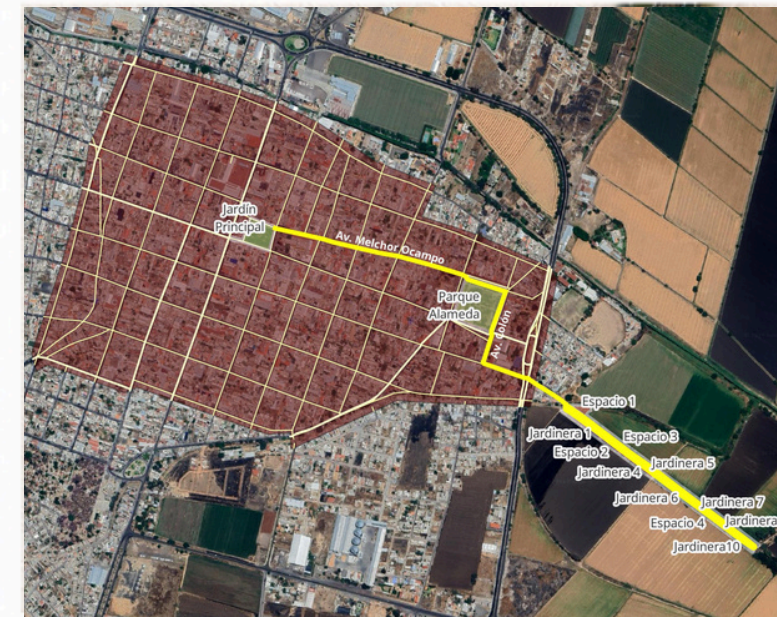
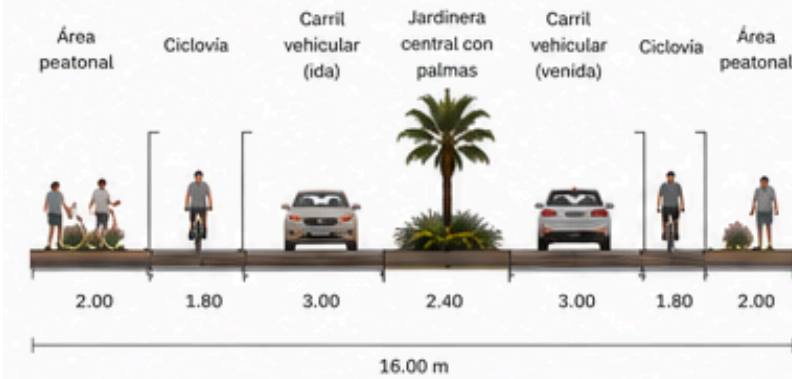
VALLE DE SANTIAGO, GUANAJUATO

JARDÍN – ALAMEDA – LOS OCALOS

CONCEPTO

El proyecto busca consolidar un corredor urbano que conecte estos puntos estratégicos, fortaleciendo la movilidad activa y la integración del espacio público.

SECCIÓN TIPO



ACTIVIDADES Y ESPACIOS



Caminar y pasear



Estar y descanso



Mesas para juegos



Juegos infantiles



Ejercicio al aire libre



Movilidad activa segura

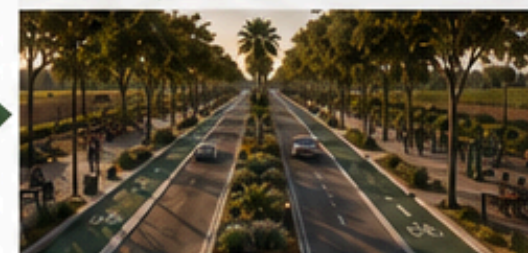


Convivencia y encuentro

ANTES



DESPUÉS (SIMULACIÓN)



BENEFICIOS ESPERADOS



Fomenta la movilidad sostenible



Mejora la convivencia social



Promueve hábitos saludables



Más áreas verdes y sombra



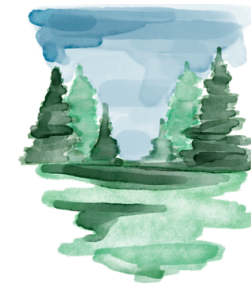
Mejora la imagen urbana y calidad de vida



Conecta puntos estratégicos del municipio

VEGETACIÓN PROPUESTA

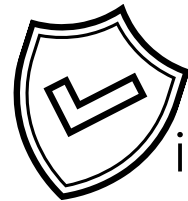




Naturaleza como infraestructura urbana

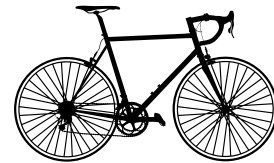
Incorporar vegetación y sombra
como elementos de confort
ambiental y bienestar social.

