An aerial photograph of a city, likely Zaragoza, showing a dense urban grid and a prominent river winding through the center. The image is rendered in a monochromatic blue color scheme. The text is overlaid on the upper portion of the image.

Ciudad y formas urbanas

Perspectivas transversales

Volumen 3. Formas urbanas y regeneración urbana

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018
Hispanic International Seminar on Urban Form

Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales
Volumen 3. Formas urbanas y regeneración urbana
Septiembre 2018

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018
Hispanic International Seminar on Urban Form
<http://eventos.unizar.es/go/isuf2018>

Presidente de ISUF-H
Vicente Colomer

Editores
Javier Monclús
Carmen Díez Medina

Comité editorial
Isabel Ezquerro
Sergio García-Pérez

Coordinadores científicos de este volumen
Sergio García-Pérez
Javier Pérez Igualada

Maquetación
Mafalda Aguillo Arbona
Isabel Ezquerro
Julia Fandos Marco
Sergio García-Pérez

© de los textos, sus autores
© de la edición, Prensas de la Universidad de Zaragoza
e Institución Fernando el Católico

ISBN de este volumen: 978-84-17358-82-2
ISBN de la obra completa: 978-84-17358-90-7
Depósito Legal: Z 1242-2018
DOI: 10.26754/uz.9788417358822
Publicación nº 3623 de la Institución Fernando el Católico

Editorial



**Prensas de la Universidad
Universidad Zaragoza**



Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales

Volumen 3. Formas urbanas y regeneración urbana

Javier Monclús
Carmen Díez Medina (eds.)

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018

Hispanic International Seminar on Urban Form

Directores del congreso

Javier Monclús
Carmen Díez

Secretario General

Raimundo Bambó

Comité Organizador

Raimundo Bambó
Pablo de La Cal
Carmen Díez
Isabel Ezquerro
Andrés Fernández-Gés
Sergio García
Javier Monclús

Comité Científico

Fernando Álvarez, Universidad Politécnica de Cataluña
Luis Alonso de Armijo, Universidad Politécnica de Valencia
Carmen Bellet, Universidad de Lleida
Ignacio Bosch, Universidad Politécnica de Valencia
Gonçalo Canto Moniz, Universidade de Coimbra
Horacio Capel, Universidad de Barcelona
Giancarlo Cataldi, Università di Firenze
Javier Cenicacelaya, Universidad del País Vasco
Vicente Colomer, Universidad Politécnica de Valencia
Felipe Correa, Harvard University
Vicente del Río, California Polytechnic State University
Carmen Díez, Universidad de Zaragoza
Rodrigo de Faria, Universidad de Brasilia
José Fariña Tojo, Universidad Politécnica de Madrid
Miriam García, Universidad Camilo José Cela
Ignacio González-Varas, Universidad de Castilla-La Mancha
Manel Guàrdia, Universidad Politécnica de Cataluña
Michael Hebbert, UCL Bartlett School of Planning
Thorsten Heitkamp, Technische Universität Dortmund
Agustín Hernández-Aja, Universidad Politécnica de Madrid
Jorge Iribarne, Universidad de Buenos Aires
José María Lapuerta, Universidad Politécnica de Madrid
Jesús Leal, Universidad Complutense de Madrid
Jean-François Lejeune, University of Miami
Carles Llop, Universidad Politécnica de Cataluña
Ramón López de Lucio, Universidad Politécnica de Madrid

Pablo Martí, Universidad de Alicante
Carlos Labarta, Universidad de Zaragoza
Rubén Lois, Universidad de Santiago de Compostela
Ricardo Méndez, Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Javier Monclús, Universidad de Zaragoza
Vitor Oliveira, Universidade do Porto
José Luís Oyón, Universidad Politécnica de Cataluña
Francisco Pellicer, Universidad de Zaragoza
Teresa Pérez-Cano, Universidad de Sevilla
Javier Pérez Herreras, Universidad de Zaragoza
Javier Pérez-Igualada, Universidad de Valencia
Petros Petsimeris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
O. Simona Pierini, Politecnico di Milano
Ana Portalés, Universidad Politécnica de Valencia
Ángel Pueyo, Universidad de Zaragoza
Stephen Ramos, Georgia University
Juan Luis de las Rivas, Universidad de Valladolid
José Rosas Vera, Pontificia Universidad Católica de Chile
Javier Ruiz, Universidad Politécnica de Madrid
Borja Ruiz-Apilánez, Universidad de Castilla-La Mancha
Joaquín Sabaté, Universidad Politécnica de Cataluña
Carlos Sambricio, Universidad Politécnica de Madrid
Eloy Solís, Universidad de Castilla-La Mancha
Diego Vergara, Universidad de Guadalajara (México)
José María de Ureña, Universidad de Castilla-La Mancha

