

# Ensamblado en México

Los mercados sobre ruedas como alternativa de espacio público

## Assemblage in Mexico

Markets On Wheels as a Public Space Alternative

Pablo Lazo

Cualquiera que haya viajado a la ciudad de México se **percatara** de su ilimitada extensión. La ruta de aterrizaje del avión hace que el visitante disfrute, asombrado, cómo el entramado urbano trepa por los montes, cambia de dirección casi al azar. Además, notará la ausencia de áreas verdes y, en el tramo final, el sinnúmero de asentamientos irregulares sobre las banquetas de calles y avenidas.

Anyone who has traveled to Mexico City will have been made aware of its sprawling dimensions. As the airplane begins its descent, the astonished visitor is offered the spectacle of an urban fabric that climbs over outlying hills and seems to change direction at random. Green areas are few, and as the plane approaches the runway, countless irregular stalls can be observed camped along streets and avenues.

### Descubriendo lo des-organizado (cuadro 1, tablas 1 y 2)

Cualquiera que haya viajado a la ciudad de México se **percatara** de su ilimitada extensión. La ruta de aterrizaje del avión hace que el visitante disfrute, asombrado, cómo el entramado urbano trepa por los montes, cambia de dirección casi al azar. Además, notará la ausencia de áreas verdes y, en el tramo final, el sinnúmero de asentamientos irregulares sobre las banquetas de calles y avenidas.

Este contraste es notable, sobre todo para el visitante europeo. La mayoría de ciudades de Europa defiende la calle de cualquier actividad no relacionada con su carácter de infraestructura. Es, ante todo, un espacio público donde la aparición de lo desorganizado —puestos que venden u ofrecen algo— se considera una intrusión al significado ‘moderno’ de planificación urbana. Por su parte, las calles de la ciudad de México conforman un espacio público donde por más de 500 años se ha desarrollado una cultura del intercambio expresada en la formación de tianguis y mercados esparcidos por toda el área metropolitana del valle de México.

Este ensayo propone la revisión del fenómeno urbano de los mercados sobre ruedas y tianguis de la ciudad de México. ¿Cómo es posible entender su presencia dentro de

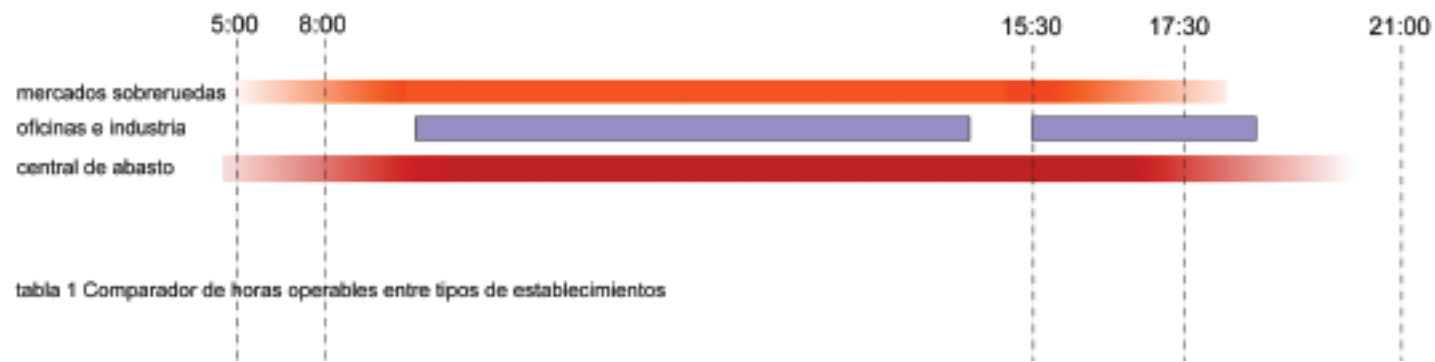
### Discovering the Dis-Organized (diagram 1, tables 1 and 2)

Anyone who has traveled to Mexico City will have been made aware of its sprawling dimensions. As the airplane begins its descent, the astonished visitor is offered the spectacle of an urban fabric that climbs over outlying hills and seems to change direction at random. Green areas are few, and as the plane approaches the runway, countless irregular stalls can be observed camped along streets and avenues.

The contrast is remarkable, especially for a European visitor. Most cities in Europe defend the street from any activity not related to its function as infrastructure. The street is above all a public space where the appearance of disorganization —stands that sell something or offer a service— are considered an intrusion into the “modern” significance of urban planning. The streets of Mexico City, on the other hand, constitute a public space in which, for more than 500 years, a culture of exchange has been expressed through the formation of *tianguis* and markets scattered all over the metropolitan area of the valley of Mexico.

The present essay proposes to examine the urban phenomenon of markets on wheels and tianguis in Mexico City. How is their presence within the process of mak-





un proceso para hacer ciudad? ¿Existe alguna manera de que estos *no-lugares*<sup>1</sup> se puedan convertir en un catalizador urbano para definir qué es el espacio público en una ciudad como ésta?

La hipótesis central radica en la idea de que estas apropiaciones del espacio público articulan una forma colectiva de ciudad más compleja que las normas de planeación y regulación de usos de suelo impuestas por las autoridades. La propuesta parte de la recopilación de un efecto de entropía del dominio público y de la ciudad misma: un espacio no tanto como producto concreto sino como ensamblaje social colectivo.

En esta aproximación resulta clave la perspectiva multidisciplinaria. El espacio social de las ideas y experiencias está definido por la tensión fundamental entre las estrategias reales de diseño arquitectónico y una perspectiva antropológica que limitan las categorías relacionadas con la cultura urbana a: subjetividad, identificación de comunidades y movilidad.

Los mercados callejeros aquí presentados asemejan al trabajo que ha preocupado por décadas a urbanistas, antropólogos, sociólogos, arquitectos, geógrafos urbanos, economistas y demógrafos: ¿Por qué el espacio urbano público necesita mercados en la calle? ¿Cómo estos mercados rosas pueden determinar el punto de vista desde dónde puede ser visitada la ciudad?

Las fichas que ilustran este ensayo son parte de un género de escritura que busca entender los modos, siempre en evolución, de la producción del espacio social,<sup>2</sup> situación común de la identidad plural en la mayoría de los conglomerados urbanos en el mundo.

#### Utilidad de lo desorganizado en nuestro entorno

En libros y revistas de arquitectura suele predominar la presentación de proyectos notables, magníficos o de 'buen gusto'. Sin embargo, la realidad urbana que se presenta en cualquier ciudad dista mucho de lo que se presenta como modelo a seguir por dichas publicaciones. Si bien, recientemente, ha surgido un interés por la arquitectura de lo

ing a city to be understood? Is there any way these *non-places*<sup>1</sup> can be transformed into a urban catalyst to define what constitutes public space in a city such as this?

The central hypothesis resides in the notion that these appropriations of public space articulate a collective form of the city more complex than the planning norms and zoning regulations imposed by the authorities. The proposal starts by registering an entropic effect that comes out of the public domain and the city itself: space not as a concrete product but rather as a collective social assemblage.

A multidisciplinary approach is essential here. The social space of ideas and experiences is defined by the fundamental tension between the real strategies of architectural design and an anthropological perspective that limits the categories associated with urban culture to: subjectivity, identification of communities, and mobility.

The street markets presented here lead us to an issue that has for decades concerned urban planners, anthropologists, sociologists, architects, urban geographers, economists, and demographers: Why does urban public space require street markets? How can these *pink markets* (so called from the color of the awnings) determine the angle from which the city can be approached?

The examples that illustrate this essay are part of a genre of writing that seeks to understand the ever-evolving ways in which social spaces are produced,<sup>2</sup> a situation common to the plural identity of most of the world's urban conglomerations.

#### The Utility of Disorganization in Our Surroundings

In architecture books and magazines, there tends to be an emphasis on "good taste" and special or impressive projects. The urban reality of any city, however, is a far cry from what is presented as a model to follow in such publications. If there has been recent interest in ordinary, ugly, or even kitsch architecture, this is hardly more than an attempt to make of it an aesthetic product acceptable to consumer society.

1. The concept of the non-place has been widely explored and discussed by many writers, including Marc Augé, who defines it in connection with the temporary stay in an airport as a contemporary experience. *Assemblage in Mexico* proposes to define the concept on the basis of the synergistic effect involved in the temporary possession of the street by an individual.