Movilidad activa y segura

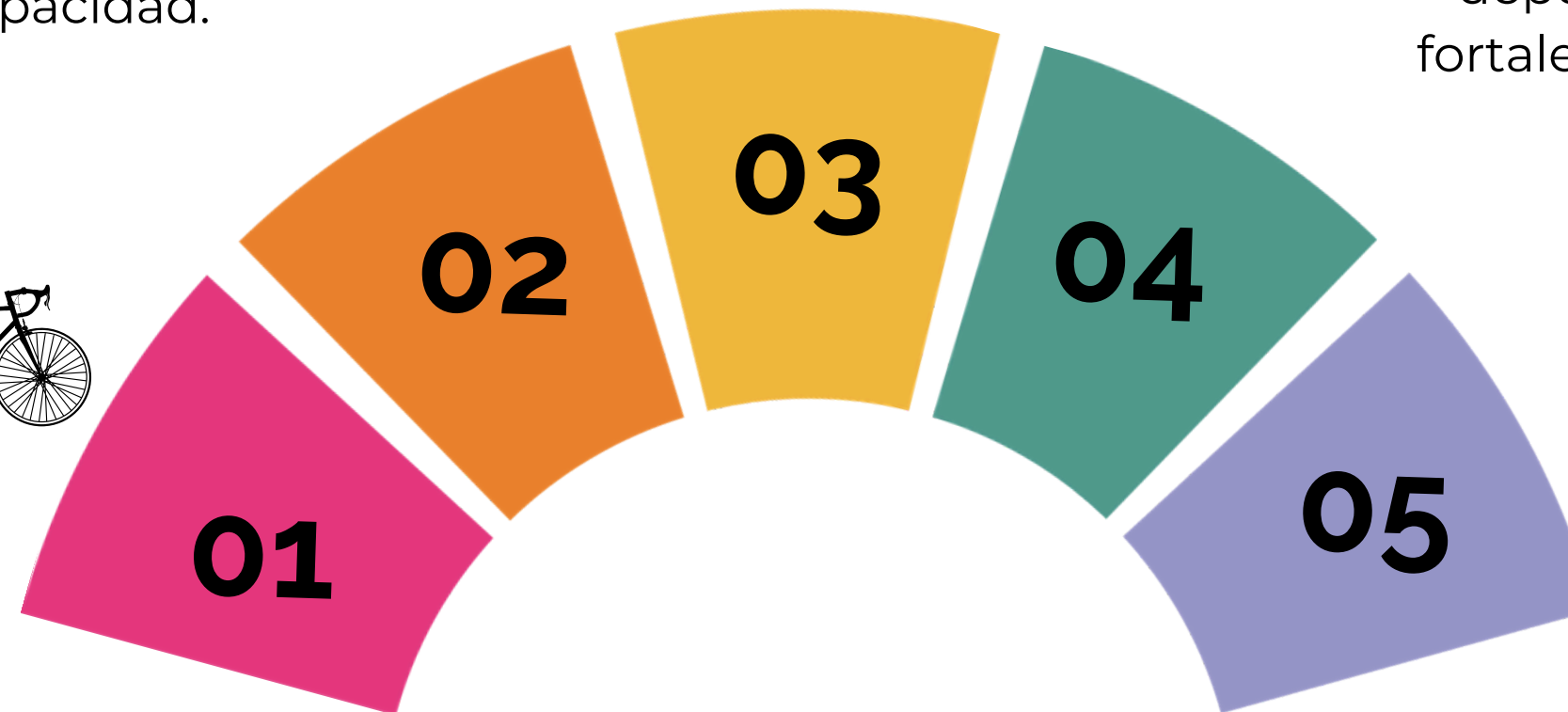


Accesibilidad universal, seguridad e
inclusión para niñas, mujeres, personas
mayores y personas con discapacidad.

Corredor para todas las personas



Accesibilidad universal,
seguridad e inclusión para niñas,
mujeres, personas mayores y
personas con discapacida



Activación social del espacio público

Promover actividades culturales,
deportivas y recreativas que
fortalezcan la vida comunitaria.



Imagen urbana e identidad local

Generar continuidad
visual y sentido de
pertenencia mediante
mobiliario, señalética y
paisaje urbano.



ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Acciones y Proyectos Estratégicos



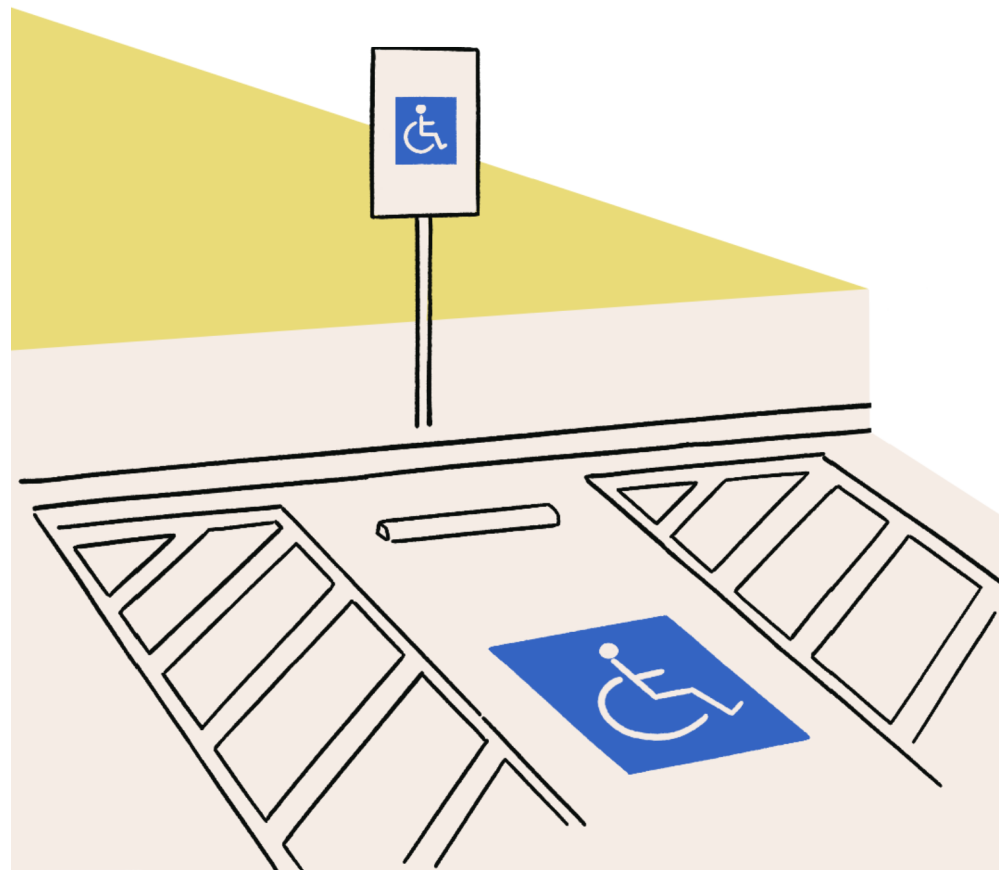
1. Recuperación de “Los Ócalos”

Objetivo:

Transformar un espacio subutilizado en un nuevo corredor recreativo.

Acciones:

- Senderos peatonales
- Trotapista y ciclopista
- Iluminación y mobiliario
- Áreas de descanso y convivencia



2. Corredor Ciclista y Peatonal

Objetivo:

Conectar Jardín Principal, Alameda y “Los Ócalos”.

Acciones:

- Extensión de ciclopista
- Cruces seguros
- Señalización vial
- Delimitación de carriles



3. Accesibilidad Universal

Objetivo:

Garantizar movilidad segura e incluyente.

Acciones:

