



VOTOS TESIS

Cuernavaca, Mor., 24 de mayo de 2021

Dra. Dulce María Arias Ataide

Directora General de Servicios Escolares
de la UAEM.
P r e s e n t e

Por este medio me permito informar a usted, que he revisado la **TESIS** Titulada:

**“EL ESPACIO PÚBLICO Y LA SEGREGACIÓN EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS DE CIUDADES
INTERMEDIAS”**

Los casos de Morelia y Oaxaca

Del pasante de arquitectura: **Ana Karen Soto Santos**, la cual encuentro satisfactoria y reúne los requisitos que marcan los estatutos de esta institución para titularse, por lo tanto otorgo mi **VOTO APROBATORIO**.

Lo anterior lo hago de su conocimiento para los trámites legales que procedan.

A t e n t a m e n t e

Por una Humanidad Culta

Mtra. Mariana Teresa Silveyra Rosales
Jurado Evaluador

C.c.p.- Expediente.
C.c.p.- Interesado.*cmm.



VOTOS TESIS

Cuernavaca, Mor., 24 de mayo de 2021

Dra. Dulce María Arias Ataide

Directora General de Servicios Escolares
de la UAEM.
P r e s e n t e

Por este medio me permito informar a usted, que he revisado la **TESIS** Titulada:

“EL ESPACIO PÚBLICO Y LA SEGREGACIÓN EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS DE CIUDADES INTERMEDIAS”

Los casos de Morelia y Oaxaca

Del pasante de arquitectura: **Ana Karen Soto Santos**, la cual encuentro satisfactoria y reúne los requisitos que marcan los estatutos de esta institución para titularse, por lo tanto otorgo mi **VOTO APROBATORIO**.

Lo anterior lo hago de su conocimiento para los trámites legales que procedan.

A t e n t a m e n t e

Por una Humanidad Culta

Mtro. Adrián Avilés Montaña
Jurado Evaluador

C.c.p.- Expediente.
C.c.p.- Interesado.*cmm.



VOTOS TESIS

Cuernavaca, Mor., 24 de mayo de 2021

Dra. Dulce María Arias Ataide

Directora General de Servicios Escolares
de la UAEM.

Presente

Por este medio me permito informar a usted, que he revisado la **TESIS** Titulada:

**“EL ESPACIO PÚBLICO Y LA SEGREGACIÓN EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS DE CIUDADES
INTERMEDIAS”**

Los casos de Morelia y Oaxaca

Del pasante de arquitectura: **Ana Karen Soto Santos** la cual encuentro satisfactoria y reúne los requisitos que marcan los estatutos de esta institución para titularse, por lo tanto otorgo mi **VOTO APROBATORIO**.

Lo anterior lo hago de su conocimiento para los trámites legales que procedan.

Atentamente

Por una Humanidad Culta

Mtro. Adolfo Enrique Saldivar Cazales

Jurado Evaluador

C.c.p.- Expediente.
C.c.p.- Interesado.*cmm.



VOTOS TESIS

Cuernavaca, Mor., 24 de mayo de 2021

Dra. Dulce María Arias Ataide

Directora General de Servicios Escolares
de la UAEM.
P r e s e n t e

Por este medio me permito informar a usted, que he revisado la **TESIS** Titulada:

**“EL ESPACIO PÚBLICO Y LA SEGREGACIÓN EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS DE CIUDADES
INTERMEDIAS”**

Los casos de Morelia y Oaxaca

Del pasante de arquitectura: **Ana Karen Soto Santos**, la cual encuentro satisfactoria y reúne los requisitos que marcan los estatutos de esta institución para titularse, por lo tanto otorgo mi **VOTO APROBATORIO**.

Lo anterior lo hago de su conocimiento para los trámites legales que procedan.

A t e n t a m e n t e

Por una Humanidad Culta

Dra. Cinthia Fabiola Ruíz López

Jurado Evaluador

C.c.p.- Expediente.
C.c.p.- Interesado.*cmm.



VOTOS TESIS

Cuernavaca, Mor., 24 de mayo de 2021

Dra. Dulce María Arias Ataide

Directora General de Servicios Escolares
de la UAEM.

Presente

Por este medio me permito informar a usted, que he revisado la **TESIS** Titulada:

“EL ESPACIO PÚBLICO Y LA SEGREGACIÓN EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS DE CIUDADES INTERMEDIAS”

Los casos de Morelia y Oaxaca

Del pasante de arquitectura: **Ana Karen Soto Santos**, la cual encuentro satisfactoria y reúne los requisitos que marcan los estatutos de esta institución para titularse, por lo tanto otorgo mi **VOTO APROBATORIO**.