2. See Lefebvre, *The Production of Space*, Blackwell, London, 1996.

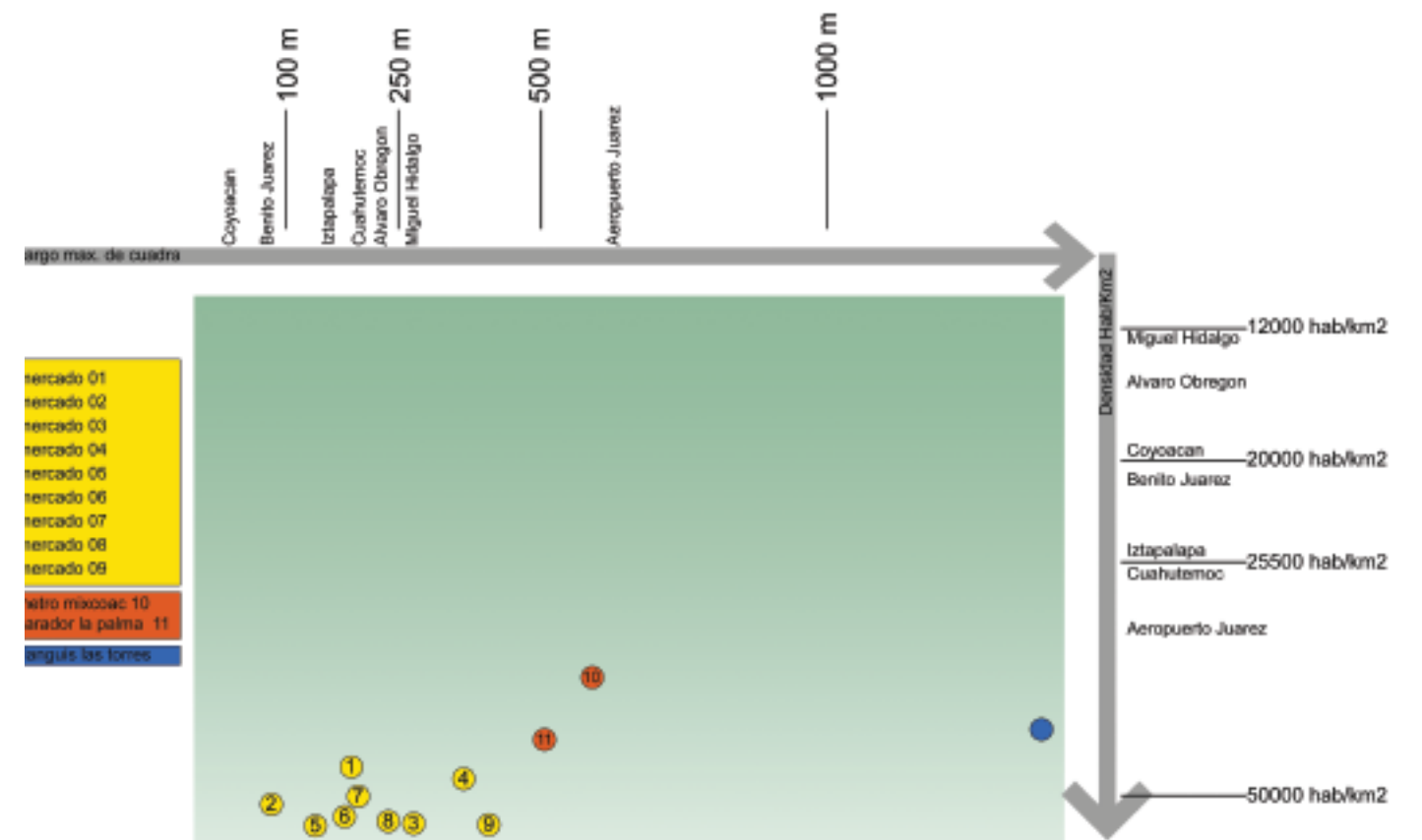


Tabla 2 Comparador entre tamaño de manzana y densidad entre mercados y delegaciones

ordinario, de lo feo o incluso de lo *kitsch*, esto es apenas otro intento por hacer de ésta un producto estético aceptable para la sociedad de consumo.

Hoy en día, cualquier paisaje urbano es resultado de lo común y ordinario, y no del 'deseo' de la arquitectura por realizar excelentes intervenciones. ¿Alguien conoce una ciudad donde sólo haya grandes obras de arquitectura? Las fotografías de Gabriele Basilico son ejemplos notables de cómo las ciudades son formadas más por lo desorganizado y por arquitecturas 'detestables' y ordinarias que por obras maestras y edificios bonitos.

Si revertimos el proceso y, en vez de negarlo, comenzamos a entender lo desorganizado como lo complejo de la realidad, de donde se puede aprender, entonces la ciudad de México es un buen punto de partida. Esta arquitectura y este micro-urbanismo mutante y sin pena tienen una gran utilidad: en ciertos casos, por su expresión de valores culturales y de tradiciones del espacio público; en otros, porque proponen una eficiente relación temporal con el usuario, a la manera de un aeropuerto. Específicamente, dentro del centro histórico, algunos mercados bien podrían dar la pauta para nuevas estrategias de rehabilitación de edificios históricos.

#### ¿Existen rasgos propositivos en la arquitectura sobre ruedas? (mercados 2 y 4)

El rasgo principal de los mercados o tianguis callejeros ra-

Nowadays any urban landscape is a result of common, ordinary factors, and not the "desire" of architecture to intervene in any remarkable way. Can anyone name a city where there are only great works of architecture? The photographs of Gabriele Basilico are excellent examples of how cities are formed more by disorganization and ordinary, "detestable" architectures than by masterpieces and fine buildings.

If we reverse the process and, instead of denying it, begin to understand disorganization as the complex aspect of reality, from which something can be learned, Mexico City becomes a good starting point. This architecture and this unashamed, mutant micro-urbanism is extremely useful: in some cases, by its expression of cultural values and traditions of public space; in others, because it proposes an efficient temporal relationship with the user, as an airport does. Specifically, in the historic center, certain markets might well suggest new strategies for salvaging historic buildings.

#### Does architecture on wheels possess any positive, constructive features? (markets 2 and 4)

The principal feature of *tianguis* or street markets is their brutal honesty with respect to programmatic requirements and their relation to the context, in addition to their mobility and nomadism. Some were originally developed as mega-programs for the distribution of basic



dica en su honestidad brutal en cuanto a sus requerimientos programáticos y a su relación con el contexto, además de su movilidad y su nomadismo. En sus inicios, algunos fueron desarrollados como mega-programa de distribución de productos de primera necesidad en una ciudad demasiado grande.<sup>3</sup> En este caso, los mercados sobre ruedas resultan ejemplares.<sup>4</sup>

Pasando desapercibidos como arquitectura, pero apreciados por su pragmatismo, estos mercados no suelen tener aceptación dentro de la cultura urbana formal y, ocasionalmente, son la muestra más clara de lo que no debería existir en una ciudad. Pero en términos reales, una observación empírica muestra que estos mercados son una explicación de la realidad urbana.

La hipótesis inicial del reconocimiento es que en cualquier ciudad, la situación y los sistemas de reglamentación deben reflejarse en sus edificios y espacios urbanos.<sup>5</sup> En el caso de la capital mexicana, la arquitectura sobre ruedas contiene algunas indicaciones para pensar la ciudad y el lenguaje arquitectónico. Los ejemplos propuestos muestran una relación directa entre apropiación del espacio público y organización social siempre inclu-

necessities in an excessively large city.<sup>3</sup> In this sense, markets on wheels are exemplary.<sup>4</sup>

Appreciated for their pragmatism while going unnoticed as architecture, these markets tend to be rejected in formal urban culture and sometimes serve as a clear example of what should not exist in a city. But in real terms, empirical observation reveals that these markets are an explanation of the urban reality.

The initial hypothesis of recognition is that, in any city, the zoning situation and system should be reflected in its buildings and urban spaces.<sup>5</sup> In the case of the Mexican capital, the architecture on wheels offers certain clues to thinking about the city and architectural language. The examples here proposed show a direct relation between the appropriation of public space and a permanently inclusive social organization, an active participation within the urban space. In some cases, these “pink awnings” are so markedly idiosyncratic as to constitute poles of the metropolitan area.<sup>6</sup>

By dealing with the market-urban space relation as the fundamental issue,<sup>7</sup> without prejudice, meaning, or category, the examination focuses on the incongruence of

yente; una participación activa dentro del espacio urbano. Incluso en algunos casos, estos ‘toldos rosas’ poseen una idiosincrasia tan acentuada que los convierte en polos del área metropolitana.<sup>6</sup>

Al tratar la relación mercado-espacio urbano como lo fundamental,<sup>7</sup> sin prejuicio, significado o categoría, la búsqueda se centra en la incongruencia de la intersección entre estos elementos del entorno colectivo, donde se entrecruzan y se apropian del espacio. Observada así, la aglomeración informal de los espacios urbanos de la ciudad de México se percibe como una serie de minúsculas incongruencias de situaciones temporales donde se vive la realidad arquitectónica de una ciudad como ésta.