La forma urbana del fraccionamiento. Las Haciendas y su impacto en el abandono de viviendas en ciudad Juárez, Chihuahua, México. Propuesta de soluciones al diseño

Leticia Peña-Barrera¹, Judith Gabriela Hernandez-Perez¹

¹ Departamento de Arquitectura, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. lpena@uacj.mx, juhernan@uacj.mx

Palabras clave:

Socialización, usos y costumbres, forma urbana y abandono

Key-words:

Socialization, uses and customs, urban form and abandonment

Resumen:

Comprender las dinámicas de participación y forma de vida de los habitantes de un lugar, nos plantea la definición de ciertas formas urbanas que pueden ser efectivas para propiciar e influir en la socialización de sus residentes, o en su defecto, inhibirlas a tal grado que sus ocupantes prefieren el abandono de viviendas y espacios comunes.

En este trabajo, se plantea una estrategia de rehabilitación del fraccionamiento Las Haciendas (traza octagonal) mediante el análisis de ocupación y abandono de áreas habitacionales, comerciales y recreativas, que aporte a la comprensión del problema de la forma urbana y su impacto en la organización social, utilizando información de campo obtenida mediante encuestas y el diseño prospectivo, posibilite las alternativas de mejora urbana.

En este caso, se retoman las actividades de la vida cotidiana del lugar, los usos y costumbres de los habitantes, así como el impacto en el espacio común que contribuyen a la comprensión de la problemática del lugar.

El objetivo de este trabajo es identificar los factores que inhiben la ocupación de áreas habitables, debido a que la forma octagonal impacta e imposibilita la socialización de los habitantes de algunos sectores y privilegia otros; desarrollando una propuesta de rehabilitación urbana que privilegie las relaciones entre vecinos y el uso de espacios comunes, mediante una visión integradora.

Abstract:

Understand the dynamics of participation and way of life of the inhabitants of a place, It raises the definition of certain urban forms that can be effective to propitiate and influence the socialization of its residents, or failing that, inhibit them to such an extent that their occupants prefer the abandonment of homes and common spaces.

In this work, a strategy of rehabilitation of the Las Haciendas fractionation (octagonal trace) is proposed through the analysis of occupation and abandonment of housing, commercial and recreational areas, which contributes to the understanding of the problem of urban form and its impact on the organization social, using field information obtained through surveys and the prospective design, to make possible the alternatives of urban improvement.

In this case, this resume the activities of the daily life of the place, the uses and customs of the inhabitants, as well as the impact in the common space, which contribute to the understanding of the problem of the place.

The objective of this work, identify the factors that inhibit the occupation of inhabited areas, the octagonal shape impacts and makes impossible the socialization of the inhabitants of some sectors and privileges others; developing a proposal of urban rehabilitation that privileges the relations between neighbors and the use of common spaces, through an integrating vision

Introducción

Las condiciones actuales de los fraccionamientos que se producen con financiamiento para la vivienda de interés social del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda de los Trabajadores (INFONAVIT), presentan la problemática de abandono y deterioro urbano acelerado, en sectores periurbanos, que en algunos casos estos se acentúan debido a la forma urbana.

La problemática socio-económica, se asocia a la pérdida de empleo y el incremento de la violencia urbana, en sectores que por su localización, no acceden a los beneficios de la ciudad, sino que favorecen al mercado de vivienda para beneficio especulativo de quienes las producen. En este sentido, se considera que la política Federal de Vivienda mediante el financiamiento de INFONAVIT, favorece el desarrollo económico especulativo y a la expansión de la ciudad que, afecta a los grupos sociales con menos ingresos.

