



*Antología de
un trabajo en redes :*
**La red de investigación
para el Diseño.**

Coordinadora Editorial: MDG Irma Carrillo Chávez

CRÉDITOS

RECTOR DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SAN LUIS POTOSÍ

M. en Arq. Manuel Fermín Villar Rubio

DIRECTOR DE LA FACULTAD DEL HÁBITAT

Mtro. en Arq. Daniel Jiménez Anguiano

SECRETARÍA ACADÉMICA DE LA FACULTAD DEL HÁBITAT

M. en Arq. Ma. Alejandra Cocco Alonso

SECRETARÍA GENERAL DE LA FACULTAD DEL HÁBITAT

Dra. Alma María Cataño Barrera

COORDINADORA EDITORIAL

MDG Irma Carrillo Chávez

DISEÑO GRÁFICO Y EDITORIAL

Lilia Tibusay Arreola Mallol

Esta publicación está editada por la Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

ISBN- 9786075351124

Derechos Reservados ©Facultad del Hábitat

Se prohíbe la reproducción, el registro o la transmisión total o parcial de esta obra por cualquier medio, sin el permiso previo por escrito del titular de los derechos correspondientes.

El uso de las imágenes es responsabilidad de los autores.

Primera edición, 2019 Universidad Autónoma de San Luis Potosí Álvaro Obregón 64 San Luis Potosí, S.L.P. México

ÍNDICE

9	Área 1 La Pedagogía del Diseño
10	EMPATÍA PARA FORMAR A LA PERSONA EN EL DISEÑO <i>Deyanira Bedolla Pereda</i> <i>Ricardo López – León</i>
28	LA REFLEXIÓN DESDE LAS CIENCIAS DEL HÁBITAT <i>Jaime Javier Loredó Zamarrón</i> <i>Ruth Verónica Martínez Loera</i>
36	OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS PARA EL DESARROLLO DE RECURSOS DIGITALES COMO ESTRATEGIA PEDAGÓGICA EN LOS MÉTODOS DE ENSEÑANZA-APRENDIZAJE <i>Dr. Víctor H. Jiménez Arredondo</i> <i>M.I. Marco Antonio Contreras Cruz</i>
44	HÁBITOS FRENTE AL ESTRÉS EN ESTUDIANTES DE DISEÑO <i>Ricardo López – León</i>
60	ESTUDIO COMPARATIVO SOBRE INVESTIGACIÓN PARA EL DISEÑO: ENSEÑANZA Y APRENDIZAJE EN DOS PROGRAMAS UNIVERSITARIOS DE DISEÑO GRÁFICO, UNO EN CANADÁ Y OTRO EN MÉXICO. <i>Salvador Edmundo Valdovinos Rodríguez</i>
72	EL USO DE ESTEREOTIPOS ENTRE LA COMUNIDAD DE ESTUDIANTES DE DISEÑO <i>Lucila Mercado Colin</i>

89 **Área 2**
La filosofía, la teoría y la historia del Diseño

90 **DISEÑO CENTRADO EN EL USUARIO, DISEÑO PARTICIPATIVO Y DISEÑO LENTO: SINÓNIMOS DISONANTES**

*Gabriel Ángel López Macías
Ricardo López – León*

108 **NARRATIVAS ALTERNAS EN LA HISTORIA DEL DISEÑO INDUSTRIAL: ALEXANDER J. KOSTELLOW, ARTISTA PLÁSTICO Y PIONERO EN LA ENSEÑANZA DEL DISEÑO INDUSTRIAL EN LOS EEUU**

Jaime Francisco Gómez Gómez

122 **INVESTIGACIÓN EN DISEÑO: DE LA DISCIPLINA PROFESIONAL A LA TRANSDISCIPLINA**

Dr. Luis Rodríguez Morales

132 **LEONARDO DA VINCI COMO MODELO DE DISEÑAR (ACCIÓN DISEÑÍSTICA)**

Román Esqueda

145 **Área 3**
La práctica profesional en proyectos de obtención de grado

146 **LA TIPOGRAFÍA EN LAS LAPIDAS DEL CEMENTERIO DEL SAUCITO COMO ESTATUS Y REFLEJO CULTURAL DE LA SOCIEDAD POTOSINA A INICIOS DEL SIGLO XX.**

*César Nájera Monasterio
Hernandez Cerna Irais Cristal*

163 **Área 4**
La sostenibilidad en el Diseño

164 **EL DISEÑO DE PRODUCTOS PARA LA DISCAPACIDAD: RESILIENCIA Y SENTIDO DEL HUMOR, LA NUEVA CARA DE LOS NUEVOS PARADIGMAS SOBRE DISCAPACIDAD**