Su “incongruencia” es algo mucho más específico y sugerente, pero se desdobra saltando del campo arquitectónico urbano a un reconocimiento etnográfico con fuerte contenido de antropología visual.<sup>8</sup>

### El gran salto

La arquitectura aquí presentada no es bonita. En su micro-escala resulta respetable que a estos diseños no les sobre nada. Construidos con un pragmatismo casi perfecto, su eficiencia económica está guiada por la ley del mínimo esfuerzo. Este fenómeno resulta comprensible en la ciudad de México, ya que cuando la edificación no tiene un valor cultural, lo que cuenta es lo práctico.

Estos tianguis buscan siempre estar localizados donde haya mayor paso de transeúntes o posibles compradores. En el caso de los mercados sobre ruedas, la dependencia entre espacio público, calle-banqueta y ‘evento del día de mercado’ muestra la condición híbrida del espacio público ahora genérico en las megalópolis contemporáneas.<sup>9</sup>

### Dime dónde estás y te diré a dónde ir

El tema de lo público aparece en época reciente, dotado de actualidad, entre otras razones, como preocupación colectiva respecto al acceso, el uso y la gestión de espacios urbanos. Si se observa la compresión del contexto urbano a través de la opacidad presentada por acoplamientos entre los diversos actores de la ciudad, lo público puede ser visto como perspectiva que permite analizar límites y fronteras de lo arquitectónico. Esto evidencia sorpren-

the intersection between these elements of the collective surroundings, where they intercross and appropriate space. Observed in this way, the informal agglomeration of urban spaces in Mexico City is perceived as a series of tiny episodes of incongruence in the temporal situations in which the architectural reality of a city such as this is experienced.

The incongruence is something much more specific and suggestive, but it multiples when one takes the leap from the field of urban architecture to that of ethnography, with a strong dose of visual anthropology.<sup>8</sup>

### The Great Leap

The architecture presented here is not pretty. On their micro-scale, these designs can be praised for having what is necessary and no more. Constructed with an all but perfect pragmatism, their economic efficiency is guided by the law of minimum effort. This is understandable in Mexico City, for when building has no cultural value, what counts is practicality.

These *tianguis* always seek out a location with the largest number of passers-by or possible purchasers. In the case of markets on wheels, the interdependence of public space, street-sidewalk, and “market-day event” reveals the hybrid quality of what is now generic public space in contemporary megalopolises.<sup>9</sup>

### Tell Me Where You Are and I’ll Tell You Where You’re Heading

The issue of public space has recently moved to the forefront as a collective concern regarding the accessibility, use, and management of urban spaces. If the compression of the urban context is observed through the opacity generated by couplings of the different agents of the city, public space can be understood as a perspective from which the limits and frontiers of architectural activity can be analyzed. This reveals surprising contiguities in a single space, which not only redefine private and public, sophisticated and popular, basic and complex, but condition the structure of the urban fabric.

### From Zoning Plan to Flexible System

The belief that a person can control a city or an urban

3. El origen de la Federación de Mercados sobre ruedas se remonta al gobierno de Luis Echeverría (1970–76). Para una descripción legal del término jurídico y una definición de los derechos de esta federación véase: *Diario Oficial de la Federación SG*, México del 05-09-78.

4. Estos mercados fueron creados por el gobierno local hacia finales de los años Setenta, como un sistema de comercialización en puntos móviles y para establecer contacto directo entre productores y consumidores. Incluso, hacia 1979, se publicó un instructivo de operaciones del sistema nacional de mercados sobre ruedas. Aun con todo este formalismo jurídico, poco se estableció en términos de cómo estos mercados sobre ruedas modificarían la percepción y la vivencia cotidiana del espacio público.

5. Se hace referencia a la teoría semiótica tomada en préstamo de la lingüística. Varios autores han utilizado este marco virtual para establecer una referencia al lenguaje arquitectónico desde campos opuestos, de Robert Venturi a Mike Davis. Véase, por ejemplo, Davis, M., *City of Quartz*, Vintage Books, Nueva York, 1992.

3. The origin of the Federation of Markets on Wheels goes back to the government of Luis Echevarría (1970–76). For a legal definition of the term and a description of the rights of this federation, see the *Diario Oficial de la Federación* for 05/09/78.

4. These markets were created by the city government toward the end of the 1970s as a mobile commercial system that would establish direct contact between producers and consumers. Around 1979 an operating manual was even published for the national network of markets on wheels. In spite of this legal regularization, little was done in terms of how these markets would modify the daily perception and experience of public space.

5. A reference to semiotic theory borrowed by linguistics. Various authors, from Robert Venturi to Mike Davis, have used this virtual framework to establish a reference to architectural language from opposing camps. See, for example, Davis, M., *City of Quartz*, Vintage Books, New York, 1992.

6. An example is the zone of *tianguis* in the Tepito area, with regard to cheap imported merchandise (*fayuca*); the three large markets on wheels within the limits of the Colonia Condesa, which provide inexpensive food for people both working and living in the neighborhood; the great *tianguis* in Iztapalapa—more than one kilometer long—for the buying and selling of clothing.

6. Un ejemplo es la zona de tianguis en el área de Tepito, respecto a los productos importados fayuca; los tres grandes mercados sobre ruedas dentro de los límites de la Colonia Condesa, como comederos públicos tanto para gente que trabaja como para gente que vive en el área; el gran tianguis de Iztapalapa—con más de 1 km. de extensión— para la compra-venta de ropa.

7. El enfoque específico en la relación, más que en una de las partes, proviene de la revisión más subjetiva de la cuestión urbana desarrollada por varios sociólogos y geógrafos urbanos en la última década. Entre ellos destacan: Edward W. Soja y Armando Silva.

8. La antropología visual y la fotografía etnográfica son dos disciplinas que luchan por su ser. Como tales, buscan generar conceptos que suelen pertenecer a la palabra. En este caso se busca validar una realidad a partir del registro mismo, la fotografía, y la distorsión de la realidad por medio de la selección y el montaje con el material disponible. Véase: Rocchietti, A.M., “Antropología visual: Extensión de un campo o un nuevo campo?” En *Rev. III de la Escuela de Antropología de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR*, Argentina, 1995.

9. De 1990 al 2000 los gobiernos locales de ciudades como Londres, París y Frankfurt recibieron un incremento del 12% para el establecimiento de mercados temporales en plazas, explanadas o parques públicos. Ver *Urban Age London*, 2004–05.



dentes contigüidades en un mismo espacio, y que no sólo redefinen lo público y lo privado, lo culto y lo popular, lo básico y lo complejo, sino que determinan estructuralmente el entramado urbano.

#### De un plan regulador a un sistema flexible

La creencia de que una persona puede controlar una ciudad o situación urbana marca una diferencia crucial entre arquitectos modernos —que lo afirmaron— y los postmodernos —que lo negaron. La consecuencia más clara de los fallidos intentos de ambos resulta en la revelación de que no es necesario establecer un plan maestro total. La complejidad de los distintos sistemas autónomos que coexisten en la ciudad significa que nadie puede coordinarlo todo.

Desde esta perspectiva, la 'situación de adyacencia' sugiere ciertos grados para establecer las apropiaciones que suceden en el espacio público de la ciudad de México, dependiendo de los elementos ya mencionados de forma, uso-duración, grado de contigüidad y afiliación política dentro de las distintas agrupaciones de tianguis callejeros.

*Ensamblado en México* identifica los distintos sistemas de intercambio comercial existentes en la ciudad (ver cuadro 1). El cambio gradual desde una 'adyacencia' rígida hasta una totalmente flexible, ofrece distintos niveles tanto en la apropiación del espacio público como en la expresividad forma-espacio de los lugares de mercadeo.

Si tomamos como ejemplo alguno de los mercados sobre ruedas (ref. fotográfica), por su uso-duración y grado de contigüidad ofrece una adyacencia al espacio público intenso; pero en cuanto a su categoría formal no tiene el mismo nivel de incidencia, ya que su configuración depende directamente de dos edificaciones con una fuerte delimitación urbana.