La generación de vivienda de interés social durante los últimos 10 años, ha reconocido o premiado la producción por el número de casas, y no ha podido asegurar los beneficios de bienestar social o acceso a oportunidades urbanas. Las carencias sociales hacen referencia a la falta de acceso a servicios de salud, educativa, seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la casa y alimentación, indicadores que conforman el índice de privación social (CONEVAL 2012, 8).

Según lo indica el Plan Nacional de Desarrollo, esto limita las capacidades de esta población para:

“ampliar sus horizontes de planeación, insertarse ventajosamente en actividades productivas, comunicarse de una manera eficiente, trabajar en equipo, resolver problemas, usar con eficacia nuevas tecnologías de información e incluso, comprender el entorno en el que se vive y poder innovar”. (PND, 2013-2018)

Las condiciones de deterioro urbano en las ciudades en general y en los nuevos sectores de desarrollo habitacional, se vincula a la falta de capacidad para resolver problemáticas de índole social, debido a que las políticas de desarrollo no consideran la integralidad del asentamiento urbano, y de las necesidades de sus habitantes, más bien tiene un enfoque economicista. El 73 por ciento de las acciones de vivienda con el financiamiento público, atendió a la población con menos de 2.6 salarios mínimos, pero concentró solamente el 34 por ciento de esos recursos (CONAVI, 2013).

En menos de seis años las nuevas colonias o fraccionamientos presentan condiciones de obsolescencia y deterioro en la mayoría de sus contextos urbanos: falta de alumbrado público, terrenos convertidos en basureros, parques sin equipamiento, carencia de escuelas a nivel medio y medio superior, miles y miles de casas solas, abandonadas, en ruinas, que reflejan las peores condiciones de habitabilidad. Saskia Sassen describe estos ambientes “desurbanizadores” que basan el desarrollo de zonas para la privatización del espacio en beneficio de las élites y otras con alta concentración residencial y sin centros comerciales o lugares de trabajo (2014: 26).

Este ambiente se agudiza a partir de 2008, cuando la pérdida de empleo y la violencia, modifican el estilo de vida de los habitantes, limitando toda acción en el espacio público, confiándolos al ámbito privado, con largos trayectos en la ciudad, sin opciones de desarrollo. Un fenómeno evidente fue el abandono de viviendas, las razones planteadas por los propios habitantes tenían un enfoque complejo, ya que no sólo identificaron situaciones económicas sino también, de índole social, mencionando la falta de seguridad, equipamiento, espacios públicos habilitados, centros de salud, escuelas a nivel medio y medio superior (UNES, 2011), aspectos que no se resuelven con más policías en la calle, sino con la organización y participación de sus residentes para el control territorial.

Según la CONEVAL, el aumento de la pobreza en la mayoría de las entidades se debió a la carencia de seguridad social, siendo población vulnerable por tener varias carencias. En 2010 ésta población involucrada fue del 22.8 por ciento y aumentó al 27.4 por ciento en 2012 (CONEVAL, 2012). La inexistencia de programas de protección y/o prevención, de desarrollo social o humano, incrementan la exclusión de los habitantes en la mayoría de los nuevos fraccionamientos periurbanos.

Antecedentes del fraccionamiento Las Haciendas

Evaluar las condiciones de habitabilidad de un sector urbano y su relación con la vivienda, hace referencia al modo de vivir, el tipo de familia, a la dinámica social, la identidad con las pertenencias (Peña y Sandoval, 2017). En la actual sociedad se ha homogenizado con las tendencias del mercado inmobiliario y este, no responde a las necesidades actuales del tejido social, según Sarquis (2011); es necesario plantear otras alternativas más flexibles y adaptables.

Silvia Moreno considera que la vivienda se integra “físicamente a la ciudad, con buena accesibilidad a servicios y equipamientos, rodeada de un espacio público de calidad, y se carece de ésta cuando la vivienda aún estando en buenas condiciones, se encuentra emplazada en un área vulnerable, marginal y de difícil acceso” (2008, 49).