*Alberto Rossa Sierra
Fabiola Cortés Chávez
Francisco J González Madariaga*

190 **ANÁLISIS DE LA COMUNICACIÓN DE LOS OBJETOS COTIDIANOS CASO: ÚTILES TRADICIONALES MEXICANOS.**

*Rojas Aragón Josué Deniss
Bucio López Vanessa
Victorino Cruz Gabriela*

202 **DISEÑO, LABOR DE FUTUROS SISTEMAS**

Dr. Aarón J. Caballero Quiroz

146 **DIVESTMENT: LA TEORÍA DE LA DISPROPIACIÓN EN TIEMPOS DE SUSTENTABILIDAD**

*Ana Encino Muñoz
Ricardo López – León*

232 **HABITACULUM: ECOLOGÍA PROFUNDA Y DISEÑO**

*Dra. Natalia Gurieva
Dr. Alfredo Zárate Flores*

241 **Área 5**

Las nuevas vanguardias y tendencias en el Diseño

242 **INTROSPECCIÓN EN EL ESPACIO INTERIOR. PROCESOS PARA LA COMPRENSIÓN Y REINTERPRETACIÓN DE UN INTERIOR ARQUITECTÓNICO: PREMISA.**

*Dr. Mario Ernesto Esparza Díaz de León
M. en E. Aarón Ruíz Esparza Díaz de León*

250 **PROCESOS DE PRODUCCIÓN EN EL ARTE DIGITAL Y EL DISEÑO**

Dra. Cynthia P. Villagómez Oviedo

264 **ARTE, DISEÑO, Y COMPLEJIDAD. EN BUSCA DE UNA METODOLOGÍA.**

*MULTIVERSIDAD MUNDO REAL EDGAR MORIN DOCTORADO EN PENSAMIENTO COMPLEJO
MCHDG. Jesús Carlos Salas Carrillo
ASESOR: Dr. Roberto Rivera Pérez*

300 **TENDENCIAS Y MACROTENDENCIAS PARA EL DISEÑO GRÁFICO.**

*Dr. Manuel Guerrero Salinas
Dra. Eréndida Mancilla González
MDG. Irma Carrillo Chávez*



Área 4

La sostenibilidad en el Diseño

Enfocado al uso estratégico del diseño, para satisfacer las necesidades humanas actuales y futuras sin comprometer al medio ambiente, de tal forma que conduzca a un estilo de vida con una base más sustentable.

DISEÑO, LABOR DE FUTUROS SISTEMAS

Dr. Aarón J. Caballero Quiroz

Introducción

El resultado arrojado por la “Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto” del 69.87% a favor de “Reacondicionar el actual aeropuerto de la ciudad de México y el de Toluca y construir dos pistas en la base aérea de Santa Lucía”, ofrece elementos para aclarar, tanto los procesos de análisis que sigue la labor que lleva a cabo el diseño bajo una consideración teórica, como en las incidencias que puede tener al interior de la vida social dónde son demandadas las propuestas que presumiblemente generará.

Bajo estas precisiones, el aspecto teórico a reflexionar por el trabajo que se proponen, y con relación a los procesos de análisis a los que acude el diseño, es que el nuevo aeropuerto no era tan solo una propuesta para resolver “... la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” sino que, de acuerdo al proyecto estratégico de planeación urbana “México, Ciudad Futura” del cual deriva, era tan solo un elemento de tantos con los que integrar un sistema de infraestructura para el rescate ecológico y urbanístico de la Ciudad de México así como el de su gran zona conurbada.

Por otro lado, y relativo a las incidencias sociales que puede tener el diseño, el proyecto de “México, Ciudad Futura” resulta de comprender una situación multifactorial como la que vive la ciudad en cuestión que no se representa tan solo como una regeneración o planeación urbana y la consecuente legislación de un Plan General de Desarrollo Urbano, sino que se entiende como un sistema que opera bajo ciertos principios sociales que deben ser observados – políticamente hablando– así como bajo la interrelación de causas que, aunque auto determinadas, se significan por las relaciones que logran establecer con el resto de afectaciones y que comprometen al diseño a generar el esclarecimiento de un sistema como ese más que la sola propuesta de objetos o productos urbanos concretos.

A una consideración del diseño como esa, entre muchas otras, aspiran las diferentes reflexiones teóricas en la UAM Cuajimalpa, consecuencia en gran medida de la sollicitación que hace la dinámica configuradora de las sociedades contemporáneas.