Lo anterior lo hago de su conocimiento para los trámites legales que procedan.

Atentamente

Por una Humanidad Culta

Arq. Jaime Jiménez Canales

Jurado Evaluador

C.c.p.- Expediente.
C.c.p.- Interesado.*cmm.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Sello electrónico

MARIANA TERESA SILVEYRA ROSALES | Fecha:2021-06-01 16:20:57 | Firmante SwXN/skTn1M+JCrfPAtf5yRPoudpgE2DID0IS0mLTy3LAYF2NP4EisoAlbsFz7V+eXp04zMMjAuVQtsETalQ34/sDamfYOBw2I7gGVvEsj5rLMGcVyPYL8/OJCKDdwQnMQ1wVYC9kTqc/Zr1WdZ3uwFDkzO2eYDRWjOGY0sXFpJjt/4+aW5SLPVXH5O5Qww7OzLO7In5HjS7BW8B3o+duukGwb2TaCXW205C0R2ATtp9chTKBKs5xy5hC9cRwgRyq9ijdxWtbWLkLb1+m18hll8e44I6K1QfutCtVrSrPQzJU9Mu/TgL6X/a+x1geOmTqzGLDgorArwnk20NA==

ADOLFO ENRIQUE SALDIVAR CAZALES | Fecha:2021-06-01 16:32:12 | Firmante d/BhLfFn6qsu6X/XHWTNUQR27QFiDI8TUbAFsbWivoal2lzSSnmdYSblZY73+OJ8h+vRFX2ZzgjSKutGwcpvx+3V3UXwYrM/Bpho7OaTqbNhyGGSg9DzFJTTW1PoEf1AJRhYTh8t01vPPNL8h4/03Y9uWmhI6TH9AeR5NZ+3GPNZFR7cKEOt4RYszZ5E544eeE1R4mPIT9jMpJavUFFPtcalt23geu+0+S3Jawn0rFqmACNYfuD/lubJkiAifhtcdbOrfaqylZf2A7ouchash/dRJVjg8wKA3gcqc3J+Ydzv4vqFZiaYUsn4748dgQRYuB+034lj0SjZMGayHvhijVA==

CINTHIA FABIOLA RUÍZ LÓPEZ | Fecha:2021-06-01 16:33:43 | Firmante wW23HWah+4M9LPteqER/vGeyM9R3ImMnKsiqxElVzB6wMs6nqWpgVEka7rUntLCOTK5vx35bNOwaE96LKq7g5zr05qDyg961sxY48Vy21/WweYXeuJNh7wpcQy3/JFHlmWoeb5tJBgPytCkJo6D6JgdEMB+KzWFEygp2BO6/9/9TCnYbybRyYpBUegiLu2GgFJMITc9CYfsU76Tx/85jyr5KyV0zjtqGmzVN1Eu5wEuEawhVh0nUpHFPvQB/JIEqfnl67EI0jsfbrf9k9luf6TKu7OxiW4m430Sv4ZsYFlgLS8ArWsqw2QUcuADd5376Eq1QO+P8ydpPnFudAatA==

JAIME JIMENEZ CANALES | Fecha:2021-06-01 20:08:08 | Firmante L9YEZNRp5snYr5I9doddx26JLplpP6yqGJ1IrcTACsn/GLJeZsKceTc20dU9TC7Vc0RUjdmZpb1nBJ7PcXifAr5xxMuxDjv8ezvafcPCOGawDOT0z+7V3gdCsXJtb6e090imSEf3TMU5iQWgK/7PjeBj8FLtvhFdkCUUwTy57/C2y+vNuJf4YLOhKuR+2qkLrfBm1ALcd6ZAZAA+Xu7Sqd9j8WEF7Sv11kEs/MTDhbWoxYEN1FB+jgqEbXPlxPkG1spS5KVt521mkIV4IsAmO4cCedCrZ/UA5glhQFVG4K7JtPu6qmq6lcz3StBLn71fnl132Hx7h6kZLi73aGEg==

