

Repensando la proximidad en contextos segregados: dos casos de estudio en el Área Metropolitana de Guadalajara

Rethinking proximity in segregated contexts: two case studies in the Guadalajara Metropolitan Area

ALESSANDRA CIREDDU

Arquitecta, Doctora en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad

Profesora investigadora

Tecnologico de Monterrey, Guadalajara, México

acireddu@tec.mx

ORCID: [0000-0003-3684-4849](https://orcid.org/0000-0003-3684-4849)

VERÓNICA DÍAZ NÚÑEZ

Arquitecta, Doctora en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad

Profesora investigadora

Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México

veronica.diaz01@academicos.udg.mx

ORCID: [0000-0002-4092-5572](https://orcid.org/0000-0002-4092-5572)

ZAIDA MUXÍ

Arquitecta, Doctora en Urbanismo

Profesora distinguida

Tecnologico de Monterrey, Guadalajara, México

zaida.muxi@tec.mx

ORCID: [0000-0002-8438-3824](https://orcid.org/0000-0002-8438-3824)

IGOR OJEDA DELGADO

Maestro

Doctorante

Universidad de Deusto, Bilbao, España

igor.ojeda@opendeusto.es

ORCID: [0009-0008-5686-7881](https://orcid.org/0009-0008-5686-7881)

DULCE GARCÍA RUÍZ

Arquitecta, Doctora en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad

Profesora investigadora

Universidad Autónoma de Guadalajara, Guadalajara, México

dulce.garcia@edu.uag.mx

ORCID: [0000-0002-9627-2750](https://orcid.org/0000-0002-9627-2750)

CHRISTINE VAN SLUYS

Arquitecta, Doctora en Urbanismo

Profesora investigadora

Pontificia Universidad Católica de Ecuador, Quito, Ecuador

cdefranca571@puce.edu.ec

ORCID: [0000-0002-1099-0197](https://orcid.org/0000-0002-1099-0197)

Recibido/Received: 09-10-2024; Aceptado/Accepted: 17-03-2025

Cómo citar/How to cite: Cireddu, Alessandra; Díaz Núñez, Verónica; Muxí, Zaida; Ojeda Delgado, Igor; García Ruíz, Dulce; Van Sluys, Christine (2025): “Repensando la proximidad en contextos segregados: dos casos de estudio en el Área Metropolitana de Guadalajara”, *Ciudades*, 28, pp. 153-180. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.28.2025.153-180>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: En el contexto de las metrópolis segregadas es necesario reflexionar sobre el concepto de proximidad que se define y construye a partir de las experiencias diversas de quienes habitan la ciudad. Se analizan dos casos de estudio en el área metropolitana de Guadalajara: un suburbio de fraccionamientos de lujo colindante con un barrio tradicional y un barrio histórico no central con inserción de vivienda nueva en modalidad cerrada. La novedad del trabajo radica en su enfoque específico en el concepto de “proximidad” y en la exploración de cómo esta se define de manera diferente según el contexto socioeconómico y espacial analizado.

Palabras clave: proximidad, perspectiva de género, vida cotidiana, segregación

Abstract: In the context of segregated metropolises, it is essential to reflect on the concept of proximity, which is defined and constructed based on the diverse experiences of city dwellers. Two case studies in the Guadalajara metropolitan area are analyzed: a suburban area of luxury gated communities adjacent to a traditional neighborhood, and a non-central historic neighborhood with the recent insertion of new gated housing. The novelty of this work lies in its specific focus on the concept of “proximity” and the exploration of how it is defined differently depending on the socioeconomic and spatial context analyzed.

Keywords: urban proximity, gender perspective, everyday life, segregation

En las ciudades latinoamericanas, la segregación socioespacial genera una diversidad de realidades urbanas que evidencian desigualdad y fragmentación. Barrios cerrados de lujo, asentamientos informales, abandono de centros históricos son solo algunas de las manifestaciones de una segregación que condiciona profundamente las distintas experiencias de proximidad.

La noción de proximidad en entornos urbanos segregados requiere un enfoque multifactorial para captar adecuadamente sus complejidades. No se trata solo de la distancia física entre los lugares, sino de cómo las experiencias de proximidad varían según dónde y cómo habitamos en la ciudad.

Este artículo tiene como objetivo presentar una reflexión sobre la proximidad urbana a través de dos casos de estudio en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), México, que ejemplifican situaciones comunes en ciudades mexicanas y latinoamericanas caracterizadas por fenómenos de segregación socio-espacial: un área suburbana de fraccionamientos cerrados de lujo colindante con un barrio preexistente tradicional y un barrio histórico sin valores

de centralidad con reciente inserción de vivienda nueva en modalidad cerrada. Estos casos proporcionarán una perspectiva de cómo la proximidad se experimenta de manera diversa en entornos urbanos altamente segregados, analizando los factores que intervienen en la definición y construcción de distintos tipos de “proximidad”, a partir del análisis y comprensión de las dinámicas cotidianas de las personas en la ciudad.

Las reflexiones presentadas son parte de una línea de investigación sobre el habitar y la vida cotidiana que empezó en 2017 con la investigación doctoral de una de las autoras, culminando en un proyecto entre Universidad de Guadalajara, Tecnológico de Monterrey y Universidad Autónoma de Guadalajara financiado por el CONAHCYT de México en los años 2021-23 y coordinado por algunas de las autoras de este artículo, con el apoyo además del Observatorio de Ciudades del Tecnológico de Monterrey.

La investigación se inscribe en el marco teórico conceptual de la perspectiva de género en el urbanismo, que busca entender la diversidad de experiencias urbanas con el fin de diseñar ciudades más inclusivas y equitativas. La novedad del trabajo radica en su enfoque específico en el concepto de “proximidad” y en la exploración de cómo ésta se define de manera diferente según el contexto socioeconómico y espacial.

1. PROXIMIDAD Y SEGREGACIÓN URBANA: DESAFÍOS EN CIUDADES LATINOAMERICANAS

La proximidad, entendida como cercanía espacial y temporal, es un concepto clave en la planificación urbana contemporánea. Se refiere no solo a la ubicación cercana de los equipamientos de uso cotidiano – como paradas de transporte público, comercios y servicios – sino también a la conectividad peatonal que permite el acceso a estos espacios sin obstáculos (Ciocchetto, 2014). Esta noción de proximidad incorpora la relación de las dos dimensiones fundamentales de espacio y tiempo, proponiendo tres escalas (vecinal, barrial y supra-barrial) en las que idealmente debería desarrollarse la vida cotidiana, asegurando que todos los servicios y equipamientos necesarios estén cerca de la vivienda, a menos de 10 minutos caminando o accesibles en transporte público, enfatizando además la importancia de la calidad espacial de estos recorridos de proximidad que deben garantizar un uso de tiempo eficiente según distintas edades, capacidades físicas y cargas de trabajo del cuidado.

La ciudad de los 15 minutos (Moreno, 2020) como modelo teórico promueve una ciudad compacta, eficiente y vivible, donde la proximidad favorece una movilidad sostenible y equitativa. Sin embargo, en el contexto de las ciudades latinoamericanas, este ideal se enfrenta a múltiples desafíos: si bien la proximidad sigue siendo un valor deseable, la realidad urbana muestra cómo la vida cotidiana se desarrolla en un espacio cada vez más difuso (Avellaneda y Lazo, 2011).

La globalización ha consolidado los modelos urbanos del siglo XX basados en la dispersión, materializando la ciudad fragmentada (Montaner y Muxí, 2011) que se refleja en productos urbanos clonados globalmente, los cuales responden a una lógica de consumo y escenografía, pero están espacialmente desconectados, generando una creciente disgregación y pauperización en las áreas no incluidas en estos procesos (Muxí, 2004). Las ciudades se fragmentan con fronteras que separan diferentes grupos socioeconómicos y etnias, en contextos de miedo y violencia que se reflejan en diseños urbanos segregados, como los fraccionamientos cerrados que excluyen a quienes no pueden acceder a ellos (Caldeira, 2000; Muxí, 2004; Secchi, 2013). En América Latina, los grandes proyectos aislados formados, desde los años 90, predominantemente por urbanizaciones privadas, han impulsado esta fragmentación, transformándose en un fenómeno estructural (Duhau y Giglia, 2008; Cabrales, 2006), pasando de la ciudad compacta a la actual, donde se reduce la distancia física entre ricos y pobres, pero con mayor segregación por muros y vigilancia (Sassen, 1991; Caldeira, 2000; Borsdorf, 2003). La tendencia incontrolable hacia la suburbanización de baja densidad por medio de carreteras y autopistas urbanas que favorecen una dispersión creciente ha transformado significativamente el espacio urbano (De Mattos, 2004; Hidalgo y Arenas, 2012). Este nuevo modelo latinoamericano, basado en condominios cerrados y espacios de consumo según el modelo estadounidense, reconfigura las metrópolis, exacerbando las desigualdades (Sabatini y Brain, 2008).