Por tal motivo, el presente trabajo no es un análisis que apoye o repruebe el resultado de la consulta nacional, aunque tampoco pretende revisar las incidencias políticas y sociales que dicho resultado tendrá y mucho menos se orienta a generar un resultado de factibilidad que genere una nueva propuesta del aeropuerto que ahora se demanda dados los resultados de la consulta.

El trabajo propuesto ofrece el resultado teórico de reflexionar el proceso bajo el que puede quedar representado el diseño, abordando el proyecto “México, Ciudad Futura” como una figura que permite señalar la postura que asume el diseño desde los procedimientos que adopta para tener en cuenta a las sociedades y generar propuestas con base en dicha postura. Lo anterior va más allá de analizar tan solo los resultados obtenidos por la labor para centrarse en las representaciones procedimentales con que el diseño aborda las situaciones sociales que presumiblemente atiende.

Palabras clave: Comunicación del objeto, significados socioculturales del objeto, uso y función de los diseños, útiles tradicionales, percepción y diseño.

Un rumbo a seguir

En el sitio oficial de internet y dentro de una sección dedicada a la “Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto” actualizada el 28 de octubre de 2018, Andrés Manuel López Obrador dedica algunas reflexiones en torno a dicha consulta que se refieren menos a las razones, motivos y consecuencias de dicha consulta que al combate a la corrupción, sin importar el resultado de dicha consulta. Lo que llama poderosamente la atención de lo anterior es, por un lado, que el resultado no sea relevante siendo que la consulta importa precisamente por el resultado que arroje –de ahí la consulta con perdón de la obviedad– y por otro que las declaraciones del presidente sean en el sentido de combatir la corrupción –asunto de suma importancia por atender aunque no necesariamente cuando el

tema son los motivos de la consulta— y no de reparar en los motivos que exhibe la consulta, encabezando incluso la leyenda que aparece en la boleta (“Dada la saturación del Aeropuerto internacional de la Ciudad de México”) para decidir en un sentido o en otro.

Por otro lado, en el sitio de internet de Animal Político se enlazaron, el 12 de octubre de 2018, dos informes que exhibían los impactos (operacionales, ambientales y de inversión), así como los pros y contras de los dos proyectos para el nuevo aeropuerto (la ampliación del aeropuerto de Santa Lucía y la continuación del que se construye en Texcoco) con la intención de que la ciudadanía eligiera alguna de ellas basada en los elementos ofrecidos.

Estos informes, como ya se señalaba, dan razones preminentemente financieras, es decir, señala los costos que implica la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), los costos del acondicionamiento de la base aérea en Santa Lucía, los costos de suspensión del NAIM y muy sucintamente dedica un apartado a impactos ambientales así como a la viabilidad del aeropuerto de Santa Lucía comparando números en las operaciones entre la base de Santa Lucía y el actual aeropuerto Benito Juárez, entre otras.

Con base en la información exhibida por este órgano independiente, los fundamentos para tomar una decisión son ante todo un asunto de inversión pública o bien de concesión a empresas privadas y, en caso de ser tripulante de los aviones que partirán o llegaran a la opción elegida, un asunto de tráfico aéreo, pero poco es lo que refieren los informes sobre las incidencias medioambientales.

Por último, y tan solo con el ánimo de referir tres fuentes informativas que proporcionen un panorama general sobre lo que subyace en la consulta que se hizo, así como la relevancia de todo ello para el diseño, la información que ofreció en su momento “México Decide”¹ constaba de un documento sobre el contexto en torno al cual se situaba la consulta, organizado mediante infografías e ilustraciones que facilitaban su comprensión, de acuerdo a los principios más esenciales del diseño de la información y de la comunicación visual². En este documento la información se expone en dos grandes grupos. El primero de ellos habla, a grandes rasgos, de las razones funcionales de crear un nuevo aeropuerto o bien, de una adecuación a los ya existentes, incluyendo en dichas razones las inversiones que se harían en uno u otro caso. La segunda parte expone los mecanismos de una “Solución a corto plazo” y su respectivo comparativo de inversión.

1 *“Plataforma del gobierno electo (el relativo a AMLO) de México para escuchar, debatir y participar.”*

2 *Este documento se puede consultar en la página del organismo “México Decide” <https://www.mexicoddecide.com.mx>*

En este documento, elaborado por “México Decide” —al margen de la clara tendencia de la información que presenta hacia una postura y que ahora no conviene reparar en ella para los fines de esta investigación— son claras las aportaciones que hace a lo que se busca subrayar.