ADRIAN AVILES MONTAÑO | Fecha:2021-06-02 08:49:01 | Firmante afIk3FGa/ZANGqYjUol4Dx3FwLBqDUaWEfpYIYHdEd3/Nw3B9Rq3QFa2hFwDwPg9JMco6Plu5x+kflxyUQXNLHp7A5BNMBebHrYjrlCLL8cm3HZjnTKLtgilwrfQzBvWPSy2cATQ8UHwsmtt6cr3eG5nQ13PurliivG0nzosJaCwF6uoBGgtA7NyeEKpZEJWkPWRcLU/FEeMW0JXzOvhuaOMxS6hKLyome9IHgxF1Xb2jiHdlEeKyw01dfsbHdfmHbazNCy+eZjkXGb+Y+IGfrvWBNT3i4bGa5wjWdBE3Q8xBgPHrNPrlyiivDo2AILVzVIH0fjkQfQ1PIEBg7g==

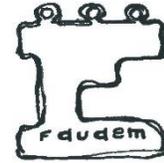
Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



0tMfm2

https://efirma.uaem.mx/noRepudio/SrnZe4BY1bjiNNy8UTsZxXPOarNlnwhg





Universidad Autónoma del Estado de Morelos

Facultad de Arquitectura

“EL ESPACIO PÚBLICO Y LA SEGREGACIÓN EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS DE CIUDADES INTERMEDIAS”

Los casos de Morelia y Oaxaca.

Tesis presentada por:

Ana Karen Soto Santos.

Para obtener el título de:

Licenciado en Arquitectura.

Co-Director de tesis:

Dra. Cinthia Fabiola Ruiz López.

Cuernavaca, Morelos

2021

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	7
INTRODUCCIÓN	8
1. Antecedentes.....	8
2. Planteamiento del problema	9
3. Pregunta de investigación.....	11
4. Objetivo general.....	11
5. Objetivos específicos.....	11
6. Hipótesis.....	12
7. Justificación	14
8. Complejización	16
9. Conceptualización	19
CAPÍTULO I. ESPACIO PÚBLICO Y SEGREGACIÓN SOCIO ESPACIAL	27
1. Espacio público	28
1.1 Espacio público desde lo social y cultural	31
1.2 Espacio público relacionado con lo económico y político.....	34
1.3 Espacio público legible e imaginable.....	37
1.4 El espacio público en las periferias de las ciudades intermedias	41
1.4.1 Segregación socio-espacial y espacio público en la ciudad.....	45
1.4.2 La movilidad y visibilidad en el espacio público.....	48
1.4.3 Infraestructura y espacio público.....	52
1.4.4 La seguridad en el espacio.....	55
CAPÍTULO II. ESTRATEGÍA TEÓRICA METODOLÓGICA	58
2.1 Infraestructura, movilidad y seguridad	59
2.2 Espacio público y sus observables	61
2.3 La segregación socio-espacial.....	63
2.4 Metodología	65
2.4.1 Áreas de estudio	65
a) Charo comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).....	65
b) Villa de Zaachila, comunidad Vicente Guerrero.....	67

2.4.2 Método	69
CAPÍTULO III. COMUNIDAD LOS GIRASOLES (FRACCIONAMIENTO), CHARO, MICHOACÁN.	74
3.1 Acceso a servicios e infraestructura en la comunidad	74
3.2 Contexto del espacio público y características generales.....	81
3.3 Contexto de movilidad y accesibilidad	85
3.3.1 Movilidad cotidiana y principales destinos (trayectos)	89
3.3.2 Tiempos de espera/costo y tipos de transporte.....	92
3.4 Entornos de seguridad.....	94
3.5 Segregación socio-espacial en los Girasoles (fraccionamiento).....	96
CAPÍTULO IV. COMUNIDAD VICENTE GUERRERO, VILLA ZAACHILA, OAXACA.	98
4.1 Infraestructura en comunidad Vicente Guerrero	98
4.2 Características generales del espacio público en la comunidad.....	106
4.3 Movilidad y accesibilidad	110
4.3.1 Tipos de transporte y desplazamientos	113
4.4 Contexto de seguridad.....	115
4.5 Segregación socio-espacial en Vicente Guerrero	118
CONCLUSIONES	120
BIBLIOGRAFÍA	125

ÍNDICE DE CUADROS.