Este sistema de identificación muestra todos los matices existentes dentro de los cuales encontramos la arquitectura sobre ruedas. De ninguna manera se pretende mostrar una definición unitaria de qué es la apropiación del espacio público, ni presentar a los sistemas de comercio formal e informal como polaridad. Al contrario: es una matriz que ofrece ampliar la manera de identificar los modos de apropiación para establecer metodologías de diseño que puedan ser incorporadas a este tipo de micro-establecimientos en base a las relaciones urbanas que genera.

#### Cinco términos clave – tres proyectos piloto

##### Mercados sobre ruedas (mercados 2 y 7)

Durante los años Sesenta, el gobierno del DDF prohibió la ocupación de cualquier espacio público para actividades comerciales. Así se cortó la continuidad de una tradición urbana que, desde los aztecas —y con la excepción de la época del Maximato—, llega hasta nuestros días.<sup>10</sup> A partir de 1970, el desempleo creció notablemente en la capi-

situation marks a difference between modern architects —who affirmed this to be so— and postmodern architects —who deny it. The clearest consequence of the failed attempts of both is the realization that it is not necessary to establish a complete master plan. The complexity of different autonomous systems coexisting in the city means that no one can coordinate everything.

From this point of view, the “situation of adjacency” suggests certain degrees by which to establish the appropriations that take place in the public space of Mexico City, depending on the abovementioned elements of form, duration of use, and the degrees of contiguity and political affiliation of the different groupings of street markets.

*Assemblage in Mexico* identifies the various systems of commercial interchange that exist in the city (see diagram 1). The gradual change from a rigid to a totally flexible “adjacency” offers different levels both in the appropriation of public space and in the space-form expressiveness of the market areas.

If we take one of the markets on wheels as an example (photographic ref.), in terms of duration of use and degree of contiguity it offers adjacency to an intense public space; but in terms of formal category it does not have the same level of incidence, since its configuration depends directly on two firmly delimited urban buildings.

This system of identification shows all of the variations of architecture on wheels. It by no means intends to give a unitary definition of what the appropriation of public space is, nor does it present formal and informal commerce as polarized systems. On the contrary: it is a matrix that broadens the way modes of appropriation can be identified, in order to establish design methodologies that can be incorporated into these kinds of micro-establishments on the basis of the urban relations they generate.

#### Five Key Terms – Three Pilot Projects

##### Markets on wheels (markets 2 and 7)

During the 1960s the government of Mexico City prohibited any occupation of public space for the purposes of commercial activities. This interrupted an urban tradition which, with the exception of the period of Maximilian, had lasted from Aztec times to our own day.<sup>10</sup> Starting in 1970, unemployment grew notably in the Mexican capital, while immigration from the countryside was increasing the population of the city at a rate of 3% annually. Urban development policy showed a repressive tendency with regard to zoning regulations and land use, even as it opened the doors to the greatest demographic explosion Latin America had ever seen. During the presidential administration of Luis Echevarría, markets on wheels were reestablished as a controlled system of street commerce. They were assigned various “supply routes” with

10. Ver Tovar y de Teresa G., *México la ciudad de los Palacios, un patrimonio perdido*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

10. See Tovar y de Teresa, G., *La Ciudad de los Palacios: crónica de un patrimonio perdido*, Fondo de Cultura Económica, Mexico City, 1987.

tal de México, al tiempo que la migración del campo a la ciudad aumentaba el crecimiento demográfico a un ritmo cercano al 3% anual. La política de desarrollo urbano mostró, por un lado, una tendencia represiva en cuanto a la zonificación y el uso del suelo; por el otro, abrió las puertas a la explosión demográfica más grande de Latinoamérica.

Bajo el gobierno de Luis Echeverría se reinició el establecimiento de los mercados sobre ruedas como sistema controlado de comercio ambulante; asignados a las diversas 'rutas de abasto' con la finalidad, según el gobierno, de llevar los productos más necesarios a toda la población urbana, sin intermediarios, lo cual suponía garantizar bajos precios y productos frescos.

Desde entonces y hasta la fecha, los mercados sobre ruedas (rosas) continúan en existencia, protegidos jurídicamente y aceptados dentro del imaginario colectivo. De ahí que podamos concluir que estos 'toldos rosas' son fundamentales para la cohesión social de los habitantes de la ciudad de México y, hasta cierto punto, culturalmente hablando, los mercados sobre ruedas fueron el balance del ecosistema comercial intrínseco a la cultura mesoamericana.

##### TIANGUIS

Durante los años Ochenta y principios de los Noventa, el desempleo en la capital mexicana creció casi un 24%. Como consecuencia se dio la paulatina aparición tanto de pequeños comercios de servicio como de la informalidad como método alternativo de subsistencia. Se estima que en 1996 había, sólo en la colonia Cuauhtémoc, 31,255 puestos.<sup>11</sup> Hoy, junto a las más de 500 rutas de mercados sobre ruedas reconocidas, se calcula que hay cerca de 1066 entre tianguis, mercados y vendedores ambulantes instalados semanalmente en la ciudad de México.

Según informes de las autoridades locales, reportes de prensa y rumores urbanos, el tianguis de mayor extensión se localiza en la zona de Iztapalapa, con la particularidad de que la mayoría de los productos que se venden son robados o de 'dudosa procedencia'.

A diferencia de los mercados sobre ruedas, los tianguis carecen de protección jurídica, no tienen tanta movilidad ni periodicidad, su extensión es variable y los productos a la venta no son de primera necesidad. Esto define al tianguis, dentro de la memoria y el imaginario colectivo, como un lugar público “especial” dentro de la ciudad y, por consiguiente, que posee cierto potencial para definir el carácter del barrio. Sin embargo, es paradójico que la integración de estos tianguis al espacio público resulte casi imposible: para el visitante esporádico es un mercado callejero ocasional, para el que vive donde el mercado se instala, es un grupo de vendedores hacia los cuales no existe la más mínima dependencia.

11. Plan Parcial, Delegación Cuauhtémoc, 2006.

the purpose, according to the government, of bringing basic necessities to the urban population, without intermediaries, thus guaranteeing low prices and fresh goods.

Since then, the markets on wheels (pink markets) have continued to exist, with legal protections and an accepted place in the collective imagination. We can therefore conclude that these “pink awnings” are fundamental to the social cohesion of the inhabitants of Mexico City and that, culturally speaking, markets on wheels were to a certain point what maintained the balance of the commercial ecosystem intrinsic to Mesoamerican culture.





### Identidad callejera

La edificación de un puesto no requiere ningún conocimiento especializado y su montaje no lleva más de una hora. La dotación de materiales base, lonas, marcos metálicos y tablonés es obra de individuos que, además, tienen su propio puesto dentro del mercado, y consiste de materiales de simple uso y fácil adquisición. Sin embargo, estas estructuras temporales se convierten en el símbolo más claro para definir la apropiación espacial del vendedor ambulante. Además, el efecto acumulativo de su presencia resulta en un pequeño simulacro de los rituales de la modernidad tan abnegados en México.<sup>12</sup>

Las variantes visuales entre los distintos mercados y tianguis convergen en un claro sistema de identificación.

**Rojos:** mercados sobre ruedas / federación de mercados sobre ruedas de la República

**Rosas:** mercados y tianguis sobre ruedas / sistema nacional de vendedores ambulantes

**Verdes:** agrupación del pequeño comercio

**Blancos:** tianguis bazar

### Rutas políticas

Lo que hoy se define como espacio público es bastante confuso; las jardineras de los parques en ciudades como México, Caracas o Buenos Aires cada vez tienen más protecciones para evitar la intrusión de la gente. Aunque esto sea un método preventivo, la realidad es otra: dentro del espacio público hay grados de privacidad, singulares, autónomos y anómalos que conllevan un comportamiento social cada vez más maleable. El caso extremo se presenta con la manipulación del imaginario colectivo a través de la representación de símbolos o filiaciones políticas dentro de estos grados de apropiación de un espacio supuestamente público.

Los mercados sobre ruedas y el comercio informal forman parte de esta manipulación.<sup>13</sup> La estrategia planificadora, y las rutas y territorios bajo los que estos mercados operan, están en esencia ligados a intereses políticos.<sup>14</sup> Tanto la corrupción como la burocracia de las autoridades locales han dado lugar a cierto proteccionismo y favoritismo entre el partido en el poder para aquellos (cada vez más) que se integran a la economía del comercio informal.

Actualmente hay registradas 124 rutas de mercados sobre ruedas. Se especula que más de la mitad tiene afiliación o el apoyo de algún partido local. La articulación de las diferentes rutas tiene un interés más allá de la simple función y dimensión ritual del mercado.