En un primer momento el documento refiere, desde el inicio de su presentación, que la discusión del NAIM es claramente un asunto que se debatió “entre especialistas, voces expertas de la ingeniería, la aeronáutica, la ecología, la economía y la urbanística” —llama poderosamente la atención que no se mencionen a arquitectos o diseñadores— y que además “se han expresado fuerzas políticas, organizaciones empresariales, agrarias, sindicales, ambientales y sociales”³.

En un segundo momento, el dossier subraya que la construcción del NAIM o su suspensión incidiría claramente en temas relativos al transporte, pero al mismo nivel en lo económico, financiero y muy escasamente en lo social salvo por las fuentes de trabajo que promete generar pero que nunca especifica en qué condiciones o términos y, por como está planteado, tiende nuevamente a ser consecuencia más de una inversión económica que de una exigencia social.

Lo señalado por López Obrador en su página destaca las incidencias políticas —acaso morales también tras éste haber desempolvado recientemente la “Cartilla moral” de Alfonso Reyes como elemento en el que orientar una nueva forma de hacer política— de pronunciarse a favor o en contra del NAIM.

Por su parte Animal Político subraya las repercusiones financieras, que no económicas, de tomar cualquiera de las dos opciones. Y por último la plataforma “México Decide” ofrece de nuevo información preminentemente financiera como el fundamento más trascendental para continuar o suspender la construcción del NAIM.

En ninguno de los ejemplos revisados se destaca la importancia social que una u otra decisión implicaría. Si bien es cierto que, tanto lo político como lo económico, implican íntimamente lo social, por cómo están planteadas las informaciones consultadas pareciera ser que las dos primeras determinan a la última y no que lo social orienta, matiza y da forma tanto a lo político como a lo económico, fundamento esencial de El capital de Karlos Marx si lo que se busca es tener auténticas incidencias/trasgresiones sociales.

3 *<https://www.mexicoddecide.com.mx>*

Documento de emitido por “México Decide”, “Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto” Transición México, México 2018. Descargado de la página <https://www.mexicoddecide.com.mx/NAIM/index.html> consultada el 6 de febrero de 2018

De acuerdo con lo anterior y relativo ahora al proyecto del aeropuerto que hasta cierto punto es más próximo a las discusiones que en diseño se hacen habitualmente, éste no tiene fisura alguna de acuerdo a lo que refiere el video promocional que Foster + Partners, Fernando Romero Enterprise, ARUP y NACO a company of HaskoningDHV difundieron sobre los atributos del NAIM.

A pesar de sus aportaciones estructurales, medioambientales y funcionales que, de acuerdo a su artífice, Norman Foster, lo sitúan como referente de futuros aeropuertos a nivel mundial, “... el más sustentable del mundo” incluso, ello no fue suficiente para justificar su vigencia, en especial de acuerdo a lo que reza el credo más elemental de los diseñadores: “el diseño resuelve necesidades”.

La demanda era clara de acuerdo con lo que señala el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)⁴ en 6 razones muy puntuales y que pueden resumirse en que la industria de transporte aéreo abona a la economía y que la infraestructura que presenta el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) es insuficiente provocando retrasos, entre otras razones, porque la demanda es alta por ser la terminal aérea más importante del país.

Con base en esto la propuesta de Foster resultaba viable porque cada una de esas necesidades que lo provocan, de funcionamiento, medioambientales y hasta de concepto, eran atendidas a cabalidad y sin embargo, la sociedad mexicana representada con un 69.87% a favor de “Reacondicionar el actual aeropuerto de la ciudad de México y el de Toluca y construir dos pistas en la base aérea de Santa Lucía”, consideró que no era suficiente.

⁴ Este instituto fue creado, de acuerdo a lo que él mismo refiere como parte de su historia fundacional, como “un centro de investigación apartidista y sin fines de lucro que investiga y actúa con base en evidencia para resolver los desafíos más importantes de México”, lo que avala su opinión por dirigirse a este último aspecto el cual forma parte también de lo que su vez señala “México Decide”, en concreto sobre las Consultas Nacionales y sus Programas Prioritarios: “... decidir cuáles proyectos son los que más beneficiarán a México.”

México Ciudad Futura, origen del NAIM

Las razones por las que no fuera suficiente la propuesta que “celebra el disfrute del espacio y la luz”⁵ son muchas y de muy distinta naturaleza, baste retomar como muestra de ello la aparente incongruencia que señalaba López Obrador al decir que los resultados de la consulta nacional no importaban debido a que la verdadera disfunción es la corrupción, lo que deja entrever que posiblemente el NAIM era consecuencia de una problemática con grandes incidencias sociales –entre ellas la corrupción y sus efectos en la desintegración de sociedades–, que por sí mismo no atendía, por inminente y riesgoso que fuera el colapso en las llegadas y salidas que se suceden en el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Y parte de los señalamientos que hace Alejandro Hernández (2019) a este respecto refuerzan la tesis que se ensaya en este trabajo:

“(...) pensemos que el 70 por ciento de los mexicanos nunca ha viajado en avión y ni siquiera el 10 lo hace regularmente, así que, más allá del discurso del «desarrollo económico», el beneficio directo no será realmente común.”