Cuadro 1 Observables de movilidad, infraestructura y seguridad.	59
Cuadro 2. Infraestructura comunidad Los Girasoles.	70
Cuadro 3. Infraestructura Vicente Guerrero.	70
Cuadro 4. Movilidad comunidad Los Girasoles.	71
Cuadro 5. Movilidad Vicente Guerrero.	72
Cuadro 6. Seguridad comunidad Los Girasoles.	72
Cuadro 7. Seguridad Vicente Guerrero.	73
Cuadro 8. Segregación comunidad Los Girasoles.	73
Cuadro 9. Segregación Vicente Guerrero.	73
Cuadro 10. Adquisición de terrenos comunidad Los Girasoles.	77
Cuadro 11. Integrantes de familias, edades y género.	87
Cuadro 12. Desplazamientos físicos de acuerdo con las edades de los habitantes.	88
Cuadro 13. Principales destinos comunidad Los Girasoles.	89
Cuadro 14. Destinos comunidad Los Girasoles.	92
Cuadro 15. Semejanzas y diferencias.	123

ÍNDICE DE FIGURAS.

Figura 1. Carencias en asentamientos informales.	43
Figura 2. Clasificación de medios de transporte.....	49
Figura 3. Tipos de secciones de calles.	50
Figura 4. Elementos de equipamiento urbano.....	53
Figura 5. Relación de variables.	58
Figura 6. Observables del espacio público.	61
Figura 7. Observables de la segregación.....	63

ÍNDICE DE MAPAS.

Mapa 1. Ubicación de municipio de Charo en el estado.	65
Mapa 2. Ubicación de comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).	66
Mapa 3. Ubicación de municipio Villa Zaachila en el estado.	67
Mapa 4. Ubicación de comunidad Vicente Guerrero.	67
Mapa 5. Croquis de ubicación de comunidad Los Girasoles (fraccionamiento). ..	74
Mapa 6. Plano de lotificación 1.	75
Mapa 7. Plano de lotificación 2.	76

ÍNDICE DE IMÁGENES.

Imagen 1. Acceso a la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).	78
Imagen 2. Calle Rosa Mística sin pavimento.....	78
Imagen 3. Calle Rosa Mística sin pavimento.	78
Imagen 4. Ejemplo de viviendas con depósito en azotea para almacenar agua (tinaco).	79
Imagen 5. Ejemplo de viviendas con depósito en azotea para almacenar agua (tinaco).	79
Imagen 6. Infraestructura eléctrica existente.	80
Imagen 7. Infraestructura eléctrica existente.	80
Imagen 8. Ubicación de plaza de toros “El Centenario”.	81
Imagen 9. Plaza de toros “El Centenario”.	82
Imagen 10. Lugar de referencia (hito) de habitantes de Los Girasoles (fraccionamiento).	82
Imagen 11. Lugar de referencia (hito) de habitantes de Los Girasoles (fraccionamiento).	82
Imagen 12. Calles consideradas sendas.	83
Imagen 13. Calle la Brecha considerada borde.	84
Imagen 14. Restaurante-bar “el migrante”.	84
Imagen 15. Ubicación de accesos comunidad Los Girasoles (fraccionamiento). .	85
Imagen 16. Accesibilidad en calle Rosa Mística.	86
Imagen 17. Accesibilidad en calle Rosa Mística.	86
Imagen 18. Diagrama de movilidad.	87
Imagen 19. Recorridos de los Girasoles (fraccionamiento) a escuela primaria “Vicente Guerrero”.	90
Imagen 20. Recorrido de la comunidad los Girasoles (fraccionamiento) a clínica del IMSS Irapeo.	91
Imagen 21. Recorrido de comunidad los Girasoles (fraccionamiento) a centro de salud Charo.	91
Imagen 22. Ejemplo de percepción de inseguridad en calles.	94
Imagen 23. Ejemplo de percepción de inseguridad en calles.	94
Imagen 24. Ejemplo de protecciones en vivienda.	95
Imagen 25. Limite la Agencia Vicente Guerrero.	99
Imagen 26. Área de basurero, basura acumulada y área de cultivo.	99
Imagen 27. Ubicación de pozo de agua y flujo.	100
Imagen 28. Área que recibe agua de pozo.	101
Imagen 29. Área de tubería sin conexión a drenaje.	102
Imagen 30. Áreas sin energía eléctrica.	102
Imagen 31. Ubicación de escuelas e iglesia.	103
Imagen 32. Jardín de niños “Amado Nervo”.	103
Imagen 33. Escuela Primaria “Vicente Guerrero”.	104
Imagen 34. Secundaria Gral. “Humberto Castillo”.	104