Este proceso de fragmentación y privatización plantea enormes desafíos para la proximidad y la movilidad urbana en las ciudades latinoamericanas. La ciudad cerrada o privada, en su definición misma, es incongruente con la esencia de una ciudad, que debería ser un lugar de diversidad y espacios abiertos a la interacción entre diferentes personas, con transporte público, servicios y equipamientos alcanzables en distancias cortas que soporten la vida cotidiana. Comprender la “proximidad real” en entornos segregados implica explorar cómo las personas que viven en estas áreas urbanas fragmentadas experimentan el acceso a los servicios, el trabajo, el ocio y el cuidado en su día a día. La proximidad adquiere nuevas formas, a menudo distorsionadas, que es necesario entender para pensar reconfiguraciones del espacio urbano que promuevan una mejor integración recuperando la esencia de la ciudad como un espacio inclusivo y próximo.

2. REPENSANDO LA PROXIMIDAD: MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO

En el escenario anteriormente expuesto, donde la expansión urbana descontrolada, sin una planeación adecuada y la segregación en las ciudades latinoamericanas han contribuido a que los desplazamientos cotidianos se extiendan mucho más allá del entorno cercano a la vivienda, surge una pregunta crítica: ¿Qué sucede cuando la proximidad “ideal” no es posible? ¿Dónde se

desarrolla la vida cotidiana cuando los servicios y equipamientos no están al alcance de un recorrido peatonal corto?

En el intento de contestar esta pregunta, se busca ampliar el concepto de proximidad, reflexionando sobre el mismo a partir de tres pasos metodológicos aplicados a dos casos de estudio: 1) medición cuantitativa de la proximidad por medio de un índice de proximidad; 2) ubicación y evaluación cualitativa de los espacios receptores de la vida cotidiana en el área de estudio; 3) análisis de la red personal de lugares de la vida cotidiana desde la perspectiva de quienes habitan la ciudad.

Si entendemos el concepto de proximidad como intrínsecamente relacionado con la vida cotidiana, es decir, con el “conjunto de actividades que las personas realizamos para satisfacer nuestras necesidades fundamentales, las cuales están determinadas por las dimensiones de espacio y tiempo” (Casanovas y Gutiérrez, 2013: 25), entonces la proximidad debe medirse a partir de la relación entre los que llamaremos “espacios receptores de la vida cotidiana”, es decir aquellos lugares donde las personas desarrollan sus actividades diarias, relacionadas con cuatro esferas: trabajo (producción), cuidados (reproducción), tiempo libre (personal) y relaciones sociales (esfera política o comunitaria). Estos espacios incluyen la vivienda y todos los espacios urbanos que la complementan: equipamientos, comercios y espacios públicos. El objetivo del estudio es investigar la proximidad a través de dos enfoques complementarios. Por un lado, se busca identificar los espacios receptores de la vida cotidiana en un perímetro específico de estudio, mapeando los principales lugares en la zona de estudio y cómo se distribuyen espacialmente, dando una lectura cuantitativa por medio de un índice de proximidad y una espacial-cualitativa por medio de observaciones derivadas de recorridos de campo sobre la calidad urbana de los espacios identificados. Por otro lado, se busca entender la “red cotidiana” de quienes habitan en el área de estudio, es decir cuáles son los espacios receptores de la vida cotidiana de un cierto número de personas entrevistadas y qué tan próximos o accesibles están a la vivienda. Los lugares que conforman la red cotidiana pueden encontrarse tanto adentro como afuera del área de estudio. El objetivo principal es comprender dónde realmente se desarrolla la vida cotidiana considerando las diferentes escalas urbanas y distancias con respecto a la vivienda, lo cual implica no solo identificar los espacios físicos utilizados, sino también analizar cómo se estructuran los desplazamientos y decisiones en torno a dichos lugares. La metodología se resume en tres pasos:

Paso 1: Índice de Proximidad. Se basa en la metodología desarrollada por el Observatorio de Ciudades del Tecnológico de Monterrey (Hidalgo et al., 2023) para evaluar la distancia caminable a servicios y equipamientos. Dado que se trata de un análisis de gran escala, se emplea una retícula hexagonal, calculando para cada hexágono la distancia desde sus esquinas hasta diversos tipos de servicios primarios. El índice promedia la distancia real (no en línea recta) de cada nodo a

tres tipos de servicios, asignando un valor de 1 cuando todos se encuentran dentro de los rangos adecuados y 0 cuando ninguno lo está. Esta metodología permite identificar aquellas áreas de la ciudad con menor cobertura de servicios y equipamientos. Este primer análisis espacial proporciona un índice de proximidad cuantitativo y a escala territorial amplia, que se complementa con el enfoque cualitativo más detallado de los pasos 2 y 3.

Paso 2: Distribución de Espacios Receptores de la Vida Cotidiana. En un perímetro de estudio definido, se identifican y ubican los espacios receptores de la vida cotidiana, así clasificados:

- Equipamientos: escuelas, instalaciones deportivas, culturales o religiosas, hospitales y centros de salud.
- Espacios de relación: áreas abiertas de acceso público donde ocurren dinámicas de encuentro y congregación de personas.
- Comercios: incluyen tiendas de abastecimiento de alimentos, ropa, productos de limpieza y otros bienes básicos (no se consideran restaurantes).

El resultado es un mapa del área de estudio con la ubicación de estos espacios, acompañado de observaciones cualitativas sobre proximidad, categorizadas según cuatro indicadores principales (Punt 6, 2014):

- Proximidad: presencia de distintas tipologías de uso.
- Diversidad y Vitalidad: presencia constante de personas de distintas edades y géneros.
- Autonomía y Seguridad: capacidad de moverse libremente y sin miedo.
- Representatividad: existencia de lugares simbólicos con los que la comunidad se identifica.

La observación cualitativa se hace mediante trabajo de campo, por medio de recorridos en distintos horarios y días de la semana y observación directa no participante del área de estudio.

Paso 3: Red de Proximidad Cotidiana, consiste en el análisis de la “red de lugares de la vida cotidiana” mediante entrevistas a residentes de las áreas de estudio. Este tercer paso es el núcleo del análisis, ya que permite reinterpretar la proximidad desde la experiencia de quienes habitan la ciudad. Mientras los primeros dos pasos ofrecen un diagnóstico cuantitativo y espacial-cualitativo de la proximidad, este tercer paso se centra en la perspectiva de quienes habitan, reconociendo la proximidad no solo como una cuestión de distancia, sino como una construcción vivida y relacional. A diferencia de los pasos anteriores, aquí el perímetro de estudio no limita el análisis, sino que sirve únicamente para definir la muestra de participantes. La proximidad cotidiana se entiende como una red de actividades dispersas por distintos puntos de la ciudad, por lo que el estudio traza un círculo de exploración con distintas escalas de proximidad, donde se recoge la forma en que las personas organizan su vida diaria en el espacio urbano. Para capturar esta red de proximidad cotidiana, se emplea la técnica etnográfica de la

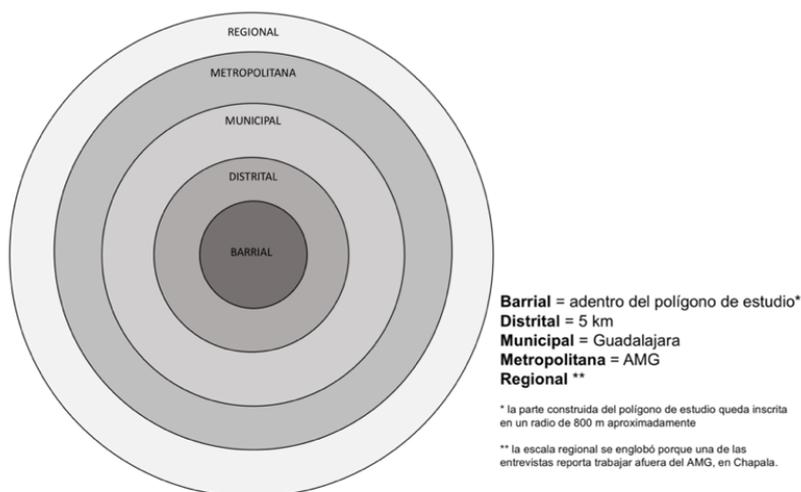


Figura 2: Círculo de exploración de espacios receptores de la vida cotidiana. Fuente: elaboración propia.