(Hernández, 2019)

Una precisión como esa deja la sensación de estar mirando sesgadamente lo que importa al diseño si sus aspiraciones son de índole social para que con ello auténticamente se cumpla el credo ancestral que origina y da sentido a la actividad.

Y ese es precisamente el esfuerzo del que deriva el NAIM, entre otras razones porque éste no es consecuencia tan solo de la decadencia en que ha caído el actual aeropuerto de la Ciudad de México, sino del análisis amplio que se hizo a la ciudad en uno de los aspectos que más le afectan: el agua.

⁵ Video Norman Foster + Partners... https://www.youtube.com/watch?v=lw_CmQYreBI

Por largo e infranqueable que parezca a primera vista la distancia que separa el problema del agua respecto del que atiende el NAIM, éste último es en realidad una de tantas derivaciones en que desemboca el proyecto de regeneración urbana “México, Ciudad futura” (MCF) para resolver en realidad el desabastecimiento del agua, sus implicaciones en la sustentabilidad medioambiental y climática de la ciudad, y las frecuentes inundaciones que provoca ésta desde la fundación de la capital del Virreinato de la Nueva España y hasta la fecha.

Para referir el proyecto en cuestión con mayor claridad conviene sobrevolar por encima del territorio que trazaron sus motivaciones, sus artífices y sus resultados.

Y punto de partida que MCF señala se ubica en la propuesta que Nabor Carrillo hace en 1965 de proyectar y concretar el rescate de 1,000 hectáreas del Lago de Texcoco reduciendo con ello significativamente las inundaciones y la contaminación de la Ciudad de México, recolectando el agua pluvial y reciclando la que se desecha con la intención de redistribuirla en 5 lagos que bordean el costado oriente de la ciudad: Chalco, Xochimilco, Texcoco, Xaltocan y Zumpango. Como puede advertirse, el proyecto MCF tiene claramente la inquietud de promover una “Vuelta a la ciudad lacustre” como lo revelaba desde el inicio el título bajo el que se le concibió originalmente en 1998, discutido y conformado por Gerardo Cruickshank (Colaborador de Nabor Carrillo, autor del Proyecto Lago de Texcoco), Gabriel Quadri, Manuel Pertó, Jorge Legorreta, Alejandro Encinas, Antonio Tonda y Gustavo Lipkau.

No es sino hasta 2010 que finalmente, después de la intervención de múltiples actores e instituciones, que “Vuelta a la ciudad lacustre” deja de ser el rescate tan solo del lago de Texcoco para convertirse en un auténtico ecosistema urbano, más próximo a las “Tres ecologías” de Félix Guatari (2003)⁶, bajo la propuesta que señala e instrumenta MCF, orquestada desde el inicio y hasta su publicación por Alberto Kalach, Teodoro González de León, Gustavo Lipkau y Juan Cordero.

⁶ *En este libro contiene las reflexiones del psicoanalista y filósofo francés relativas a entender el problema del deterioro medioambiental mas como un sistema que no se reduce a aspectos climáticos, sino que se amplía a la desarticulación de una ecosofía constituida por el sujeto, la sociedad y el medio ambiente.*

Sin entrar en detalles con la intención de detener finalmente el

discurso en el tema que compete a estas reflexiones⁷, el proyecto MCF visualizaba una Ciudad de México sin déficit de agua y sin inundaciones, con temperaturas estables y transparencia de aire, con desarrollo económico y cohesión social, con respeto por el medio y apego al pasado, todo ello a partir de las propuestas que hace basado en el análisis amplio tanto como preciso de los diferentes factores que intervienen en el conflicto que crea el agua.

Y es en lo fino de esta descripción donde el NAIM finamente aparece, como parte de una restructuración integral de la zona –en la que se encuentra enclavado el actual AICM y al cual, sin duda alguna, hay que atender– regida por sus preexistencias geográficas e históricas y por las exigencias sociales de las cuales sería necesario partir: el lago de Texcoco consecuencia de una vocación del Valle de México a comportarse como cuenca y desecado casi hasta su extinción. Una población asentada al oriente de la ciudad tan marginada como olvidada, tan productiva para la Ciudad de México como necesitada de ser dignificada para conseguir una sociedad mexicana justa.