El estudio y análisis de los efectos de los desarrollos habitacionales en Ciudad Juárez, tiene relevancia, debido al impacto en la calidad de vida de sus habitantes, como efectos acumulativos de largo plazo (Peña, 2007). Los últimos 15 años, el desarrollo habitacional se ha concentrado en la zona suroriente y nororiente de la ciudad, en terrenos muy alejados de la zona centro e incluso de la actual mancha urbana. Se observa en estos sectores deficiencias en equipamiento de tipo recreativo, cultural, educativo (nivel medio y medio superior), salud y ambiental.

El Municipio de Juárez representa el 1.4% de la superficie del Estado de Chihuahua; limitada al norte por el margen del Río Bravo, siendo límite fronterizo con Estados Unidos de América (estados de Texas y Nuevo México, de USA). Ciudad Juárez concentra el 95 por ciento de la población del Municipio y el 39.9 por ciento de la población del Estado de Chihuahua. Se localiza en medio del desierto Chihuahuense, considerado el desierto más extenso, con el 2% del territorio de América del Norte. Este entorno se caracteriza por su clima extremo, con temperaturas arriba de los 40 °C en verano y de -15 °C en invierno, la precipitación pluvial es de 255 ml y se presentan fuertes vientos con tolvaneras denominadas también, tormentas de arena (INEGI, 2015) (ver Figura 1.).



Figura 1. Localización de Ciudad Juárez en el territorio nacional. (Fuente: Estrada, 2015)

El desarrollo habitacional alejado de la ciudad, entre baldíos y con deficiencias de equipamiento, ha impactado en la calidad de vida de sus habitantes. Los conjuntos se plantean bajo el esquema “concentrador”, es decir un gran número de unidades ubicadas en zonas periurbanas, con más de 25 mil habitantes, aplicando los recursos institucionales para el financiamiento del INFONAVIT (Peña, 2007).

El prototipo más utilizado es la vivienda de “tipo económica”, con espacios y áreas habitables mínimas (32 a 45 metros cuadrados construidos), que impacta en las necesidades de sus ocupantes y el 32% de las casas presenta hacinamiento.

El fraccionamiento Las Haciendas, se ubica al suroriente de la ciudad y concentra 4,241 viviendas, con una población de 18,800 habitantes aproximadamente, si estuvieran todas las casas ocupadas.

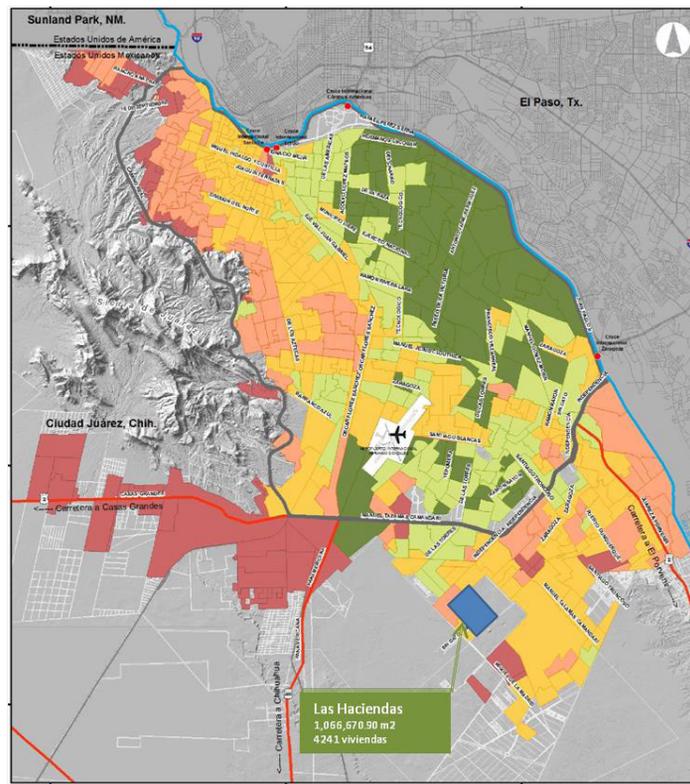


Figura 2. Mapa de la mancha urbana de Ciudad Juárez y localización del Fraccionamiento Las Haciendas. (Fuente: Elaboración propia con la Mancha Urbana del IMIP, 2018).