Este análisis cualitativo permite identificar cómo las personas experimentan la proximidad en su vida cotidiana, considerando la intersección de múltiples esferas de actividad: productiva (trabajo remunerado), reproductiva (cuidados), propia (autocuidado, recreación y descanso) y política (participación comunitaria y activismo). Además, el análisis revela el peso de factores emocionales, sociales y económicos en la construcción de la proximidad cotidiana, junto con discontinuidades y barreras que pueden pasar desapercibidas en análisis espaciales más amplios. Dado el enfoque cualitativo y el nivel de detalle requerido, la información se obtiene por medio de entrevistas a profundidad, con una duración aproximada de 1 a 2 horas que permiten recolectar información detallada sobre la organización de la vida cotidiana, la movilidad, las redes de apoyo. La selección de participantes presenta un desafío metodológico, ya que implica el acceso a información personal y sensible. Por ello, se emplea la técnica de muestreo por bola de nieve, en la que los primeros participantes recomiendan a otras personas dentro de su círculo social. Para garantizar una mayor diversidad de perspectivas y evitar sesgos derivados de redes homogéneas, estos primeros contactos se establecen a partir de fuentes distintas y no relacionadas entre sí. El proceso de recolección de información se detiene cuando se alcanza la saturación teórica, es decir, cuando los datos obtenidos comienzan a mostrar patrones repetitivos que permiten identificar tendencias en la experiencia de proximidad. Es importante destacar que este no es un estudio basado en representatividad estadística, sino en la comprensión de dinámicas socioespaciales a través de experiencias vividas. La selección de la muestra consideró personas adultas de

entre 18 y 65 años, con y sin hijos, y de diversos géneros; sin embargo, la composición final estuvo conformada en un 90% por mujeres.

La metodología de tres pasos se aplica a dos casos de estudio dentro del AMG, con el objetivo de comparar y contrastar cómo se manifiesta la proximidad en diferentes contextos socioespaciales. En cada caso, se identifican y analizan dos situaciones socioespaciales contrastantes que coexisten dentro del mismo perímetro de estudio, evidenciando así procesos de segregación espacial

3. ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO

Las dos áreas de estudio reflejan problemáticas urbanas comunes en las metrópolis mexicanas y latinoamericanas, cuyas características pueden generalizarse a contextos similares. Ambos casos se encuentran en el AMG, la segunda metrópoli más poblada de México, con alrededor de 5 millones de habitantes concentrados en los municipios de Guadalajara y Zapopan.

Se identifica como Caso de estudio 1 el área Zona Real y San Juan de Ocotán, ubicada en la periferia de Zapopan; como Caso de estudio 2 el barrio Huentitán el Alto en Guadalajara.

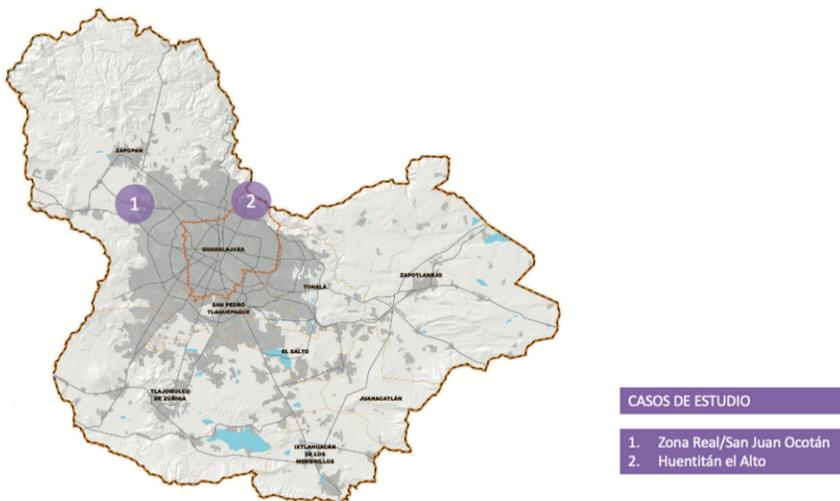


Figura 3: Ubicación de casos de estudio en el AMG. Fuente: elaboración propia sobre cartografía IMEPLAN.

Ambos casos de estudio están ubicados en el límite de la mancha urbana (Figura 3) y presentan una situación de fuerte segregación espacial provocada por la presencia de fraccionamientos cerrados. En el primer caso se trata de una extensa área de condominios cerrados de clase media y alta (Zona Real) en

contraste con un barrio tradicional pre-existente (San Juan Ocotán); en el segundo caso se trata de un barrio histórico no central (Huentitán el Alto) con inserción reciente de vivienda en modalidad de condominio cerrado en algunos vacíos urbanos del barrio.

3.1. Caso de estudio 1: Zona Real y San Juan de Ocotán

El primer caso de estudio aborda un área extensa y compleja en el norponiente del AMG, que comprende 1950 hectáreas, se caracteriza por ser un enclave de fraccionamientos cerrados de clase media y alta conocidos en su conjunto como Zona Real (Figura 4). La urbanización de esta área se ha producido de manera acelerada desde la década de los 80, cuando los primeros desarrollos comenzaron a surgir en tierras ejidales y agrícolas. La proliferación de fraccionamientos sin una planificación adecuada ha generado una expansión desordenada en la zona, afectando la permeabilidad por la privatización de calles internas que dejan solo las avenidas Santa Margarita y Aviación como vías de conexión con el resto del AMG, con una alta concentración de tráfico y dificultades de movilidad. La población total en el área estudiada de Zona Real es 42.740 habitantes.



Figura 4: fotos de ZR que muestran acceso a los fraccionamientos (1 y 2), interior de fraccionamiento (3), tipo de plaza comercial en calle Santa Margarita (4). Fuente: elaboración propia.

En contraste, el barrio preexistente de San Juan de Ocotán (Figura 5), con una población total de 19.083 habitantes, considerado marginado y peligroso, se ha mantenido al margen de los nuevos desarrollos urbanos. Rodeado por fábricas y por los mismos fraccionamientos cerrados, pone de manifiesto las tensiones entre diferentes modelos de desarrollo urbano y las implicaciones sociales, económicas y espaciales que conlleva un modelo de ciudad fuertemente segregado. Se muestran algunos datos en Figura 6.



Figura 5: fotos de SJO que muestran la plaza principal (1 y 2), comercio (3), actividades en la calle (4).
Fuente: elaboración propia.

	Zona Real	San Juan de Ocotán
Población total	42740 habitantes	19083 habitantes
Porcentaje 0-14 años	19.9%	29.3%
Porcentaje >60 años	10.1%	7%
Hablan lengua indígena	<1%	6.2%
Porcentaje analfabetas	<1%	<4%
Promedio escolarización (años)	11.64	8.4%
Índice de marginación (CONAPO) Escala: muy bajo/bajo/medio/alto/muy alto	Muy bajo	Medio

Figura 6: Resumen comparativo de datos ZR y SJO. Fuente: elaboración propia con datos INEGI (2020) y CONAPO (2020).

Analizando la zona, el índice de proximidad del Observatorio de Ciudades nos otorga un promedio de 0.63 de San Juan de Ocotán, una proximidad más adecuada que el promedio 0.44 de la Zona Real (Figura 7).

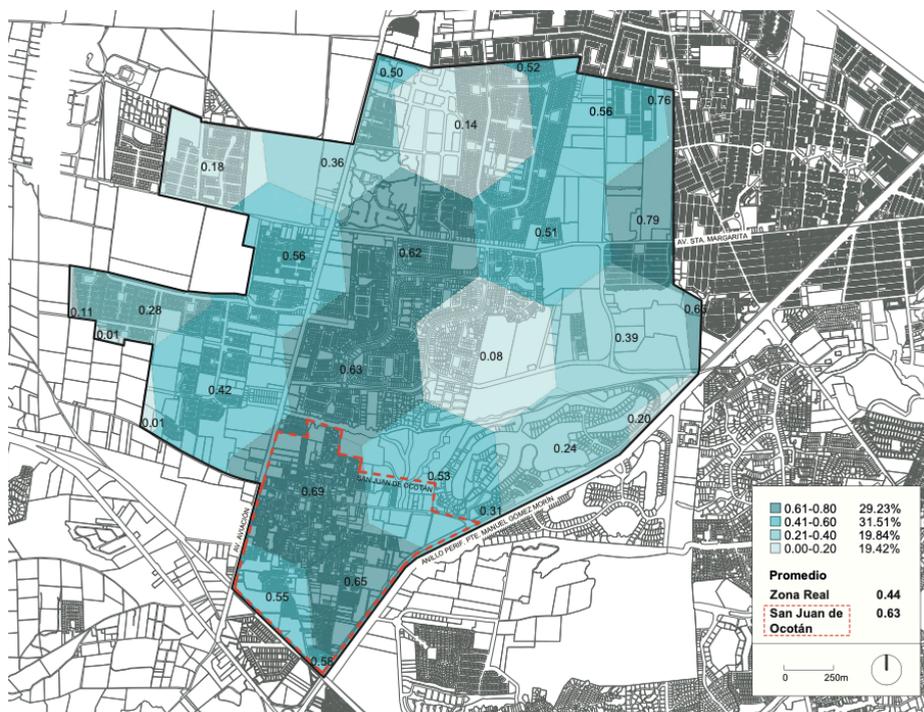


Figura 7: Índice de proximidad caso de estudio 1. Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio de Ciudades del Tecnológico de Monterrey, cartografía IIEG.