Este es el auténtico contexto en torno al cual debiera orbitar un nuevo aeropuerto, tan solo como parte de un complejo e incluyente esfuerzo por rehabilitar una zona de la ciudad histórica y profundamente deprimida, no como un destino autorreferencial de sus propias deficiencias de transporte, sino tan solo como parte de la dinámica vigente y acaso como instrumento orientativo, tangencial de las apremiantes urgencias sociales de la zona, lo que exige al diseñador poner la mirada lejos de las listas de requerimientos y necesidades del proyecto –lo que nos significa olvidarse por completo de ellas–, derivadas muchas veces del cliente (quien muchas veces ignora lo que requiere, de ahí la consulta a un experto), de estudios de mercado (que obedece a tendencias de consumo, no de necesidades) de índices productivos (que en la mayoría de los casos se rigen por condiciones de inversión).

⁷ *Para abundar en los pormenores que el proyecto MCF expone consultar la publicación que el Taller Arquitectura X exhibe en su página de internet <https://www.kalach.com/ciudad-futura>.*

⁸ *Y una prueba tan solo de todo ello es el desalojo que Vicente Fox realizó a los comuneros de Atenco que lejos de beneficiarlos, como señala Eduardo Vázquez Martín (1998, p. 23), desencadenó un conflicto social que sacó a la vía pública el filo de los machetes de los de abajo y la violencia vejatoria, la justicia impune, de los de arriba –sobra decir quién pagó el mas alto costo de la confrontación.*

acude el diseño –en donde el señalamiento de requerimientos y necesidades es el principal– se vuelve necesario por ser el lugar por donde se desata el resultado y en consecuencia, si dicha conceptualización está equivocada, la resultante lo estará igualmente. Bajo este contexto, resulta arriesgado reducir la práctica del diseño al establecimiento de una relación con el cliente, entre otras razones porque se vuelve insuficiente una relación de esta naturaleza porque establece un cerco que mira principalmente hacia el interior que circunscribe pero que por lo tanto ignora las incidencias que inevitablemente tiene por encontrarse anclado a un número más amplio de sistemas en los que repercute y que, como ya se señalaba, no se reduce tan solo al cliente, al usuario, al segmento de mercado o a los índices productivos y de inversión.

La concepción, valoración e inserción de un diseño una vez producido no desata, de forma unívoca, los beneficios en el destinatario y para los que fue concebido, o bien repercute en los procesos de producción y distribución al momento de materializarlo, sino que este se convierte tan solo en el punto de inicio de las repercusiones y representaciones que provocan un sentido en la vida cotidiana de las sociedades donde se inserta un diseño y que formará parte de la configuración cultural de éstas.

Ajustes al futuro de un diseño social

Lo referido anteriormente no solo es un asunto de hacer seguimiento o evaluación del diseño respecto del comportamiento que tienen al momento de su uso y con relación a los requerimientos y necesidades que se señalaron como guías de una propuesta de diseño. Llegados a este punto, poco es lo que puede hacerse, tanto a la propuesta de diseño –salvo por los ajustes que se propongan al siguiente lote que se produzca– como a las repercusiones que tienen en lo social y lo cultural, entre otras razones, porque los remedios que se buscan casi siempre atienden nuevamente a la emergencia, a la eventualidad y no al contexto bajo el que todo ello ocurrió, diseño y las representaciones que desató, en suma no atiende al verdadero conflicto que desde lo social se manifiesta.

El ejemplo de esto es claramente el que se discute como tal desde el inicio de este trabajo. La suspensión de la construcción del NAIM, por un lado, es un remedio aplicado por el gobierno federal y decidido por consulta popular, que surge tras la evaluación que se le

hace a un objeto de diseño: el aeropuerto propuesto por Norman Foster, el cual a su vez, tras hacerle un sin número de ajustes al momento de confrontarlo como proyecto al tipo de subsuelo en el que se edificaría y los factores geográficos preexistentes, así como a la inversión que originalmente se propuso, sufre diversas modificaciones hasta llegar a la propuesta técnica y formal que se suspende, por pertinente y atractiva que parecía.

A pesar de todo ello, la suspensión del NAIM sigue sin resolver los problemas de corrupción, de marginación en que se encuentra la población a la que en poco o nada beneficiaba su construcción y funcional que provoca el estado actual del AICM.