Imagen 35. Secundaria Gral. “Humberto Castillo” .	104
Imagen 36. Centro de salud.	105
Imagen 37. Centro recreativo, deportivo y cultural “Vicente Guerrero”.	106
Imagen 38. Agencia municipal.	107
Imagen 39. Agencia municipal 2019.	107
Imagen 40. Espacio de interacción.	108
Imagen 41. Salón de eventos sociales “Quinta Rosarito”.	108
Imagen 42. Comercio en calles.	109
Imagen 43. Ubicación de accesos a Vicente Guerrero.	110
Imagen 44. Ejemplo de accesibilidad en calle Artículo 123.	111
Imagen 45. Ejemplo de accesibilidad en calle Artículo 123.	111
Imagen 46. Ejemplo de calle pavimentada (calle Independencia).	111
Imagen 47. Ejemplo de calle pavimentada (calle Independencia).	111
Imagen 48. Tramo pavimentado de calle Independencia.	112
Imagen 49. Calle 13 de Junio cercana al basurero.	112
Imagen 50. Ubicación de calles cercanas al basurero.	113
Imagen 51. Desplazamiento de Vicente Guerrero a Villa de Zaachila.	114
Imagen 52. Ejemplo de calle frecuentada.	116
Imagen 53. Exposición a riesgos físicos de jóvenes.	117

AGRADECIMIENTOS.

Agradezco primordialmente al programa UNAM-PAPIIT (AI301419), por el apoyo económico recibido durante este proceso de desarrollo de la presente tesis la cual es parte de un proyecto denominado: la segregación en el periurbano de las ciudades medias mexicanas, los casos de Morelia y Oaxaca.

A la Dra. Cinthia Fabiola Ruiz López, codirectora de la presente investigación. Se agradece su atención, asesoría, críticas, sugerencias y lectoría, la cuales se plantearon siempre en un ánimo constructivo, y sin su apoyo no hubiese sido posible el presente proyecto.

A la Mtra. Mariana Silveyra Rosales por impulsarme a iniciar la tesis y brindarme las bases para poder llevar acabo el desarrollo de esta, asimismo por su atención y su amable disposición para compartir sus conocimientos.

Al Mtro. Adolfo Enrique Saldivar Cazales, por el apoyo y la oportunidad brindada en todo momento, así como por ser parte de mi formación durante la carrera y por compartir sus conocimientos.

Y por último, pero no menos importante a mi familia por su apoyo incondicional y por haberme dado la oportunidad de culminar con mis estudios y demostrar que con esfuerzo y dedicación todo es posible.

INTRODUCCIÓN.

1. ANTECEDENTES.

En relación con los procesos de expansión urbana, los efectos de globalización, la urbanización y el crecimiento de la población en México han generado problemas en distintos indicadores sociales, económicos y demográficos, así como también han elevado los porcentajes de población urbana y los problemas de las grandes ciudades llevan a mirar hacia las ciudades intermedias (Llop, 1999). Es en estas últimas donde se producen las demandas más exigentes y se generan aquellas respuestas creativas e innovadoras frente a las problemáticas emergentes.

La expansión urbana sobre las tierras rurales o en estado natural forman el denominado periurbano (Carut, 2000). Pero los desplazamientos de la población hacia la periferia no han sido en condiciones aptas para que la población satisfaga sus necesidades básicas. Este crecimiento ha generado una cobertura deficiente de servicios públicos en las periferias, el espacio público es uno de ellos.

La expansión urbana no planeada sobre tierra rural (ejidal), genera asentamientos informales, generalmente ubicados en terrenos con pendientes complicadas o en zonas de peligro, hacinadas, sin seguridad de tenencia de su vivienda y de tierra, así como desigualdades y discriminación que reproducen un modelo de ciudad dispersa y segregada socio-espacialmente.

El proceso de ocupación de estos asentamientos, no sigue una normativa y se rige por lógicas de los habitantes, creciendo de manera espontánea e incontrolada, con ausencia de planeación y diseño urbano a nivel de conjunto, se cree que esto resulta en masas amorfas (SEDESOL, 2010) espacios donde se dificulta la integración social.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En las últimas décadas, se ha presentado la expansión urbana hacia las periferias, lo que ha generado diversas problemáticas. Esta situación se ha desarrollado por la falta de oferta de suelo accesible en el centro urbano, obligando a la población más pobre a ocupar lugares inadecuados y con riesgos en asentamientos informales donde se reproduce las prácticas discriminatorias y excluyentes que se materializan en la segregación socio-espacial.