### Urbanismo mestizo

Lo que más desconcierta en la arquitectura de *Ensamblado en México* es su crítica negativa a la posibilidad de que la planeación urbana exista como profesión dentro de las

### Tianguis

Through the 1980s and the early 1990s unemployment grew by nearly 24% in Mexico City. As a result, small, informal service industries arose as an alternative way of getting by. It is estimated that in 1996, in the Delegación Cuauhtémoc alone, there were 31,255 street stands.<sup>11</sup> Today, in addition to the 500 established markets-on-wheels routes, it is estimated that there are 1,066 more *tianguis*, markets, and groups of street vendors installed every week in Mexico City.

According to information from local authorities, press reports, and urban rumors, the largest tianguis is located in the zone of Iztapalapa. Most of the products being sold there are either stolen or of “uncertain origin”.

Unlike the markets on wheels, the *tianguis* enjoy no legal protection, they are neither as mobile nor as regular, their extension is variable, and the products they sell are not basic necessities. This is what makes the *tianguis*, in the collective memory and imagination, a “special” public place in the city, with a certain potential, consequently, to define the character of a neighborhood. It is paradoxical, nevertheless, that the integration of these tianguis into the public space is virtually impossible; for the occasional visitor they are temporary street markets, for those who live near to where one is installed, they constitute a group of vendors on whom they have not the least dependence.

### Street Identity

It takes no more than an hour, and no specialized knowledge, to put up a stand. The basic materials —tarpaulin, metallic framework, boards—, simple to use and easy to acquire, are supplied, moreover, by individuals who have their own stands in the market. These temporary structures, however, become the clearest symbol by which to represent the spatial appropriation of the street vendor. And the cumulative effect of their presence constitutes a small simulacrum of the rituals of modernity Mexico so often denies itself.<sup>12</sup>

The visual variants of the various markets and tianguis converge in a clear system of identification.

**Red:** markets on wheels / Mexican federation of markets on wheels

**Pink:** markets and tianguis on wheels / national system of street vendors

**Green:** group of small merchants

**White:** bazaar-type *tianguis*

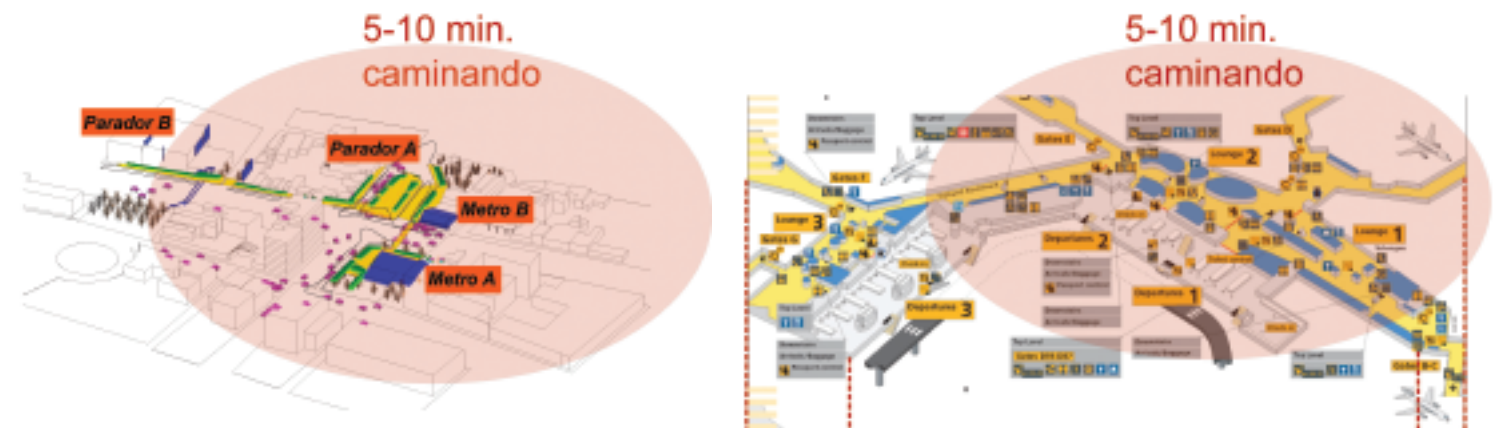
### Political Routes

There is ever more confusion as to what constitutes public space today. The planted areas of parks in cities such as Mexico City, Caracas, and Buenos Aires are more and more protected to prevent intrusions. However much



- evento / puesto
- estacion metro
- puesto periodico
- puesto musica
- puesto comida
- parada microbus
- puesto ropa
- caseta de control
- puesto videos
- anuncio rutas de taxi
- anuncio mercado
- salida de metro
- puente peatonal
- parada de taxis
- estacion microbus

Plano general de la zona Metro Mixcoac, Mexico.



culturas y economías de Latinoamérica, Asia y África. Por varios siglos se trató de importar, suplantar, imprimir, copiar o asimilar modelos de planeación europeos, latinos, nórdicos o anglosajones. Pero en el proceso, la deformación genera un sistema completamente distinto al que se pretendía seguir. ¿Por qué? ¿Es posible que la influencia cultural, la falta de sociedad civil y la necesidad de subsistencia lleven a generar otro tipo de urbanismo, identificable e igualmente útil para planificar las ciudades?

Producto de la mezcla y el desequilibrio de sus orígenes, donde la regla es lo distinto y lo distinto se regula con las diferentes circunstancias, este urbanismo no persigue el idealismo del de la primera mitad del siglo XX.

this may seem a preventive measure, the reality is otherwise: within public spaces there are degrees of privacy, singular, autonomous, and anomalous degrees that imply ever more malleable social behavior. The extreme case is the manipulation of the collective imagination through representations of symbols or political affiliations within these degrees of appropriation of a supposedly public space.

Markets on wheels and informal commerce form part of this manipulation.<sup>13</sup> The planning strategy, and the routes and territories by which these markets operate, are essentially linked to political interests.<sup>14</sup> Both corruption and the bureaucracy of local authorities have giv-

12. Ver, García Canclini N.; Hybrid Cultures, Strategies for Entering and Leaving Modernity; University of Minnesota Press, 1995, pp. 40-57.

13. Diario *La Jornada*, diciembre 2004; Diario *Reforma*, mayo 2001.

14. *Ibidem*.

11. Plan Parcial, Delegación Cuauhtémoc, 2006.

12. See García Canclini, N., *Hybrid Cultures: Strategies for Entering and Leaving Modernity*, University of Minnesota Press, 1995, pp. 40-57.

13. Newspapers *La Jornada*, December 2004; *Reforma*, May 2001.

14. *Ibid.*



Tampoco busca la exacerbación posmoderna y la celebración de lo exótico —basta observar los mercados callejeros de Londres para comprender que sus fundamentos y metas son distintos.

En sí mismo, el urbanismo observado en este proyecto no tiene organización. Es un sistema flexible, real y autónomo en relación a la capacidad de negociar, construir y pensar cómo hacer ciudad.

A continuación presentamos tres propuestas que se articulan bajo estos fundamentos de flexibilidad y **negociación**. Cada una realiza una exploración, intentando definir el término que la caracteriza y, al mismo tiempo, sugiere formas prácticas de hacer ciudad.

### Proyecto piloto 1

**Término clave: urbanismo mestizo** (propuesta-1)

Espacio en **transito**.

Un nuevo espacio público para estaciones de transporte colectivo.

El aeropuerto de Schipol, en Ámsterdam, es considerado uno de los más eficientes y flexibles en su diseño. Desde la propuesta original de Jaap Bakema (1970) comenzó por entender la coexistencia entre la presencia temporal del pasajero en tránsito y el *shopping*. En más de una ocasión, Schipol desarrolló planes de extensión de sus instalaciones con base en un pragmatismo preciso y simple: por un lado, hacer que la estadía temporal del usuario sea lo más cómoda y accesible, también en función de las compras. Por otro, el trazado y la ubicación de servicios y comercios fueron meticulosamente estudiados para determinar la distancia caminable máxima dentro del aeropuerto.

El resultado de esta extensión consistió en cambiar la percepción del pasajero sobre el espacio aeroportuario. Dejó de ser un lugar donde “va a esperar” y pasó a dar la imagen de un lugar “público”. Schipol se propuso crecer como el espacio público por excelencia: como una calle, y aglomerar de la forma más eficiente unidades de comercio y alimentación, puestos de relajación y nodos de servicios específicos, brindando al pasajero una estadía discontinua dentro de la linealidad que lleva el pasajero en su viaje.