- Rampas
- Banquetas accesibles
- Guías podotáctiles
- Mejor iluminación

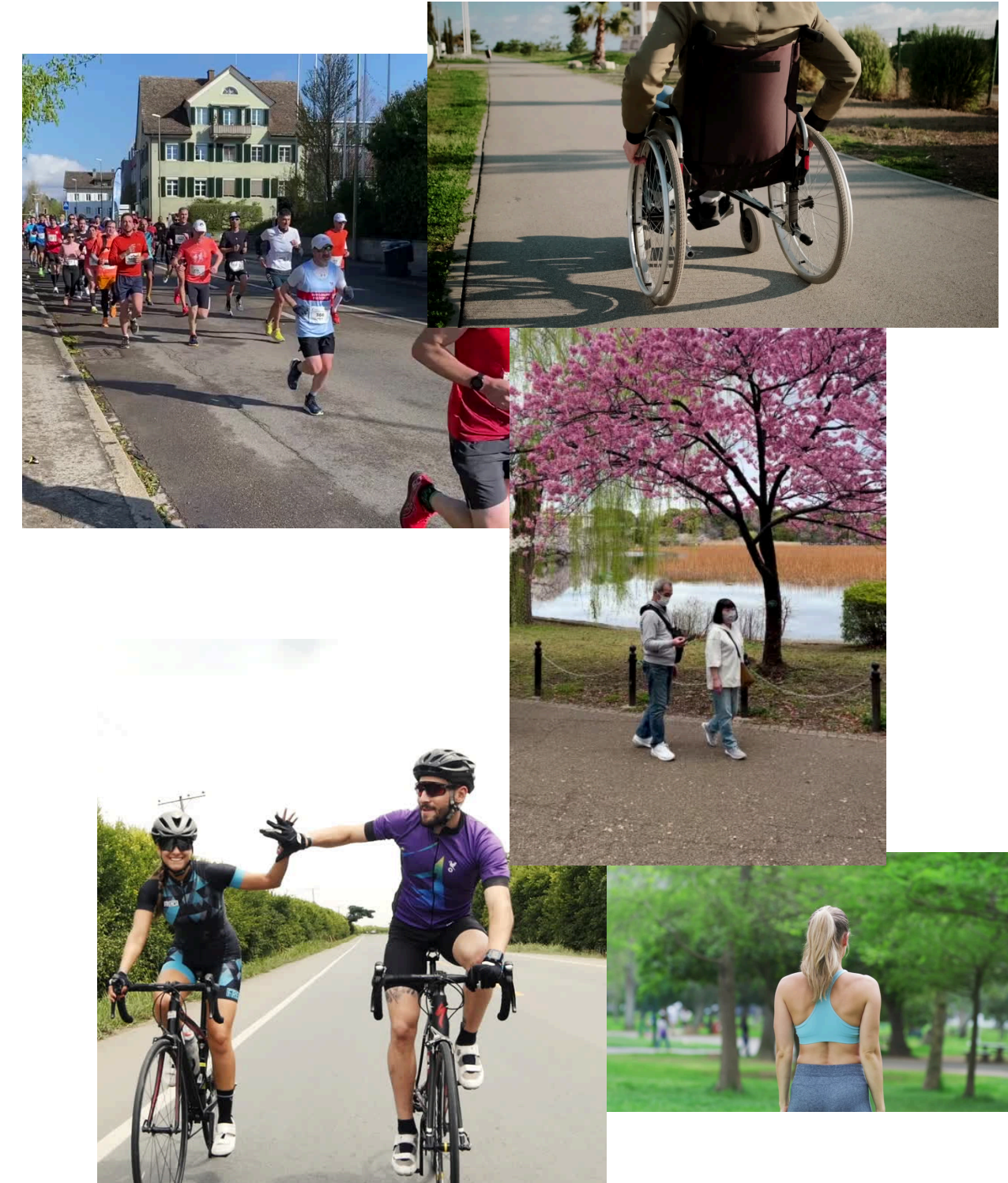
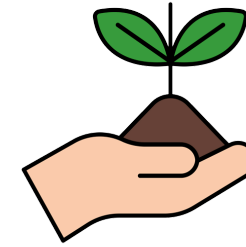
4. Infraestructura Verde

Objetivo:

Mejorar confort ambiental e imagen urbana.

Acciones:

- Reforestación
- Conservación de arbolado
- Sombra urbana
- Jardinería y paisaje



5. Activación Social

Objetivo:

Promover convivencia y apropiación del espacio público.

Acciones:

- Eventos culturales
- Actividades deportivas
- Participación vecinal
- Uso comunitario del corredor

Escenario Esperado



El proyecto transformará el corredor urbano en un espacio público continuo, accesible y seguro que fomente la convivencia, la movilidad sostenible y la apropiación social. La recuperación de “Los Ócalos” y la conexión con el Jardín Principal y la Alameda permitirán consolidar una red de espacios vivos para todas las personas.

- Mayor seguridad urbana
- Más movilidad peatonal y ciclista
- Nuevo espacio recreativo activo
- Incremento de convivencia social
- Mejor imagen urbana
- Mayor accesibilidad
- Más áreas verdes y sombra



“Conectar espacios es también conectar personas, comunidad y calidad de vida.”

¡MUCHAS GRACIAS!