En la Zona Real, se observa como los “espacios receptores de la vida cotidiana” están principalmente concentrados a lo largo de las dos únicas vialidades de libre acceso: Santa Margarita y Aviación (Figura 8 y 9). Este patrón de distribución refleja un modelo urbano dominado por la segregación de funciones, donde el acceso a los servicios básicos depende casi exclusivamente de la movilidad en automóvil. Los espacios receptores de la vida cotidiana ubicados a lo largo de estas vialidades están mayoritariamente organizados en centros comerciales, con un diseño orientado a facilitar el acceso vehicular que no promueve la movilidad peatonal, además con una oferta limitada en cuanto a diversidad de usos y experiencias. El paisaje urbano está marcado por la falta de espacios públicos accesibles, lo cual reduce las oportunidades de interacción social y de realización de actividades cotidianas.



Figura 8: Ubicación de espacios receptores de la vida cotidiana en caso de estudio 1, imagen 1/2.
Fuente: elaboración propia sobre cartografía IIEG.

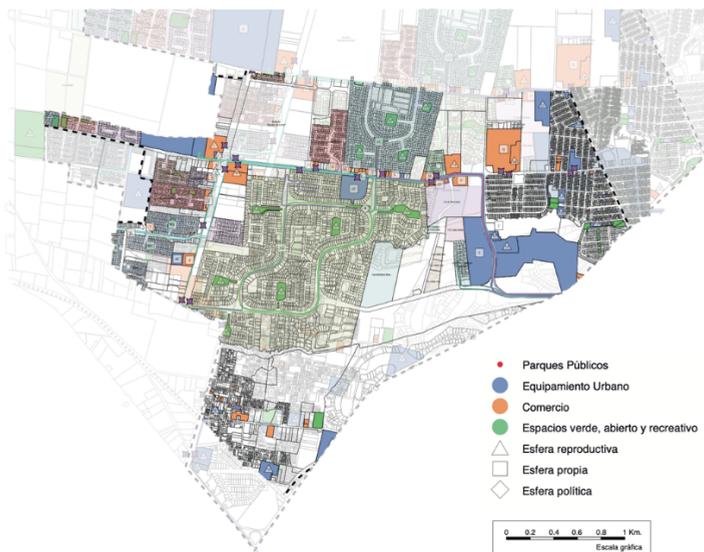


Figura 9: Ubicación de espacios receptores de la vida cotidiana en caso de estudio 1, imagen 2/2.
Fuente: elaboración propia sobre cartografía IIEG.

En contraste, el análisis de San Juan de Ocotán revela un tejido urbano diverso y compacto, con mezcla de usos que facilitan la proximidad. El barrio presenta una estructura urbana tradicional, con comercio en las plantas bajas de las viviendas, lo cual fomenta la interacción peatonal y la vitalidad en las calles. Además, encontramos equipamientos públicos como escuelas y unidades deportivas y espacios públicos representativos como la plaza central.

Explorar el área de estudio considerando proximidad física, diversidad, seguridad y representatividad permite comprender más a fondo las diferencias. En la Zona Real, los espacios receptores de la vida cotidiana están distantes en términos espaciales como temporales. Examinando la diversidad de personas en el espacio, se observa que dentro de los fraccionamientos prevalecen mujeres, niños y personas empleadas en las viviendas, mientras en las áreas inmediatamente externas encontramos una interacción más amplia y heterogénea, aunque con un entorno hostil. En cuanto a la vitalidad, en las áreas relacionadas con los fraccionamientos la actividad es baja. Los amplios espacios exteriores ajardinados carecen de una dinámica intensa y continua, indicando una subutilización significativa. La representatividad, entendida como presencia de lugares emblemáticos o simbólicos de la identidad y vida comunitaria, es escasa en la Zona Real, no existen puntos de referencia reconocido por la comunidad. En cuanto a la autonomía, hay una percepción relativamente alta de seguridad en los espacios internos de los fraccionamientos, que disminuye en las áreas adyacentes, donde la calidad del espacio público y la accesibilidad universal se ven comprometidas, junto con una percepción de inseguridad que se debe en gran parte a las propias vallas de los fraccionamientos que generan una imagen urbana débil por falta de ojos hacia la calle.

En San Juan de Ocotán, observamos características opuestas que muestran una mayor calidad urbana en términos de proximidad, diversidad, vitalidad y representatividad de los espacios de la vida cotidiana. Esto se debe a la mayor presencia de equipamiento y comercio que se encuentra insertado en la proximidad y trama urbana del barrio, lo cual favorece una presencia constante de personas diversas en el espacio público. Los habitantes se identifican con el barrio y sus tradiciones, reconociendo la plaza principal con la Iglesia como lugar representativo de la comunidad, de sus tradiciones, símbolos y festividades. En cambio, autonomía y seguridad son bajas, debido al mal estado de banquetas y calles.

Analizando la red de lugares de la vida cotidiana de los habitantes de los fraccionamientos de la Zona Real y de San Juan de Ocotán, surgen patrones que nos permiten entender cómo se experimenta la proximidad en cada uno de estos contextos. Las figuras 10 y 11 son ejemplos de representación de los datos obtenidos durante las entrevistas a profundidad, aplicando la técnica de la "cadena de tareas cotidianas". En San Juan de Ocotán, la mayoría de las actividades se desarrollan en una escala próxima a la vivienda, caminando. Solo algunas

actividades relacionadas con el trabajo productivo o acceso a educación se realizan en la escala municipal o metropolitana, ya que para encontrar mejores oportunidades laborales o de educación es necesario desplazarse. En contraste, en los fraccionamientos cerrados de la Zona Real, el uso del automóvil privado domina en prácticamente todas las actividades cotidianas, facilitando desplazamientos en las escalas distrital, municipal y metropolitana y contribuyendo a una menor interacción con los espacios próximos a la vivienda.