Si un espacio aeroportuario imitó exitosamente a la calle como propuesta organizativa, ¿será posible devolver a la calle una red de interconexiones entre servicios con el mismo éxito, creando un efecto mestizo donde uno no se siente ni en un aeropuerto ni en un centro comercial ni en una calle?

Las estaciones de transferencia de transporte colectivo en la ciudad de México, junto con los asentamientos de comercios informales ubicados en su perímetro, comparten el fundamento organizativo de optimización del espacio a través de los recorridos del peatón; el efecto es un espacio urbano mestizo donde uno sabe que está en la calle pero tiene servicios —los puestos— y cambia de un medio de transporte a otro. La experiencia urbana se di-

en rise to a certain protectionism and favoritism within the party in power for those (whose number continues to increase) who make up the informal economy.

At the present time there are 124 registered routes for markets on wheels. It is estimated that more than half of them are affiliated with, or enjoy the support of, some local political party. The articulation of the different routes is determined by interests beyond the simple functioning and ritual dimension of the market.

### Mestizo Urbanism

The most disconcerting aspect of the architecture of *Assemblage in Mexico* is its negative critique of the possibility of urban planning as a profession in the cultures and economies of Latin America, Asia, and Africa. For several centuries it has been a question of importing, supplanting, printing, copying, or assimilating European, Latin, Nordic, or Anglo-Saxon models. In the process, however, the deformation generates a completely different system than the one it seeks to follow. Why? Is it possible that cultural influences, the lack of a civil society, and subsistence needs generate another type of identifiable urbanism, equally useful in the planning of cities?

A product of the mixture and the imbalance of its origins, in which difference is the rule, governed by changing constantly circumstances, this urbanism does not pursue the idealism of the first half of the twentieth century. Nor does it seek postmodern exacerbation and the celebration of the exotic. One need only consider the street markets of London to understand that its foundations and its goals are different.

In itself, the urbanism examined in this project has no organization. It is a real, flexible, and autonomous system in terms of its ability to negotiate, construct, and think of how the city can be made.

Below we present three proposals articulated by these fundamental aspects of flexibility and negotiation. Each one is an exploration, an attempt to define the term that characterizes it and at the same time suggests practical ways of making the city.

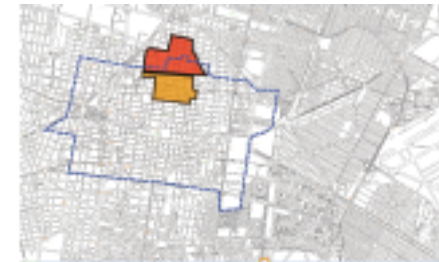
### Pilot Project 1

**Key term: mestizo urbanism** (proposal-1)

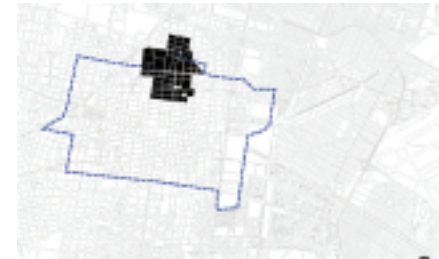
Space in transit.

A new public space for collective transport stations.

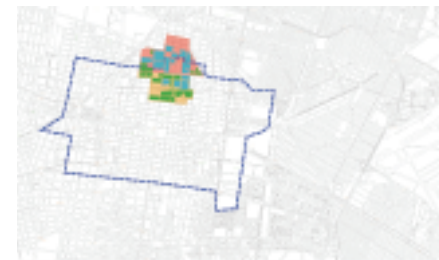
The Schipol airport in Amsterdam is considered to have one of the most efficient and flexible designs in the world. From the original design of Jaap Bakema (1970), the coexistence of shopping and the temporary presence of the traveler was taken into account. On several occasions Schipol developed expansion plans based on a simple and precise pragmatism: aimed on the one hand at making the temporary stay of the user more comfortable and accessible, also in terms of shopping; and on the other at laying out and locating stores and services on the basis of



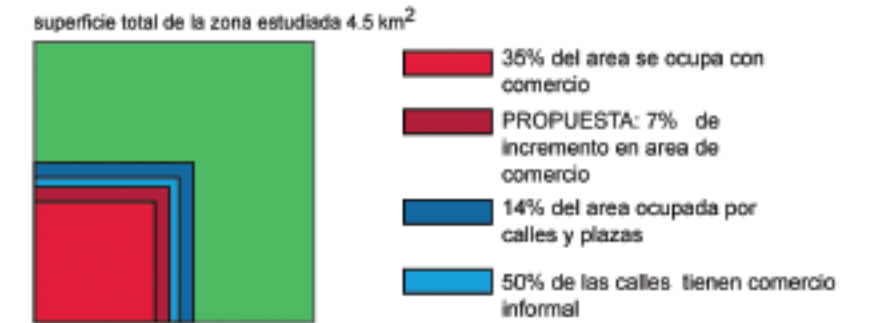
Zona Lagunilla .67 km<sup>2</sup>  
Zona Tepito 1.35 km<sup>2</sup>



Max. superficie de desplante 2.22 km<sup>2</sup>



38% ocupada por bodegas en planta baja  
35% ocupada por comercio en planta baja  
27% otros usos en planta baja





suelve en esta multiplicidad de eventos, pero el espacio se funde con la vivencia colectiva de los usuarios.

Las rutas donde se establecen los puestos informales de comida y productos forman una compleja red formal (aparentemente caótica). Aun manteniendo una dirección entre los dos bloques de servicios de transporte, el espacio público depende directamente de las relaciones entre los usuarios, la vivencia diaria y la experiencia subjetiva del tránsito.

El concepto de urbanismo mestizo se propone como el momento-espacio donde, por un lado, las estaciones de transporte y los puestos semi-fijos y, por otro, los usuarios que requieren esa experiencia diaria generan un entrecruzamiento de actividades que redefinen el espacio público.

### Proyecto Piloto 2

**Término clave:** tianguis (propuesta-2)

Red de redes. Propuesta operativa del tianguis: La Lagunilla y Tepito

El debate público respecto al comercio informal remite siempre a la falta de planificación urbana. La raíz del problema reside en el éxito de la economía informal como medio de subsistencia entre la población de cierto nivel socioeconómico y la falta de fuentes de empleo dentro de la economía de servicios.<sup>15</sup>

Sin embargo, lo que sí parece tener una correlación directa es la magnitud de la economía informal y la necesidad de espacio urbano para mantener esa economía. No es éste el lugar para discutir el beneficio o el daño que esta economía ocasiona.<sup>16</sup> Además, los puestos de venta son el tercer eslabón de los requerimientos espaciales de esta economía. Las bodegas y centros de distribución quedan ocultos en el entramado urbano existente.

Dentro del Perímetro B del Centro Histórico de la ciudad de México, el espacio ocupado por este tipo de economía abarca el 7% del total del área disponible, pero ocupa el 74% del espacio de calle-banqueta de la misma área.<sup>17</sup>

Es decir, el espacio tomado por los puestos representa sólo una tercera parte de los requerimientos de espacio reales de esta economía. ¿Dónde se almacenan todos estos productos diariamente? ¿En qué parte de la ciudad existe el espacio de almacenamiento y distribución disponible? ¿Qué tejido urbano surge de esta red de espacio apropiado y de los innumerables metros de fachadas donde se guardan temporalmente estos productos?

Si analizamos el área de tianguis dentro del Perímetro B y, específicamente, Tepito y la Lagunilla, encontramos que dentro de un radio de 5 a 10 minutos de acceso peatonal existe una cantidad cercana a 2 hectáreas de lugares con uso de almacén. ¿Existirá una correlación en-

a careful study of walkable distances within the airport.

The result of this expansion was a change in the traveler's perception of the airport space. It ceased to be a place "in which to wait" and began to project the image of a "public" space. Schipol undertook to grow as a public space par excellence: as a street, and to group together as efficiently as possible food and commerce units, recreational stands and specific service nodes, offering a discontinuous period to travelers within their linear trips.

If an airport space successfully imitated the street as an organizational proposal, might it not be possible to give back to the street the network of interconnecting services with the same success, creating a mestizo effect—neither airport nor shopping center nor street?

The transfer stations of the collective transport system in Mexico City, along with the informal commerce that springs up around them, share the organizational foundation of optimal use of space by means of pedestrian routes. This effect is that of a mestizo urban space where you know you are in the street, but you have services—the stands—and are transferring from one means of transport to another. The urban experience dissolves in a multiplicity of events, but the space fuses with the collective experience of the users.