Este fraccionamiento se considera para de este estudio por las siguientes características:

- Está localizado al sur oriente de la ciudad, zona de mayor crecimiento urbano habitacional en los últimos 20 años, siendo un proyecto “concentrador” de vivienda.
- Presenta condiciones de vulnerabilidad por tener un 40 por ciento de casas abandonadas.
- Las vialidades principales estructuran la traza urbana y conectividad de todo el fraccionamiento.
- Tiene prototipos de vivienda unifamiliar de tipo económica, en lotes de 120 m².
- La vivienda cuenta con la superficie construida de 32 m².
- Las áreas verdes y de equipamiento no se han habilitado y están abandonadas.
- Se inicia la ocupación desde hace más de 5 años y tendencias de abandono permanentes.
- La forma octagonal del fraccionamiento tiene implicaciones en la ocupación y uso del espacio público.
- La forma octagonal y la solución de las calles interiores, concentran la movilidad en las vialidades principales, siendo poco funcional para los habitantes

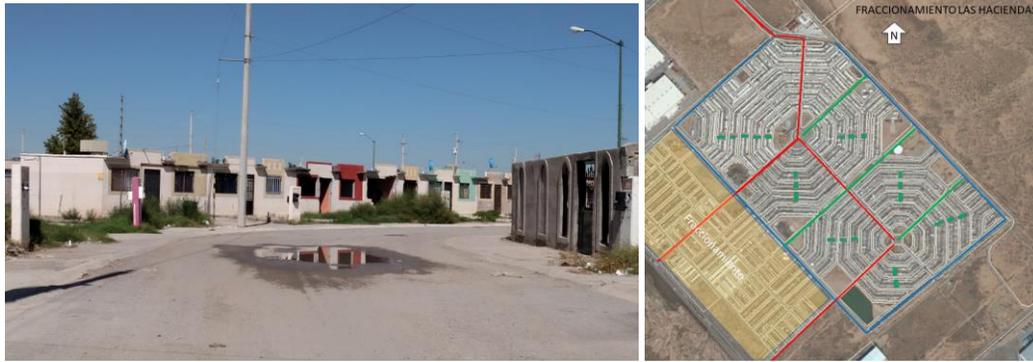


Figura 3. Foto de calle interna con viviendas abandonadas (Fuente: autor, 2016)

Figura 4. Elaboración propia con foto aérea del Fraccionamiento en Google Maps (Fuente: autor, 2017).

Metodología

La metodología utilizada es de tipo mixta, ya que incorpora herramientas del método cuantitativo y del cualitativo, que aportan al análisis y resultados de la investigación. Se aplicaron cuestionarios sobre habitabilidad urbana, con la opinión de los habitantes sobre la problemática y necesidades del sitio. Se analizan las variables de movilidad, percepción de seguridad, calidad del espacio público y permanencia en el sector, para la comprensión de las dinámicas sociales. También se consideran aspectos de usos y costumbres, así como de las actividades cotidianas de los habitantes para aportar a la transformación de los espacios de uso común.

En la aplicación de cuestionarios se definió la muestra con base a la hoja de cálculo de STEPS samplings, instrumento que la Organización Mundial de la Salud ofrece en línea. Se propuso el 95 por ciento de confianza y con un margen de error inferior al 5 por ciento.

En el análisis de resultados, se obtiene por medio de la triangulación de datos cuantitativos para identificar las tendencias y se considera la percepción de los habitantes por medio del método cualitativo.

Análisis de la problemática

En el análisis de la problemática del fraccionamiento se consideran las dinámicas de organización que pueden desarrollarse mediante la movilidad peatonal y vial; uso de áreas verdes y espacios para equipamiento, organización de ambientes teniendo en cuenta las actividades de la vida cotidiana que realizan los habitantes.

Movilidad peatonal y vial

La movilidad peatonal y vial, se ve afectada por la organización de las vialidades y la falta de recorridos peatonales que se estructuran con base a los barrios y el equipamiento, influye en la movilidad al exterior, en las vialidades principales (en rojo), las vialidades perimetrales (azul) y vías conectoras (verde, y los rectángulos de áreas verdes también se indican, en la figura 4).