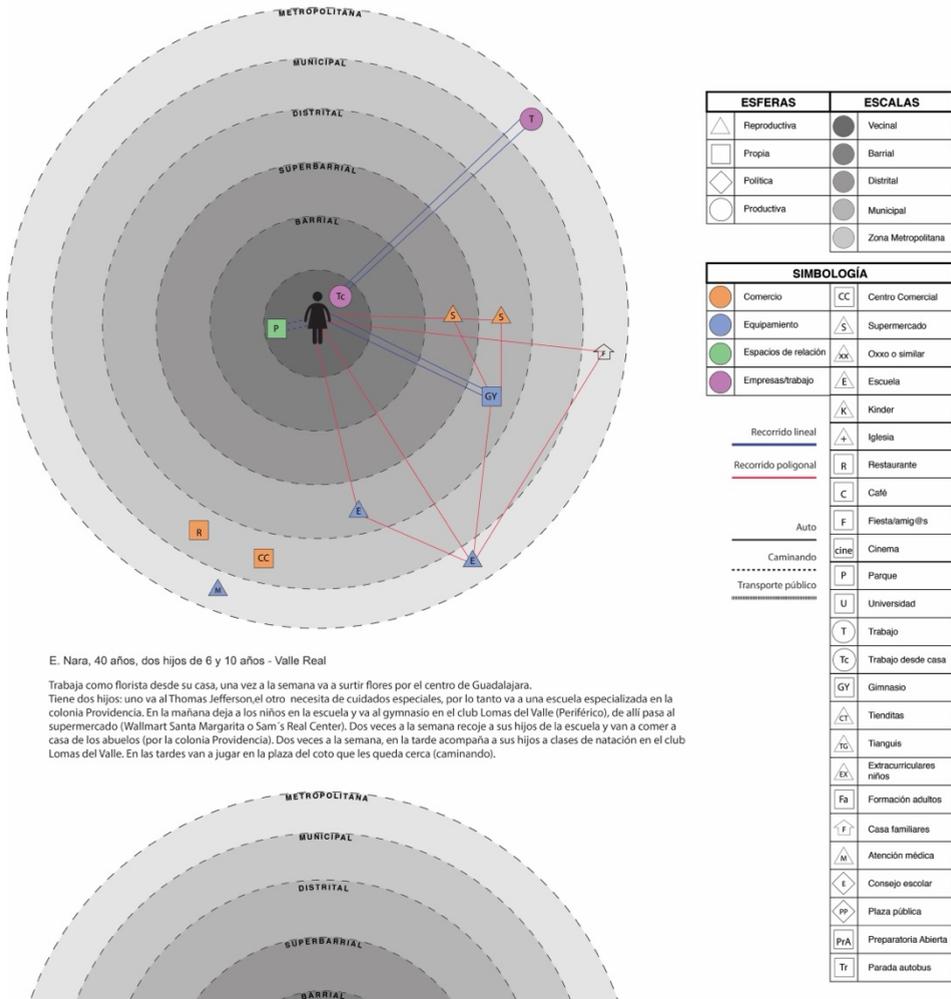
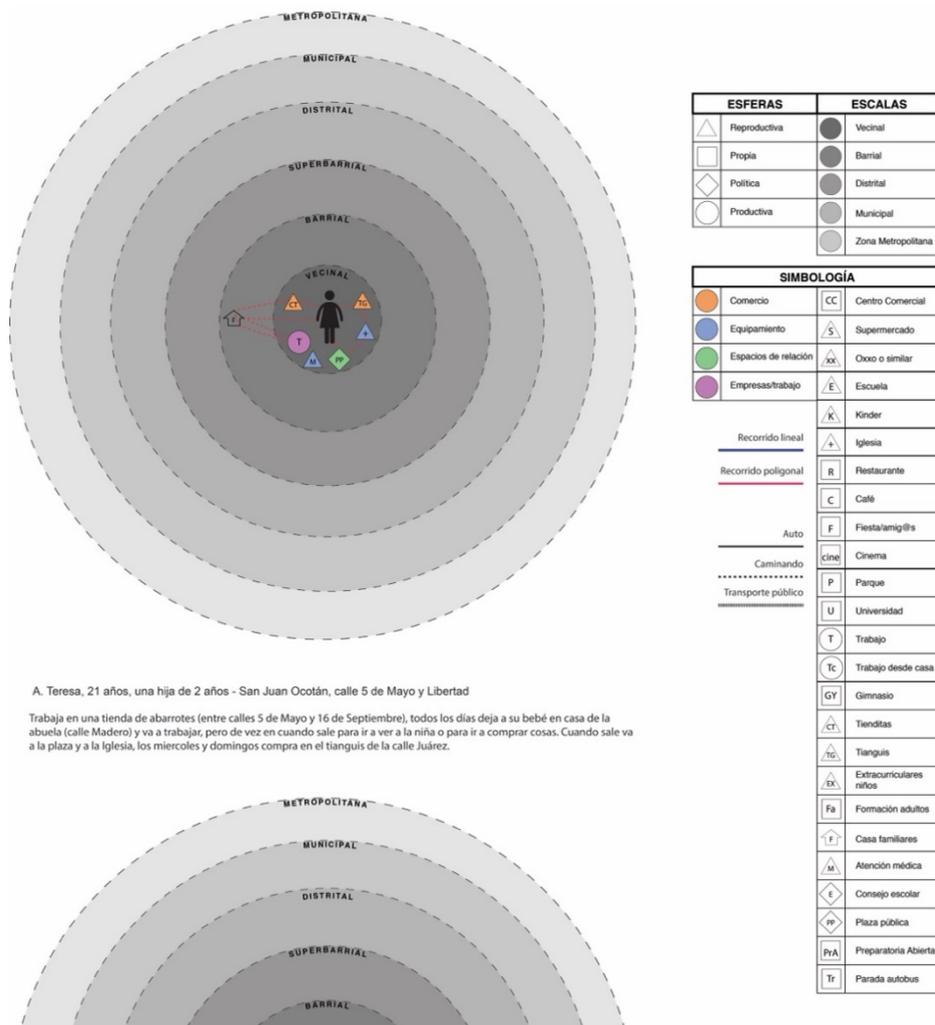


Figura 10: Ejemplificación de la “Red de lugares de la vida cotidiana” a partir de entrevista a una mujer de Zona Real. Fuente: elaboración propia a partir de entrevista a profundidad y cartografía cotidiana.



A. Teresa, 21 años, una hija de 2 años - San Juan Ocotán, calle 5 de Mayo y Libertad
 Trabaja en una tienda de abarrotes (entre calles 5 de Mayo y 16 de Septiembre), todos los días deja a su bebé en casa de la abuela (calle Madero) y va a trabajar, pero de vez en cuando sale para ir a ver a la niña o para ir a comprar cosas. Cuando sale va a la plaza y a la Iglesia, los miércoles y domingos compra en el tianguis de la calle Juárez.

Figura 11: Ejemplificación de la “Red de lugares de la vida cotidiana” a partir de entrevista a una mujer de San Juan de Ocotán. Fuente: elaboración propia a partir de entrevista a profundidad y cartografía cotidiana.

3.2. Caso de estudio 2: Huentitán el Alto y Villas de Huentitán

Huentitán el Alto (Figura 12) es uno de los barrios más antiguos de Guadalajara, fundado en el siglo XVI, ubicado en la periferia de la ciudad, donde el municipio colinda con la Barranca de Huentitán, un territorio natural que ha limitado la expansión urbana debido a sus características morfológicas. A diferencia de otros barrios históricos de la ciudad, Huentitán el Alto no se consolidó como una centralidad urbana debido a su ubicación apartada del centro.

Este aislamiento se acentuó con la construcción del Anillo Periférico, vía rápida que delimita el área urbana central y actúa como una barrera que impide la integración del barrio con zonas aledañas.



Figura 12: Fotos de Huentitán que muestran espacios del barrio (1 y 2), la Iglesia (3), área de juego infantil (4), la cicatriz del Anillo Periférico (5) y el límite natural de la Barranca de Huentitán. Fuente: elaboración propia.

A partir de la década del 2000, en los vacíos del tejido urbano de Huentitán, surgieron pequeños fraccionamientos cerrados de casas unifamiliares, entre ellos Villas de Huentitán (Figura 13). Aunque estos desarrollos no ocupan grandes superficies, interrumpen la trama urbana con sus muros perimetrales y muestran un nivel socioeconómico más elevado que el promedio del barrio, aunque no

alcanzan el estatus de fraccionamientos de lujo. El área de este segundo caso de estudio es más reducida con respecto al primer caso analizado, abarcando una superficie de apenas 120 hectáreas. El análisis se centra en las diferencias entre las relaciones de proximidad que los habitantes del barrio abierto y del fraccionamiento cerrado Villas de Huentitán establecen con la ciudad¹.

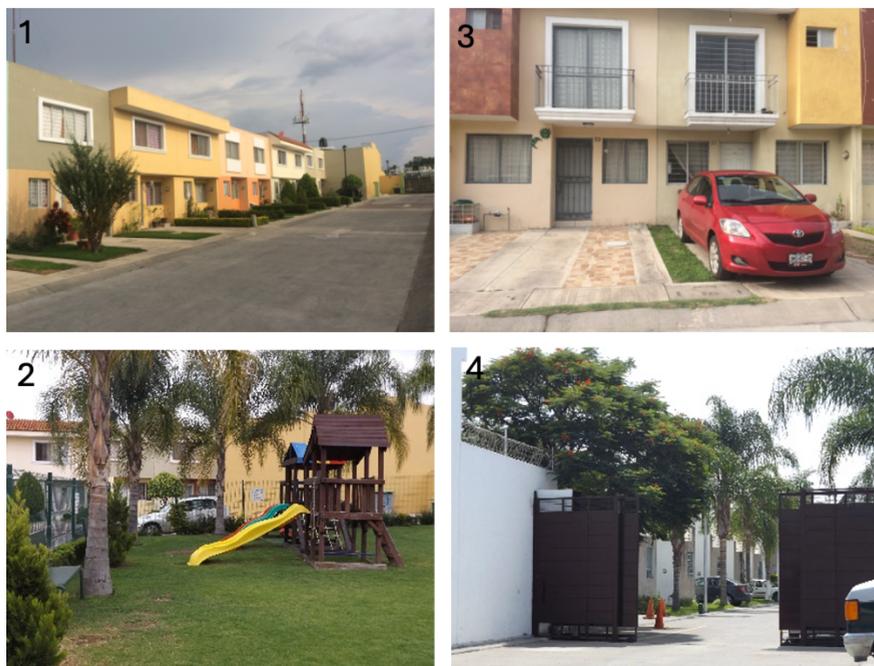


Figura 13: Fotos que muestran el interior del fraccionamiento Villas de Huentitán (1,2, 3), acceso a fraccionamiento cerrado (4). Fuente: elaboración propia.

En este segundo caso de estudio, la delimitación de datos demográficos y niveles de marginación (Figura 14) presenta dificultades, dado que los fraccionamientos analizados son de pequeña escala y están integrados dentro del tejido urbano del barrio. No obstante, como indicador general de las diferencias socioeconómicas entre los residentes de los fraccionamientos cerrados y el barrio abierto, se observa que el ingreso familiar en Villas de Huentitán varía entre 8 y 15 salarios mínimos, mientras que en el barrio abierto el ingreso promedio por familia es de aproximadamente 2 salarios mínimos, según datos obtenidos a partir de las entrevistas.