La evaluación que se hizo para llegar a la suspensión en cuestión –fuera rigurosa y cuidada, informada, intuitiva o realizada desde la desesperación– es una acción que se realiza tan solo para frenar una propuesta que de inicio se abordó como una parcialidad y que, en términos convenientes al diseño, a su vez se avocaba al cerco que corrientemente esta práctica establece bordeado por el cliente y hacia este, así como por los requerimientos y necesidades que presumiblemente atiende, lo que no sucedía en apariencia con el proceso que siguió el proyecto de MCF y del cual se extrae completamente desarticulado el aeropuerto de la propuesta total. Ya se señalaba que el aeropuerto es una pieza del rompecabezas bajo el que puede leerse MCF. Una pieza que sencillamente se reubica, instrumenta y supedita a un plan maestro de desarrollo y regeneración urbana que en concreto pretende resolver el conflicto del agua desde múltiples aspectos que éste representa para la ciudad y no sencillamente de insuficiencia funcional del AICM.

La principal diferencia procedimental que manifiesta el proyecto de MCF respecto de las prácticas habituales de la arquitectura y el diseño es que no le interesaba establecer una relación biunívoca entre diseñador y cliente, sino que inicia tomarle el pulso a la situación que vive la Ciudad de México, al margen de lo que su gobierno exprese, y en concreto al padecimiento del agua, entre otras razones, por tratarse de un conflicto que aqueja a la población en general como lo señala Alberto Kalach y Teodoro González de León (1998) y por tratarse además, acaso sobre todo, de un asunto que establece condiciones equitativas para el desarrollo de una población dependiendo del tratamiento o atención que se le dé. La característica teórica de un abordaje como este es la revisión

de la situación que vive la Ciudad de México bajo una consideración de abstracta por realista que sea la situación que se aborda. MCF, por un lado, parte de una entidad compleja e impersonal que como tal no es considerada bajo un solo perfil, como un usuario o como un segmento de consumo, sino ante todo como un organismo social, que como tal y de acuerdo a los señalado por Zigmund Bauman (1998) se manifiesta como la confrontación de agrupaciones por el establecimiento de una relación de poder de acuerdo a las condiciones políticas y económicas establecidas.

Lo anterior es a todas luces una problematización más que una especificación de cliente o de usuario y como tal debiera ser pensada bajo términos igualmente problemáticos, es decir, abstractos. La problematización es un proceso de abstracción bajo la que se señala en concreto un concepto que sea abordable aunque en términos igualmente teóricos por lo que un proceso como ese no pretende resolver el problema que resulte sino representarlo para así comprenderlo como afirma Juan Arnau (2016).

La especificación de un cliente o de un usuario podría ser considerada igualmente una abstracción, entre otras razones porque solo son señalados de esa forma por la síntesis que se hace para distinguirlos. Sin embargo, la problematización que hace MCF no acota a la Ciudad de México a un perfil por considerarla una compleja red de fuerzas jalonando por definir una posición, lo que hace es derivar todo ello en un conflicto de tantos que dicho jaloneo pudiera estar ocasionando, y que en este caso ese el agua.

Tomar distancia de una práctica que acota un usuario podría ser el primer paso a dar para abrir el círculo bajo el que el diseño se encierra y limita sus posibilidades de incidir socialmente. Abarcar una situación dada como conflicto de acuerdo a lo que Johan Galtung (2009) señala a ese respecto, establece condiciones para abordar los diversos factores que lo ocasionan y transformar el conflicto en lugar de resolverlo, como si ocurre normalmente en el diseño cuando piensa en la resolución de problemas como la consigna a cumplir teóricamente hablando.

El problema no tiene solución señala Galtung, entre otras razones porque es tan solo resultado, como ya se refería, de un proceso de síntesis para abracar una situación y como tal indica sencillamente lo sucedido. El conflicto además es la fuerza motora del proceso de desarrollo de la situación en cuestión lo que entraña la transforma-

ción del conflicto mismo y no de las partes involucradas. Y ello no sucede con los problemas que pretende resolver el diseño porque éste supone que el usuario es el principal afectado por la atención a su demanda o necesidad.

Por otro lado y en atención a una transformación del conflicto que se señala respecto de la situación dada, Pablo Romo (2015) aporta elementos al proceso, ofreciendo una serie de caracterizaciones bajo las que puede abordarse el conflicto, camino de ser transformado.

Aunque las reflexiones de Romo de las que parten estos señalamientos se refieren a Hacer posible la paz, el punto que autoriza esta convergencia es precisamente la paz, ya que tanto Galtung como Romo, entienden el conflicto como la ausencia de paz si éste se dirige situaciones en que lo social se manifiesta y en el caso de MCF, por retomar de nuevo el ejemplo que se analiza, el agua –su desabasto, las afectaciones que causa, así como las incidencias en lo medioambiental– es un asunto social, un conflicto que debe ser transformado y no un problema que precisa ser resuelto.