The routes along which the informal food stands and commerce collect form a complex (and apparently chaotic) network. Even though a direction is maintained between the two blocks of transport services, the public space depends directly on the relations between users: the daily, subjective experience of being in transit.

### Pilot Project 2

**Key term:** tianguis (proposal- 2)

Network of networks. Operational proposal for a tianguis: La Lagunilla and Tepito.

The public debate concerning informal commerce inevitably returns to the issue of lack of urban planning. The root of the problem is in the success of the informal economy as a means of subsistence for a certain level of the population and the scarcity of jobs in the service sector.<sup>15</sup>

There does seem to be a direct correlation, however, between the magnitude of the informal economy and the necessity of urban space to maintain this type of activity. This is not the place to consider the pro and cons of the informal economy *per se*.<sup>16</sup> Moreover, the stands themselves are the third stage of the spatial requirements of this economy, after the warehouses and distribution centers, concealed elsewhere within the existing urban fabric.

In Perimeter B of the historic center of Mexico City the space occupied by informal commerce represents 7% of total available area, but 74% of street-sidewalk space.<sup>17</sup>

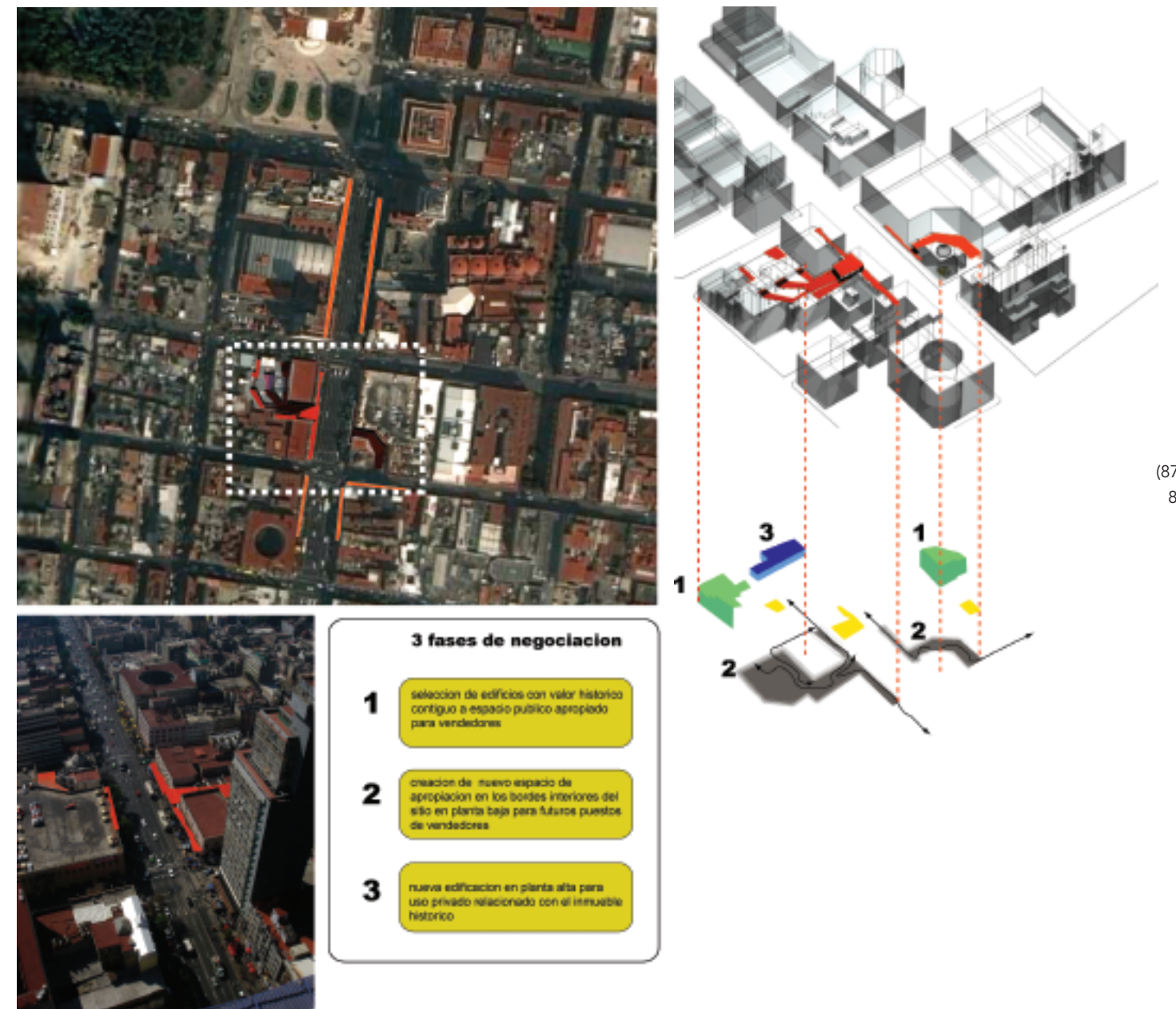
tre el campo de acción de un tianguis y su cercanía al espacio de almacén requerido?

Tomando esta correlación como punto de partida, la propuesta consiste en crear un espacio en red para reestructurar la presencia del tianguis Tepito-Lagunilla en el entramado urbano. Si el puesto necesita un espacio de bodega, esta última puede articular la rehabilitación de toda una manzana mediante una diversificación de usos y, al mismo tiempo, delimitar el uso de la vía pública por el tianguis mediante un nivel de contigüidad o cercanía.

Esta propuesta propone una relectura del tianguis

That is to say, that the space occupied by the stands represents only a third of the actual space required by this economy. Where is the merchandise stored every day? Which part of the city has available storage and distribution space? What kind of urban fabric emerges from this network of appropriated space and the countless meters of façades where these products are temporarily kept.

If we analyze a *tianguis* area within Perimeter B—Tepito and La Lagunilla in the present case—, we find that within the radius of a five- to ten-minute walk there are almost two hectares of storage space. Is there a corre-



15. *La ciudad de México en el fin del Segundo Milenio*. Atlas, COLMEX, GDF, 2001.

16. *Diario El Universal*, 16.12.2005; decreto de publicación de la nueva ley de impuesto sobre el uso de la vía pública.

17. Mapeo inicial realizado entre Septiembre del 2004 y Febrero del 2005. Ver Censo de Servicios de la Delegación Cuauhtémoc, en Plan Parcial de Desarrollo. <http://www.paot.org.mx/centro/programas/delegacion/cuauhte.html>

15. *La ciudad de México en el fin del Segundo Milenio*. Atlas, COLMEX, GDF, 2001.

16. *Newspaper El Universal*, 16.12.2005; published decree of the new tax law concerning the use of the public way.

17. Initial mapping performed between September 2004 and February 2005. See Censo de Servicios de la Delegación Cuauhtémoc, in Plan Parcial de Desarrollo. <http://www.paot.org.mx/centro/programas/delegacion/cuauhte.html>

dentro de la situación urbana de la ciudad de México. Transformando la brutalidad con que el tianguis informal “invade” las calles en una red organizativa entre manzanas urbanas de usos mixtos, el tianguis coexiste con el tejido urbano.

### Proyecto Piloto 3

**Término clave: identidad callejera**

(propuesta-3)

Reencarnación de lo histórico

Los palacios también pueden albergar mercados

Dentro del ritual de la modernidad, la protesta es una muestra ejemplar del evento público. La antropología de las así llamadas “sociedades complejas” no ha cesado de documentar la importancia de la dimensión ritual en la constitución de la vida social de nuestra época. Así lo atestiguan mercados, ferias, manifestaciones, carnavales, exposiciones, convenciones...

El contexto urbano, como núcleo de los procesos de secularización, es idóneo para la observación y el esclarecimiento de estas complejas relaciones entre modernidad y tradición.

Tras los sismos de 1985, se propuso la regeneración del Centro Histórico de la capital mexicana, con todo su contenido iconográfico y ritual, como un mecanismo artificial para argumentar la renovación y la rehabilitación del casco antiguo de la ciudad. Como buen maquillaje, comenzó a opacar sus verdaderos valores de “autenticidad” y “diversidad” a medida que las remodelaciones perseguían principalmente una homogeneización cultural, la destitución del tejido social existente y la presentación de un espacio urbano, etéreo, homogéneo y donde la identidad cultural tradicional no encontró cabida.