¹ Resultados preliminares de este caso de estudio han sido publicados por las autoras de este artículo: Díaz y Cireddu (2019); Cireddu et Al. (2020).

	Huentitán el Alto
Población total	4122 habitantes
Porcentaje 0-14 años	24.1%
Porcentaje >60 años	11.1%
Hablan lengua indígena	<1%
Porcentaje analfabetas	<3%
Promedio escolarización (años)	8.75
Índice de marginación (CONAPO) Escala: muy bajo/bajo/medio/alto/muy alto	De Medio (poniente) a Muy Alto (oriente)

Figura 14: Resumen de datos Huentitán. Fuente: elaboración propia con datos INEGI (2020) y CONAPO (2020).

Repitiendo los mismos pasos metodológicos que en el caso de estudio 1, se puede observar que el Índice de Proximidad promedio de Huentitán el Alto es de 0.64, un valor similar al índice registrado en San Juan de Ocotán, aunque la Figura 15 muestra que los valores más altos del barrio abierto llegan hasta 0.85.

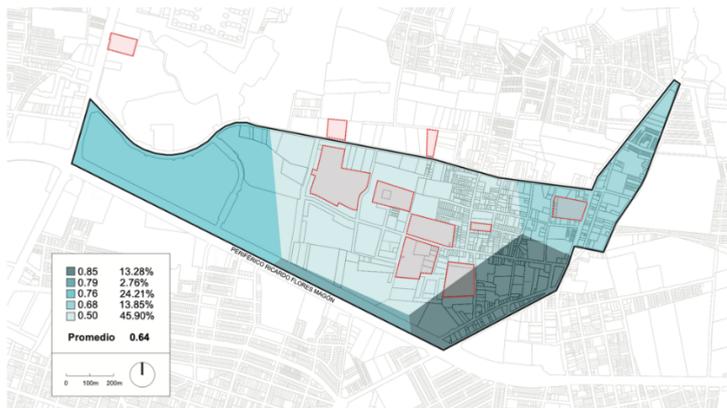


Figura 15: Índice de proximidad caso de estudio 2. Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio de Ciudades del Tecnológico de Monterrey.

Al analizar la distribución de los "espacios receptores de la vida cotidiana" (Figura 16), nuevamente encontramos una situación comparable a la de San Juan Ocotán. En Huentitán, existe una mezcla de usos con presencia de comercios, espacios de relación como la plaza de la Iglesia y el quiosco, y áreas de esparcimiento y cuidado como dos áreas de juegos infantiles y una cancha. El fraccionamiento cerrado Villas de Huentitán tiene un pequeño parque con juegos infantiles a su interior y no cuenta con otros usos más allá del residencial. En términos cualitativos, se observa una mayor proximidad de usos en la parte más

antigua del barrio, en particular en el sector oriental, donde se conservan algunas fincas de arquitectura vernácula y el acceso a la Iglesia, que forman un conjunto con valor patrimonial. Aunque se observa presencia de personas en el espacio público y variedad de comercios y servicios, la imagen urbana general es precaria, con calles y banquetas en mal estado, lo cual limita la accesibilidad y contribuye a una percepción de inseguridad en el entorno urbano.

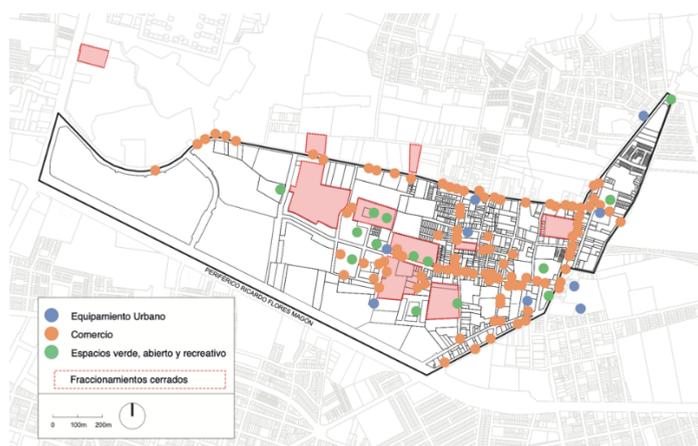
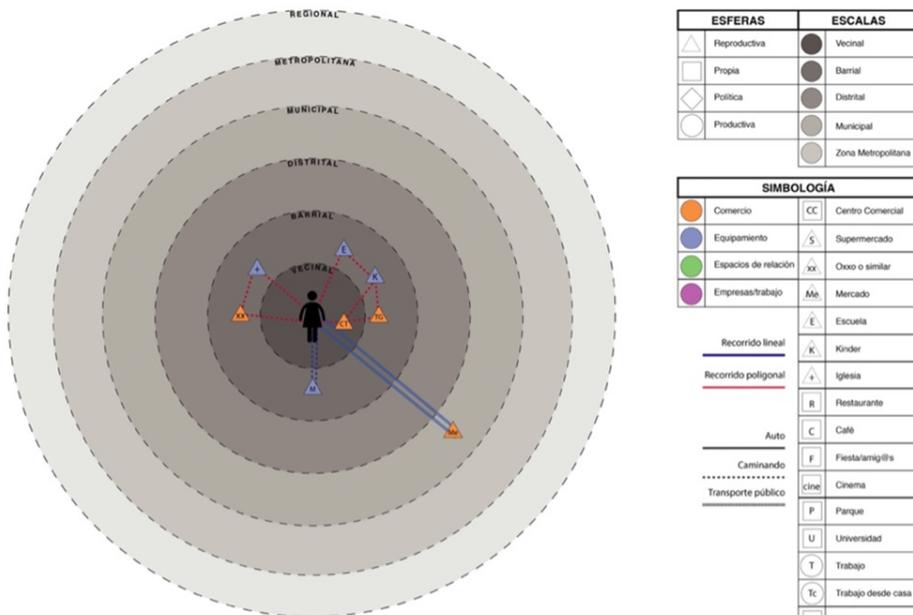


Figura 16: Ubicación de espacios receptores de la vida cotidiana en caso de estudio 2. Fuente: elaboración propia.

Al analizar la red de lugares de los habitantes del barrio abierto y del fraccionamiento cerrado, se revelan diferencias significativas en cuanto a los traslados y las relaciones de proximidad. En el barrio abierto, la mayoría de las actividades cotidianas se concentran en la escala barrial, con la excepción de actividades educativas o relacionadas con la salud, que requieren desplazamientos más largos hacia instituciones o centros de mayor escala, y algunas actividades de esparcimiento que se llevan a cabo en plazas comerciales a nivel distrital. El uso del vehículo privado es limitado y predominante entre los hombres, quienes lo emplean principalmente en actividades productivas, como el abastecimiento en mercados del AMG por parte de comerciantes locales; mientras el transporte público y los desplazamientos a pie son los medios más utilizados por el resto de los integrantes del hogar. Por otro lado, en el caso del fraccionamiento cerrado Villas de Huentitán, se observa un patrón de movilidad que abarca escalas más amplias, con la mayoría de las actividades cotidianas desarrollándose fuera del entorno inmediato de la vivienda. Las actividades productivas se extienden hasta la escala regional, lo cual refleja una dependencia significativa del automóvil privado para la movilidad diaria, aunque en muchos casos las familias comparten un solo vehículo, lo cual hace que este se utilice de

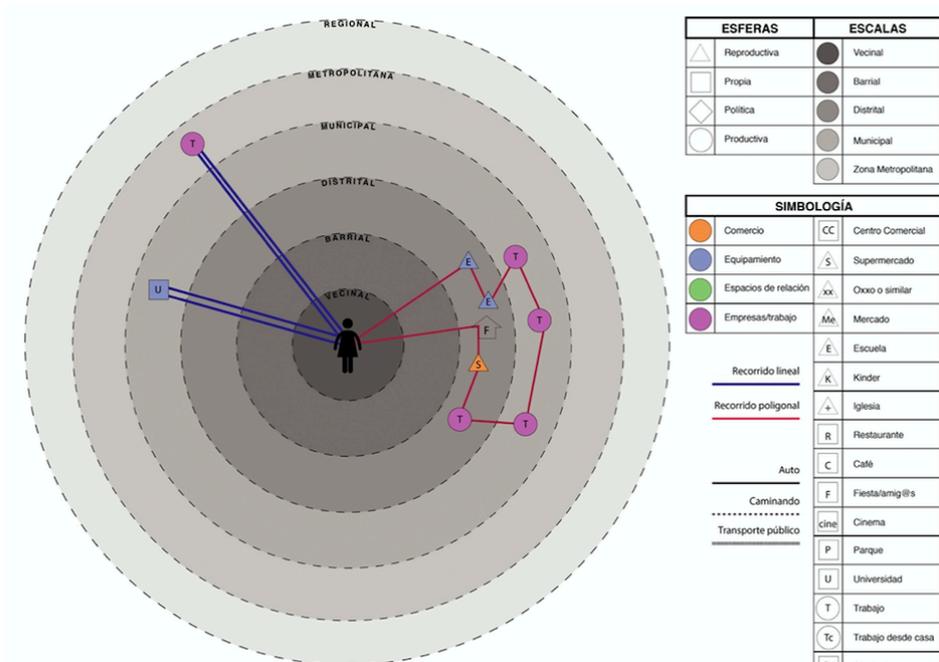
manera estratégica, por ejemplo, acercando a algunos miembros del hogar a paradas de transporte público cercanas, como el Macrobus en la Calzada Independencia. El análisis de estas dos áreas dentro del caso de estudio muestra una clara disparidad en las relaciones de proximidad. Los fraccionamientos cerrados, a pesar de estar insertos en el tejido de proximidad del barrio, no favorecen una vida cotidiana centrada en el entorno local, alejando las actividades cotidianas de la proximidad física de la vivienda. En las Figuras 17 y 18 se ejemplifican los recorridos cotidianos de dos personas que participaron en el estudio.