En la estructura de calles, se observa que la forma octagonal del fraccionamiento expulsa la movilidad de las calles interiores hacia las vialidades principales (en rojo). La forma sinuosa y poco visible de la calle interior, así como la conexión a otra vialidad, tiene efecto en la percepción de la seguridad, ya que no se conocen los vecinos, sólo transitan de su casa a la vialidad principal cercana, y que los concentra a servicios y comercios, o con el resto de la ciudad.

En la opinión de las personas, el 64% requiere de menos de 1 hora para trasladarse a la escuela, el 67% tarda menos de 1 hora en llegar a su trabajo y el 59% requiere de menos de dos cuadras para la parada del transporte (CONAVI-CONACYT, 2017).

Áreas verdes

Las áreas verdes son escasas y ubicadas en el interior de los barrios. No funcionan pues no están equipadas y se localizan en el sector más abandonado (vulnerable) del fraccionamiento. En la figura 4, las áreas verdes se marcan con rectángulos de ese color, y por su localización no aportan a la integración vecinal debido a que están segregadas y separadas por calles locales, siendo poco visibles para sus habitantes. El 3.9% de los habitantes encuestados evalúan como buena y muy buena las áreas verdes de su fraccionamiento; el 10.2% tienen una opinión favorable de la arborización en calles y parques, es decir casi el 90% desaprueba la calidad de estos espacios (CONAVI-CONACYT, 2017).

Espacios para equipamiento

Los espacios para equipamiento están desvinculados de la localización de las viviendas, por ello muchas casas, se han convertido en comercios para suplir estas carencias. La diversificación de los negocios ocupando una vivienda es desde los abarrotes siendo el 41.7% de los negocios en casa, estéticas, ferreterías y servicios con el 8.6% cada una. También, se localizaron negocios en viviendas con varios usos: papelería, farmacia, venta por catálogo, herrería, carpintería, venta de comida o cerveza, etc., con el 4.2% cada una (CONAVI-CONACYT, 2017).

El equipamiento se ilustra en la figura 4, con los espacios vacíos o baldíos que aún permanecen después de 6 años de la ocupación del fraccionamiento, con pocos usos: iglesia de Mormones, gasolinera, tienda de conveniencia, tiendas de cerveza, los demás están sin ocupar (ver figuras 5 y 6).



Figura 5. Negocio de vulcanizadora o desponchadora en vivienda. Fuente: autoras, 2017.

Figura 6. Negocio de abarrotes en vivienda. Fuente: autoras, 2016.

En las figuras 5 y 6, se identifican algunos usos de comercios en lotes de vivienda ya sea con su espacio inicial (vulcanizadora) o totalmente transformada (abarrotes), que ofrecen diferentes negocios que suplen la falta de equipamiento y servicios del lugar.

Actividades de la vida cotidiana

Al privilegiar el factor humano como determinante del diseño urbano, se busca favorecer la calidad de vida de los pobladores por encima de otros intereses, esto implicó, que la propuesta debía reconsiderar el concepto de fraccionamiento urbano, al priorizar los intereses y costumbres de grupos de barrios, que inicialmente integren el estilo de vida de sus integrantes, mediante el reconocimiento de la diversidad y la convivencia social.

Algunos aspectos de la vida cotidiana rutinaria, son los traslados a la escuela, la compra de viveres, la salida al trabajo, la espera de transporte, los lugares de venta informal como los tianguis o mercados de segundas, que implican el espacio de vialidades, áreas verdes o puntos de interés. En lo festivo se organizan convivencias para el festejo de la madre, del padre, la independencia o la revolución. Los momentos que incluyen lo simbólico están asociados a las actividades religiosas como el día de muertos, las posadas navideñas, parte de la memoria popular. Se buscaría rescatar estos aspectos de la vida, lo rutinario, festivo o simbólico. Puig, expone que:

“no es posible la sostenibilidad de las ciudades si no se hace desde la mutua confianza de los ciudadanos y sus organizaciones: estamos obligados a rediseñar también la participación” (2009, 253).