Para visualizar la paz como conflicto resuelto, Romo propone diversos aspectos que generan un diagnóstico de lo social en que se logra un panorama más preciso de una conceptualización como lo es el conflicto. Indagara sobre el proceso bajo el que se ocasionó el conflicto, acotar de manera precisa en que se dio la interacción contenciosa, identificar los actores sociales que intervienen, las movilizaciones que acometieron para el conflicto ocurriera, las orientaciones cognitivas que los actores manifiestan, las formas organizacionales que se dan al interior del conflicto y los objetivos que persiguen tales actores ofrecen información relevante para ordenarla con relación al conflicto que surge para así motivar sus transformación, siempre de acuerdo a lo que cada parte es y puede llegar a ser.

MCF, a grandes rasgos recorre ese territorio que en sus confines deja entrever la paz porque refiere los orígenes históricos y geográficos que el agua tienen como conflicto en la Ciudad de México, identifica los actores, los directamente involucrados en el conflicto, así como las movilizaciones que emprendieron, las orientaciones cognitivas que manifestaron las partes y las formas en que se organizaron para desatar el conflicto. En el documento que MCF generó vierte, a manera de contexto también del conflicto, los objetivos que perseguían los actores fundamentales para la comprensión de éste.

No es posible afirmar categóricamente, guiados por las declaracio-

nes de sus artífices, que MCF siguió a cabalidad el camino trazado, lo mismo por Galtung que por Romo, sin embargo, es posible entrever un paralelismo entre ambos teóricos de la paz y las intenciones que persigue el proyecto ofrecido a la ciudadanía directamente afectada por el conflicto que representa el agua en la Ciudad de México.

A manera de comentarios finales

El recorrido que significa este trabajo, pretende preguntarse por las prácticas vigentes en el diseño y la arquitectura, factibles de pensarse bajo la anulación del NAIM, al margen de intereses económicos y políticas que exhibió el proceso de consulta.

El análisis que se proponen en este trabajo no pretende proponer una nueva metodología a partir de lo que Galtung y Romo señalan, tan solo provoca la descolocación de las prácticas analizadas del centro bajo el que siempre se les ha mirado y en el que se les supone determinadas sin opción a seguir transformándose o bien a ser cuestionadas sobre su pertinencia en sociedades como las actuales tan “liquidadas”, indeterminadas, irrepresentables, volátiles y cambiantes.

Sirva el presente trabajo menos como una nueva opción de aplicación en los procedimientos del diseño que como provocación para seguir profundizando en el proceder del diseño que aspira incidir en lo social pero conservando prácticas que no lo contemplaba cuando se originaron.

El conflicto, a diferencia de un problema, que inicia su finalmente formará parte de una compleja red de relaciones e incidencias que todas juntas se manifiestan como vida cotidiana, sociedad y cultura.

Hablar del artículo del Proceso como evidencia de lo que se dice sobre no contemplar la totalidad del proyecto.

Estos comentarios de Alejandro Hernández subrayan la insensibilización social en la que se ha incurrido, al pensar en el aeropuerto como diseño social

Bibliografía

México Decide, Consulta Nacional Nuevo Aeropuerto, Transición México, México: 2018.

Consultada el 06 de febrero de 2019 <https://www.mexicodecide.com.mx/NAIM/index.html>

Consultada el 06 de febrero de 2019 <https://lopezobrador.org.mx/temas/consulta-nacional-nuevo-aeropuerto/>

Consultada el 06 de febrero de 2019 <https://www.animalpolitico.com/2018/10/horarios-fechas-ubicacion-mesas-consulta-nuevo-aeropuerto/>

Consultada el 06 de febrero de 2019 <https://www.animalpolitico.com/2018/10/textcoco-santa-lucia-pros-contra-aeropuerto/>

Consultada el 06 de febrero de 2019 <http://imco.org.mx/conoce-imco/>

Consultada el 06 de febrero de 2019 https://www.youtube.com/watch?v=lw_CmQYreBI

Consultada el 08 de febrero de 2019 <https://www.arquine.com/aeropuerto-en-vez-de-lago/>

Consultada el 08 de febrero de 2019 <https://www.proceso.com.mx/244002/mexico-ciudad-futura-proyecto-urbano-ecologico-del-lago-de-textcoco>

*Este libro digital es una producción de la Red de Investigadores en Diseño (REDNID) y se terminó de compilar y editar el 31 de Junio de 2019.
Producido en la Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí por el cuerpo académico Vanguardias del Diseño.*