Ama de casa, 58 años, cuatro hijos, dos nietos – Barrio abierto

Mujer que vive con su marido y dos de sus cuatro hijos, de los cuales uno ya tiene familia propia y tiene dos hijos en edad escolar. La abuela acompaña los niños a la escuela en la mañana, de regreso pasa a la tienda o al tianguis semanal a comprar frutas y verduras. Los fines de semana va a la Parroquia del barrio.

Figura 17: Ejemplificación de la “Red de lugares de la vida cotidiana” a partir de entrevista a una mujer del barrio Huentitán el Alto. Fuente: elaboración propia a partir de entrevista a profundidad y cartografía cotidiana.



Contadora, 37 años, divorciada, dos hijas - Fraccionamiento cerrado

Deja a sus hijas en la escuela (primaria y secundaria) cerca del estadio Jalisco, zona en la que viven sus padres, quienes recogen a las niñas a la salida del colegio, mientras ella trabaja. Su trabajo de contadora implica llegar a la oficina a recoger expedientes y acudir a distintos lugares ubicados en todo el Área Metropolitana. Cuando termina de trabajar pasa a recoger a sus hijas en casa de los abuelos, a veces se queda a comer. Compra algunas cosas en la tienda y el supermercado que le quedan de paso en el trayecto casa-trabajo-casa, cerca de casa de sus padres. Los fines de semana trabaja en las noches -viernes y sábado- en el negocio de su padre elaborando aguas frescas y helados. Además, estudia una segunda licenciatura en derecho, viernes en la tarde y sábado en la mañana.

Figura 18: Ejemplificación de la “Red de lugares de la vida cotidiana” a partir de entrevista a una mujer del fraccionamiento cerrado Villas de Huentitán. Fuente: elaboración propia a partir de entrevista a profundidad y cartografía cotidiana.

4. DISCUSIÓN: HALLAZGOS SOBRE PROXIMIDAD URBANA

A partir de los resultados mostrados para cada uno de los casos de estudio, cuyo resumen se muestra en la Tabla 1, se desprenden una serie de reflexiones cualitativas sobre proximidad.

		1	2	3		
Casos de estudio	Área analizada	Índice de proximidad OdC	Espacios receptores de la vida cotidiana: comercio, equipamiento, espacio público	Esferas	Red de proximidad cotidiana: escala y medio de transporte prevalente	Principales limitantes o barreras
Caso de estudio 1: enclave de fraccionamientos cerrados de clase alta de gran extensión que convive con barrio pre-existente tradicional con características de marginación socio-económica	Zona Real (fraccionamientos cerrados Valle Real, Jardín Real, Solares)	0.44	Proximidad: Baja	Producción	Municipal/Metropolitana/en automóvil. Escala de la vivienda (en el caso de algunas mujeres)	Tráfico, tiempos de traslado largos, dificultad en equilibrar tiempos y esferas
			Diversidad y Vitalidad: Mediana	Cuidado	Distrital/Metropolitana/en automóvil	
			Autonomía y Seguridad: Mediana/Alta	Personal	Distrital/Metropolitana/en automóvil	
			Representatividad: Baja	Comunitaria	No relevante	
	Barrio abierto San Juan de Ocotán	0.63	Proximidad: Alta	Producción	Vecinal/B arrial/caminando	Limitaciones físicas de accesibilidad espacial, percepción de inseguridad en algunos de los recorridos, limitaciones económicas de los hogares
			Diversidad y Vitalidad: Alta	Cuidado	Vecinal/B arrial/caminando	
			Autonomía y Seguridad: Baja	Personal	Barrial/caminando Municipal/Metropolitana/ transporte público	
			Representatividad: Alta	Comunitaria	Barrial/caminando	
Caso de estudio 2: barrio tradicional histórico con pequeños fraccionamientos cerrados insertados recientemente en vacíos urbanos	Fraccionamientos cerrados (fraccionamiento Villas de Huentitán)	0.64	Proximidad: Alta	Producción	Municipal/Metropolitana/Regional/ en automóvil	Tráfico, mucho tiempo fuera de casa, falta de arraigo, redes de apoyo distantes
			Diversidad y Vitalidad: Alta	Cuidado	Distrital/Municipal/Metropolitana/en automóvil	
			Autonomía y Seguridad: Baja	Personal		
			Representatividad: Alta	Comunitaria	No relevante	
	Barrio abierto Huentitán el Alto	0.64	Proximidad: Alta	Producción	Barrial/Distrital/Municipal/caminando /transporte público Municipal/Metropolitana/en automóvil	Limitaciones físicas de accesibilidad espacial, limitaciones económicas de los hogares
			Diversidad y Vitalidad: Alta	Cuidado	Vecinal/Barrial/caminando	
			Autonomía y Seguridad: Baja	Personal		
			Representatividad: Alta	Comunitaria	Barrial/caminando	

Tabla 1: Resumen de resultados. Fuente: elaboración propia.

1. En los fraccionamientos cerrados de clase alta de Zona Real, se observa una “dilatación” de la proximidad cotidiana debido al uso predominante del vehículo privado. Los habitantes señalan el tráfico y largo tiempos de traslado como limitantes, al mismo tiempo que perciben cercanos los lugares donde se desarrolla su vida cotidiana, aunque se trata de una ilusión generada por la dependencia del automóvil, ya que en realidad las distancias son largas cuando las medimos cuantitativamente y salen del concepto de proximidad “ideal”.
2. En los dos barrios tradicionales analizados (San Juan de Ocotán y Huentitán el Alto) encontramos una aparente proximidad física por la presencia de usos mixtos en calidad de comercios, servicios y equipamientos, donde las personas pueden cubrir muchas de sus necesidades en un entorno barrial. Sin embargo, esta proximidad está "limitada" por la baja calidad del espacio urbano. Problemas como banquetas rotas, drenajes, pavimentos dañados y la falta de infraestructura adecuada reducen la calidad del entorno afectando la accesibilidad y seguridad percibida y real.
3. En los pequeños fraccionamientos cerrados como Villas de Huentitán, se detecta una relación “emocional” con la proximidad. Aunque los residentes tienen una relativa cercanía a comercios y equipamientos en el barrio, prefieren desarrollar su vida cotidiana en lugares más lejanos, generalmente vinculados a sus redes familiares y emocionales, como los barrios donde crecieron o donde viven sus familiares. Este fenómeno ocurre porque, si bien habitan en estos fraccionamientos por razones de alcance económico, sus aspiraciones apuntan a vivir en otros lugares más cercanos a sus redes de apoyo. Aquí, al contrario de lo que pasa en Zona Real, los habitantes perciben como lejanos los lugares de la vida cotidiana.

Como parte de los hallazgos, se identifican tres definiciones de proximidad en función de las experiencias cotidianas, que pueden ser asociadas a las dinámicas socioespaciales de cada contexto (Tabla 2).