Propuesta de reconversión urbana

La propuesta de reconversión urbana atiende a la necesidad de identificar factores de índole social que responden a los usos y costumbres de los habitantes, debido a que el fraccionamiento se ha diseñado de manera convencional y sin atender esta premisa, se proponen las tres variables siguientes para el análisis: control de accesos y movilidad peatonal; mantenimiento de áreas verdes y participación; espacios para equipamiento social.

Control de accesos y movilidad peatonal

Se recurre a la definición de trayectos peatonales en la parte interna de los barrios que garantizan la movilidad con seguridad, el traslado peatonal visible y la vinculación vecinal.

En la propuesta se modifica la circulación de las calles interiores creando cerradas en forma de herradura, para propiciar la entrada y salida por el mismo lugar, evitando que se atraviese de una calle a otra, que puede afectar el control de accesos y la actividad vecinal (ver figura 7). En estas calles cerradas se remata con el área verde, que se convierte en un andador peatonal que comunica al centro de los octágonos de manera interbarrial, donde se proponen zonas de equipamiento vecinal y servicios que motiven la movilidad por estos espacios.

Los cambios planteados para las vialidades internas son mínimos, disminuyendo la sección del área verde agregándola al cerrar la calle, eliminando casas abandonadas e intensificando las actividades de los barrios. Esto cierra el paso a desconocidos y mantiene la unidad vecinal (Ver figura 7).

La forma sinuosa de la calle ya no provoca incertidumbre pues, el cierre obliga que los residentes utilicen el mismo acceso para llegar a sus casas, teniendo algunas de las premisas de prevención por medio del diseño ambiental: lograr la vigilancia natural, el control de accesos, el reforzamiento territorial, el mantenimiento y la participación social, ideas apoyadas en diferentes teorías sobre la prevención, según Jane Jacobs (*Vida y Muerte de Grandes Ciudades Americanas*, 1961); Oscar Newman (*espacio defendible*, 1972); Cornish and Clarke (*Teoría de la elección racional*, 1986); Paul and Pat Brantingham (*Geometría del Crimen*, 1978; *Teoría de patrones*, 1993); Felson y Cohen (*Teoría de la actividad rutinaria*, 1982), por considerar algunos. Estas teorías se incorporan en la metodología CPTED (por sus siglas en inglés, *Crime Prevention Through Environmental Design*) propuesta por Ray Jeffery entre 1971 y 1977.



Figura 7. Elaboración propia de la Propuesta para la etapa 2. Fuente: autoras. Dibujo Campuzano, 2018

Mantenimiento de áreas verdes y participación

La modificación en las vialidades interiores viene a favorecer las áreas verdes localizadas en los barrios, ya que éstas se convierten en el centro de la movilidad peatonal y conexión con otros equipamientos; puede detonar el comercio al centro de los barrios y mejorar la recuperación de viviendas que están abandonadas. Se aprovecha también para que estos sectores sean accesibles para personas con discapacidad motriz, ubicando rampas y vías para la silla de ruedas, y para la discapacidad visual integrando cintillas de lectura (Ver figura 7).

Espacios para equipamiento social

En este sentido se prioriza la movilidad a pie o en bicicleta con andadores peatonales y ciclovías. Se rescata el área común, como corazón de la vida comunitaria y centro de reunión de los barrios. En la propuesta se definen sitios para equipamiento barrial para integrar actividades económicas y de tipo socio-cultural de la comunidad, que propician la convivencia y el conocimiento entre éstos. Puig expone que las relaciones de corresponsabilidad “fundan la democracia” en la ciudad (2009, 236)

También, se definen los espacios con equipamiento infantil, donde los niños juegan seguros, a la vista de los vecinos, en un ambiente apropiado y bien equipado (ver figuras 8 y 9)



Figura 8. Fotografía de sector a intervenir.



Figura 9. Elaboración de Propuesta de andador interbarrial.

Fuente: Peña y Hernández. Dibujo Campuzano, 2018

La zona central será para otros espacios que incluyen la diversidad de habitantes del fraccionamiento, el espacio para la iglesia, el centro deportivo o de reuniones, paseo seguro y sitio de encuentro entre vecinos de varios sectores, para construir ciudadanía.