La propuesta de identidad callejera plantea como ángulo de referencia la toma —simbólica— de los espacios públicos en el Centro Histórico de la ciudad de México mediante la inserción de actividades comerciales semi-fijas en ciertas construcciones existentes, a los efectos de extender la imagen del espacio publico y, al mismo tiempo, como mecanismo económico para la rehabilitación de edificaciones con valor histórico. ¿Es posible la reubicación de comercio ambulante en lugares históricos como proceso de integración para la economía informal?

En México la división entre lo público y lo privado comúnmente se define con una barda. Los distintos experimentos de espacios y plazas comerciales en el ámbito de programas de reubicación de comerciantes ambulantes, realizados entre 1990 y 2000, reforzaron esta división: el espacio cubierto se convirtió en bodega segura, privada, mientras la calle continuó siendo el espacio **publico** de compra-venta.

El proyecto selecciona ciertas calles donde el comercio informal aumenta durante el mes de diciembre y propone definir la apropiación tanto de la calle como de un solar identificado, contiguo a la calle, para extender el

**lation between the field of action of a *tianguis* and its proximity to the storage space required?**

Taking this correlation as a starting point, the proposal consists of creating a network space to restructure the presence of the Tepito-La Lagunilla *tianguis* within the urban framework. If a stand needs storage space, this space could articulate the rehabilitation of an entire block through diversification of uses, and at the same time delimit the use of the street on the part of the *tianguis* through levels of contiguity or proximity.

This proposal offers a rereading of the *tianguis* within the urban situation of Mexico City. By transforming the brutal “invasion” of the streets by the informal *tianguis* into an organizational network of mixed-use city blocks, the *tianguis* takes its place within the urban fabric.

### Pilot Project 3

**Key term: street identity**

(proposal 3)

Re-Embodiment of the Historical.

Palaces Also House Markets.

Within the ritual of modernity, protest constitutes a paradigm of the public event. The anthropology of so-called “complex societies” has not ceased to document the importance of ritual events in the social make-up of our time: witness markets, fairs, demonstrations, carnivals, expos, conventions...

The urban context, as a nucleus of processes of secularization, is ideal for the observation and clarification of these complex relationships between modernity and tradition.

After the 1985 earthquake, the regeneration of the historic center of Mexico City, with all of its iconographical and ritual content, was proposed as an argument for the renovation and rehabilitation of the former core of the city. As with any good make-up job, the genuine values of “authenticity” and “diversity” began to be eclipsed as the renovations pursued a policy mainly of cultural homogenization, the destruction of the existing social fabric, and the presentation of an ethereal, homogenized urban space in which there was no place for traditional culture.

The street identity proposal assumes the perspective of a symbolic appropriation of the public spaces of the historic center through the insertion of semi-fixed commercial activities in certain existing circumstances, as a broadening of the notion of public space and at the same time as an economic mechanism for salvaging buildings with historic value. Could street commerce be relocated in historic buildings as a part of the process of incorporating the informal economy?

In Mexico the division between public and private space is commonly defined by a wall. The various experiments undertaken with commercial spaces and plazas in the context of the programs aimed at relocating street vendors between 1990 and 2000 reinforced these divi-

tianguis temporalmente. El proyecto persigue un fin simbólico en la “toma” parcial de un edificio como expresión secular del fenómeno urbano y promueve la reafirmación temporal de una identidad callejera dentro de la diversidad existente en todo proceso urbanístico. En términos prácticos, esta propuesta persigue evaluar alternativas a la tipificada fórmula de renovación de edificios históricos.

Estas propuestas ejemplifican las posibilidades de un espacio público donde cohabiten la marginalidad y la regularidad, donde la división entre lo público y lo privado se entrecrucen, generando eventos propios de la cultura urbana, y donde la movilidad sea, hasta cierto punto, la única acción realmente democrática.

Las tareas sucesivas recaen en una deseable integración, o en el realineamiento de las diferentes movilidades surgidas de estos proyectos. •

**Ensamblado en México** en un proyecto colectivo, dirigido y coordinado por Pablo Lazo. Desde 2001, el equipo multidisciplinario ha realizado un mapeo —fotográfico, estadístico y visual— de 25 mercados y 5 proyectos piloto. Las rutas fotográficas y las entrevistas fueron realizadas durante 2001–2004 mediante una recopilación muestra y un cuestionario base aplicado a cada uno de los mercados visitados. Los entrevistados fueron una muestra grupal, no alineada, entre adultos de 16 a 65 años. El porcentaje fue de 45% mujeres y 55% hombres. Para cada mercado-caso se seleccionó indistintamente a personas con puestos fijos, es decir, que llevaran más de 3 años en el mismo mercado vendiendo la misma mercancía. Para el muestreo entre clientes, la selección fue al azar, sin distinguir sexo y edad. Para una revisión detallada de los muestreos incorporados en *Ensamblado en México* véase: Lazo, Pablo, “Architectural dreams, visual statistics in public space”; ponencia presentada en el congreso de la UIA, Estambul, 2005.

*Ensamblado en México* en un proyecto colectivo, dirigido y coordinado por Pablo Lazo. Desde 2001, el equipo multidisciplinario ha realizado un mapeo —fotográfico, estadístico y visual— de 25 mercados y 5 proyectos piloto. Las rutas fotográficas y las entrevistas fueron realizadas durante 2001–2004 mediante una recopilación muestra y un cuestionario base aplicado a cada uno de los mercados visitados. Los entrevistados fueron una muestra grupal, no alineada, entre adultos de 16 a 65 años. El porcentaje fue de 45% mujeres y 55% hombres. Para cada mercado-caso se seleccionó indistintamente a personas con puestos fijos, es decir, que llevaran más de 3 años en el mismo mercado vendiendo la misma mercancía. Para el muestreo entre clientes, la selección fue al azar, sin distinguir sexo y edad. Para una revisión detallada de los muestreos incorporados en *Ensamblado en México* véase: Lazo, Pablo, “Architectural dreams, visual statistics in public space”; ponencia presentada en el congreso de la UIA, Estambul, 2005.

**Pablo Lazo** (México 1970) es arquitecto por la Universidad Iberoamericana y por la Architectural Association de Londres. Desde 2000 trabaja en el despacho de diseño urbano Arup, con sede en Londres. Entre sus **proyectos** destacan el plan maestro para Stratford City y el río Lear, así como la propuesta de renovación para la Battersea Power Station y el plan maestro para el corredor urbano sobre el Támesis. Ha sido profesor asistente en la Architectural Association y en la University of East London. Escribe sobre arquitectura y temas afines para diversas publicaciones internacionales.

sions: the covered space became a safe, private warehouse, whereas the street continued to be a public space of buying and selling.

The project selects certain streets on which informal commerce increases during the month of December and proposes to define the appropriation both of the street and of an identified space, contiguous with the street, in order temporarily to extend the *tianguis*. The project pursues the symbolic end of a partial “occupation” of a building as a secular expression of the urban phenomenon, and encourages a temporary reaffirmation of street identity within the diversity that exists in any urban process. In practical terms, this proposal seeks to evaluate alternatives to the typified formulas of renovating historic buildings.

These proposals illustrate the possibilities of a public space in which marginality and regularity cohabit, in which the division between public and private is blurred, generating events that belong to urban culture, and in which mobility constitutes, in a certain sense, the only truly democratic action.

The successive tasks tend toward a wished-for integration, or the realignment of the different instances of mobility that emerge from these projects. •

*Assemblage in Mexico* is a collective project directed and coordinated by Pablo Lazo. Since 2001 a multidisciplinary team has been mapping —photographically, statistically, and visually— 25 markets and 5 pilot projects. The photographic routes and the interviews were performed between 2001 and 2004 by gathering samples and applying a basic questionnaire to each of the markets visited. The interviews were done on the basis of a non-aligned group sampling of adults between the ages of 16 and 65 (45% female and 55% male). For each case-market persons with fixed stands were chosen (i.e. more than 3 years in the same market selling the same merchandise). For client sampling selection was done at random, without distinction of sex or age. For a detailed review of the surveying incorporated in *Assemblage in Mexico*, see Lazo, Pablo, “Architectural dreams, visual statistics in public space”, a lecture given at the congress of the UIA in Istanbul in 2005.

**Pablo Lazo** (Mexico City, 1970) graduated as an architect from the Universidad Iberoamericana and the Architectural Association of London. Since 2000 he has worked in the London-based urban design firm Arup. His projects include the master plan for Stratford City and the Lear River, a proposal for the renovation of the Battersea Power Station, and the master plan for an urban corridor over the Thames. He has been assistant professor at the Architectural Association and at University of East London. He writes on architecture and related subjects for various international publications.