Definición	Resumen	Aplica
Proximidad dilatada	Se refiere a una percepción subjetiva de cercanía generada por la dependencia del automóvil en entornos urbanos dispersos. Aunque los habitantes consideran que los lugares donde realizan sus actividades cotidianas están próximos, esta percepción es una ilusión, ya que la distancia real medida en términos espacio-temporales es considerable. Este tipo de proximidad es característica de áreas urbanas con baja densidad y acceso limitado a servicios de proximidad inmediata, donde la movilidad basada en el vehículo privado genera una falsa sensación de accesibilidad.	Fraccionamientos suburbanos de poder adquisitivo medio y alto con infraestructura comercial tipo "edge city". Caso de estudio: Zona Real, Zapopan
Proximidad limitada	Se define como una proximidad física "real", determinada por la existencia de usos mixtos y la disponibilidad de comercios, servicios y equipamientos en el entorno inmediato. Sin embargo, su efectividad está restringida por deficiencias en la infraestructura urbana, como la falta de accesibilidad peatonal, deterioro del espacio público y percepción de inseguridad. Esta limitación reduce la capacidad de los habitantes para aprovechar plenamente la cercanía de los servicios y dificulta la movilidad cotidiana en condiciones adecuadas, afectando a la población de forma interseccional y teniendo un impacto directo especialmente en las actividades del cuidado.	Barrios con estructura tradicional y uso mixto ubicados a los márgenes de la mancha urbana, con características de segregación socio-espacial. Casos de estudio: Huentitán el Alto, Guadalajara y San Juan de Ocotán, Zapopan
Proximidad emocional	Hace referencia a la forma en que los vínculos afectivos, las redes familiares y las aspiraciones personales influyen en la percepción y uso del espacio urbano. En este caso, las personas pueden tener acceso físico a servicios y equipamientos cercanos, pero prefieren desarrollar sus actividades cotidianas en lugares más lejanos con los que mantienen una conexión emocional significativa. Este fenómeno es común en contextos de movilidad residencial obligada, por ejemplo cuando las oportunidades económicas individuales o dinámicas urbanas de gentrificación obligan a vivir en zonas diferentes a aquellas con las que los individuos tienen mayor sentido de pertenencia.	Fraccionamientos cerrados de clase media y baja de superficie limitada que se insertan en tejido urbano consolidado. Caso de estudio: Villas de Huentitán
Proximidad ideal	Se refiere a un modelo de accesibilidad urbana donde las actividades cotidianas pueden realizarse dentro de una red compacta de espacios bien conectados, con infraestructuras adecuadas que permitan traslados eficientes, seguros y sostenibles ya sea caminando o en transporte público. Los servicios, equipamientos y oportunidades están distribuidos de manera equitativa dentro de una escala espacio-temporal óptima (15 minutos), garantizando el acceso universal sin depender de medios de transporte motorizados.	Centros urbanos consolidados, barrios y distritos de uso mixto bien integrados y orientados a la movilidad activa.

Tabla 2: Definiciones de proximidad. Fuente: elaboración propia.

Estos hallazgos revelan cómo la segregación socio-espacial influye en la forma en que las personas perciben y experimentan su entorno, destacando la necesidad de entender la proximidad más allá de su dimensión espacio-temporal, ya que en ella influyen factores cualitativos de uso de los espacios que se relacionan con lo económico, social, personal y familiar.

Comprender la proximidad de esta manera más amplia permite visibilizar las dinámicas de exclusión y oportunidades desiguales que atraviesan la ciudad, promoviendo un análisis más profundo sobre las barreras invisibles que existen en los entornos urbanos, como la falta de accesibilidad, la percepción de inseguridad, o la desconexión emocional con el lugar donde se habita. En el discurso actual sobre el urbanismo, donde se promueven modelos muy valiosos como la “ciudad de los 15 minutos” (Moreno, 2020), se suelen omitir las realidades de quienes viven en áreas donde la proximidad ideal no es viable. Reinterpretar la proximidad en términos de la experiencia cotidiana de distintos grupos nos ayuda a identificar las verdaderas dinámicas que rigen la vida urbana y poder, por lo tanto, proponer soluciones más inclusivas, que no se limiten a mejorar las infraestructuras físicas, sino que también aborden las barreras sociales y económicas que afectan la experiencia de la ciudad.

5. CONCLUSIONES

Este estudio se propuso analizar la proximidad en dos áreas del AMG, destacando cómo este concepto se manifiesta de manera diferente en función de la segregación socioespacial y las dinámicas particulares de cada área. Los resultados sugieren que la proximidad debe considerarse más allá de una medida física, como una construcción subjetiva y relacional, desafiando la idea de proximidad ideal y abriendo nuevas perspectivas para el diseño de políticas urbanas más inclusivas y sensibles a las experiencias cotidianas. El diseño de ciudades más inclusivas y accesibles depende de una comprensión profunda de cómo la diversidad de personas y grupos sociales experimentan el entorno urbano y la proximidad. Las reflexiones que surgen del análisis de las redes de lugares de la vida cotidiana permiten repensar cómo las políticas urbanas pueden incorporar un enfoque más humano y centrado en lo cotidiano, abriendo la puerta para intervenciones urbanas que respondan mejor a necesidades diversas, promoviendo la igualdad de acceso a equipamientos, transporte y espacios públicos y contribuyendo a la reducción de la segregación socioespacial y a la construcción de ciudades más justas y cohesionadas.

BIBLIOGRAFÍA

- Avellaneda, Paola & Lazo, Alejandra (2011), “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile”. *Transporte y Territorio*, 4, pp. 47-58.
- Borsdorf, Alex (2003), “Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana”, *EURE*, vol. 29, n°86, pp. 37-49. DOI: <https://doi.org/10.4067/S0250-71612003008600002>

- Cabrales, Luis Felipe (2006), “Tendencias recientes de las urbanizaciones cerradas y polarización residencial en Guadalajara”. Texto redactado en ocasión del curso: *Segregación y mercados de suelo, patrones emergentes de segregación: los casos de México y Chile*.
- Cabrales, Luis Felipe & Canosa, Elia (2002), “Nuevas formas y viejos valores: urbanizaciones cerradas de lujo en Guadalajara”, en Cabrales, Luis Felipe -coord.- *Latinoamérica: países abiertos ciudades cerradas*, Guadalajara, UdeG, pp. 93-116.
- Caldeira, Teresa (2007), *Ciudad de Muros*, Barcelona, Gedisa (ed. orig., Sao Paulo 2000).
- Casanovas, Roser & Gutiérrez, Blanca (2013), “La vida cotidiana en las áreas residenciales monofuncionales de baja densidad”, en Muxí, Zaida -coord.- *Postsuburbia*, Barcelona, Comanegra, pp. 25-35.
- Ciocoletto, Adriana & Punt 6 (2014), *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género*, Barcelona, Comanegra.
- Cireddu, Alessandra; Díaz, Verónica & Gleason, Arturo (2020), “La ciudad abierta y la ciudad cerrada: análisis de la vida cotidiana en el barrio de Huentitán El Alto, Guadalajara”, en *Segregación y fragmentación socioespacial en ciudades. Nuevas formas de habitar la ciudad*, Guadalajara, UdeG, pp. 229-262.
- De Mattos, Carlos (2004), “Santiago de Chile de cara a la globalización ¿otra ciudad?”, en Aguilar, Adrián -coord.- *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*, Ciudad de México, Porrúa, pp. 19-52.
- Díaz, Verónica & Cireddu, Alessandra (2019), “La proximidad urbana a partir del análisis de la vida cotidiana con perspectiva de género en el barrio de Huentitán el Alto, Guadalajara (México)”, *Quid 16*, nº 11, pp. 281-315.
- Duhau, Emilio & Giglia, Angela (2008), *Las reglas del desorden: habitar la metrópolis*, México, Siglo XXI Editores.
- Hidalgo Dattwyler, Rodrigo & Arenas, Federico (2012), “Negocios inmobiliarios, transformación metropolitana y la nueva morfología de Santiago de Chile: desde la renovación del espacio central a los barrios cerrados de la periferia”, en Alvarado, Concepción -coord.- *Fragmentación y segregación socioterritorial en México y Chile*, Cuernavaca, UAEM, pp. 279-293.
- Hidalgo, Alfredo; Natera, Luis; Egurrola, Edgar & Valdivia, Rossana (2023), “Ciudades (no) próximas, lecciones de la pandemia. La importancia de la proximidad en las comunidades urbanas”, en *IV Congreso Interdisciplinario de Investigación en Arquitectura, Diseño, Ciudad y Territorio. Entre escalas, agencias y territorios en Latinoamérica*, Santiago, pp. 554-558

- Jirón, Paola (2017), “Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado”, en Segovia, Olga & Rico, María -coords. *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*, Santiago, CEPAL, pp. 405-431. DOI: <https://doi.org/10.18356/e4910022-es>
- Montaner, Josep María & Muxí, Zaida (2011), *Arquitectura y Política*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Moreno, Carlos (2020), *La revolución de la proximidad. De la ciudad global a la ciudad de los quince minutos*, Madrid, Alianza Editorial.
- Muxí, Zaida (2004), *La arquitectura de la ciudad global*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Punt 6 (2014), *Mujeres Trabajando: guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*, Barcelona, Comanegra.
- Sabatini, Francisco & Brain, Isabel (2008), “La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves”, *EURE*, vol. 34, n°103, pp. 5-26. DOI: <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300001>
- Sánchez de Madariaga, Inés (2009), “Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia”, *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, n°161-162.
- Secchi, Bernardo (2015), *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*, Madrid, Catarata (ed. orig., Bari 2013).