Participación comunitaria barrial

En los procesos organizativos es más fácil involucrar a las personas por medio de grupos no numerosos, por ello se estructuran jerarquías de participación, representantes de manzana o cuadra, los líderes de comités y la comisión de la asamblea, que integran las peticiones comunes para la municipalidad. Esta estructura organizativa se define con y para los habitantes, la que mejor va funcionando al incluir la mayor participación. En la participación comunitaria, se establecen diferentes soluciones de la organización y administración de los sectores, simplificando la convivencia, moldeando voluntades para crear sinergias de colaboración, “mediante el involucramiento, el cuidado del entorno, la auto-ayuda, el acercamiento y la comunicación efectiva entre los distintos actores” (autor, 2017), teniendo en cuenta lo siguiente:

- La administración de espacios barriales y comunes, mediante la participación social de los habitantes y no de personas externas, intensificando la vida vecinal.
- La ubicación de vivienda-taller o casa-negocio, en las zonas habitacionales que colindan en el espacio común para concentrar estas áreas de comercio o productivas en beneficio de las demandas de los habitantes.
- La composta se produce mediante la recolecta de desechos orgánicos de los diferentes sectores, ya sea ubicando un centro de acopio general y contenedores en cada hogar.
- Los colectores para el reciclaje bajo el control de los vecinos para obtener ingresos adicionales que sea útil en la mejora de parques o ambientes comunes.

- El diseño de un plan de captación de agua pluvial por vivienda, de recolección en los parques y solucionando el riego mediante el reuso de agua.

Agustín Hernández Ajá, considera la necesidad de conformar un nuevo pacto de la responsabilidad social que:

“tome como eje la calidad de vida, entendida como un constructo que aúna participación, seguridad y responsabilidad social, sobre un espacio urbano con calidad ambiental” (2009, 100).

Beneficios de la propuesta

Los beneficios que considera la propuesta son:

- Ambiente seguro de accidentes y niños libres en parques y andadores.
- Lugar sin contaminación por escape de autos o producción de polvo.
- Circulación de emergencia de baja velocidad por vialidad local para el acceso de autos.
- Bajo costo de urbanización, al suplir la pavimentación por áreas verdes.
- Mayor captación de agua pluvial al incrementar áreas de captación y espacios verdes.
- Andadores con accesibilidad universal.
- Disminución de actividades delictivas al cerrar los barrios y contar con accesos controlados con vigilancia natural.
- Colectores para el reciclaje bajo el control de los vecinos ya sea para obtener ingresos adicionales o como modelo útil en la mejora de parques o ambientes comunes.
- Se implementa un plan de captación de agua pluvial por vivienda, de recolección en andadores o parques solucionando el riego.



Figura 10. Andador interbarrial de propuesta



Figura 11. Ciclovía y andador interbarrial de propuesta.

Fuente: Peña y Hernández. Dibujo Campuzano, 2018

Conclusiones

Las dificultades que enfrentan los habitantes del fraccionamiento Las Haciendas, se debe a que la forma urbana delimita el territorio e impide traslados que favorezcan la comunicación entre vecinos. Se carece de recorridos interesantes y seguros, no tienen objetivo y puntos de conexión, basados en los usos y costumbres de las personas. En México las condiciones actuales que presentan estos fraccionamientos, con financiamiento institucional, requieren de una urgente intervención restauradora en el ámbito físico-social, debido a la tendencia de rápida obsolescencia, abandono y deterioro urbano. La forma urbana en este caso de estudio, afecta las actividades rutinarias, inhibe la movilidad, seguridad e interacción de los habitantes, las relaciones vecinales están ausentes y esto afecta la vigilancia natural, el uso del espacio público o el cuidado de áreas verdes. La propuesta de este trabajo privilegia la vida colectiva de vecinos en los barrios, mediante intervenciones viables, de bajo costo y que incentiven la participación desde diversos ámbitos, en la manzana, en el barrio, los sectores comunes hasta todo el fraccionamiento y la ciudad. La movilidad interbarrial que se propone, busca reactivar todas las áreas del fraccionamiento, con diversas modalidades de servicios y comercio, al evitar que sus residentes requieran transportarse a las avenidas cercanas u otros fraccionamientos. La carencia de estructuras de participación barrial,