La segregación es entendida como la disposición espacial y aglomerada de un grupo social que contribuye a agravar los problemas sociales como la desintegración social (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001).

En ese sentido, la formación de asentamientos en las periferias crea tensiones presentes como lo excluido, lo segregado o lo considerado “ilegal”. La distribución de esos asentamientos es sin ningún ordenamiento (García N. , 2011), la estructura de estos se forma a partir de la vivienda y las calles, que se construyen en condiciones muy limitadas y fragmentadas.

La espontaneidad y urgencia con que se producen estos desarrollos no permite prever las necesidades para equipar con infraestructura y espacios dignos para sus habitantes. Esto es relevante porque tiene efectos en las condiciones para la construcción de la ciudadanía, reproduciendo las desigualdades, dificultando la interacción social y generando espacios segregados.

De acuerdo con ello, en estos asentamientos la construcción del espacio público no sigue procesos tradicionales sino que está a cargo de las personas que lo habitan, que en ocasiones toman espacios residuales entre sus viviendas o de la misma calle que generan una distribución diferencial al interior del mismo asentamiento, a ello se suma una falta de reconocimiento por parte de los ayuntamientos que dificulta el respeto a la normativa urbana y perpetua las relaciones de desigualdad o diferenciación entre habitantes, por género y edad (HABITAT, 2018).

El espacio público de los asentamientos informales, tales como calles, explanadas y parques son usados como espacios de recreación, actividades deportivas, culturales pero también en la toma de acuerdos y decisiones. Los espacios públicos generan una identidad compartida que induce al cuidado del entorno físico común, al mismo tiempo que mejora la interacción social generando confianza y nuevas relaciones (HABITAT, 2018).

Sin embargo algunos estudios (Hábitat III, 2015) plantean que son los espacios públicos de los asentamientos informales donde los habitantes sufren mayor exclusión económica, social y espacial, pero poco se discute como se distribuyen dichos espacios, la infraestructura y movilidad al interior del asentamiento, que genera condiciones disimiles entre sus habitantes.

La historia de una ciudad es representada por su espacio público, las relaciones sociales entre sus habitantes, las relaciones de poder y las formas de vivir en la ciudad, son materializadas y expresadas en la conformación de sus espacios comunes de encuentro ciudadano, éstos espacios como las calles, monumentos, plazas, estaciones de transporte, etc., ordenan cada zona de la ciudad dándole un sentido a la expresión colectiva, la diversidad social y cultural (Borja, 2000).

Las ciudades intermedias se han relacionado con procesos de desarrollo e intermediación de servicios a los espacios rurales. Pero es en el interfaz donde se materializan las mayores carencias y desigualdades en la vivienda y espacios públicos. Por eso en ese sentido conviene preguntarse.

3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.

¿Cuál es la relación entre las carencias en infraestructura y seguridad en los espacios públicos, con la segregación socio-espacial vivida por los habitantes de asentamientos informales en ciudades intermedias?

4. OBJETIVO GENERAL.

Analizar la relación entre las carencias en infraestructura y seguridad en los espacios públicos de dos asentamientos informales con la segregación socio-espacial en que viven habitantes del periurbano de ciudades intermedias en México.

5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- 1) Identificar las carencias de infraestructura en espacios públicos (de convivencia y desplazamientos) al interior de dos asentamientos informales en el periurbano de ciudades intermedias.
- 2) Reconocer las carencias en seguridad (percepción social, sensación de temor, riesgos y amenazas) que experimentan los habitantes de dos asentamientos informales en el periurbano.
- 3) Describir como se reproduce la segregación socio-espacial en los espacios públicos de dos asentamientos en el periurbano (con carencias en infraestructura) y cuál es la población más segregada.

6. HIPÓTESIS.

Los espacios públicos en asentamientos informales en el periurbano tienen múltiples usos (convivencia, desplazamiento, toma de acuerdos, comerciales, actos políticos, etc.), pero estos también pueden ser de carácter privado. En dicho espacio se expresan las carencias en infraestructura y movilidad, causadas por el origen irregular las cuales se distribuyen de manera diferencial entre sus pobladores.

Son dos los factores que explican dicha inequidad al interior de los asentamientos que son la temporalidad y la ubicación respecto a la infraestructura existente. Y al exterior la discriminación y estigmatización hacia los habitantes de dichos asentamientos, afectando su reconocimiento por parte de las autoridades municipales.

Segundo, esas carencias tienen una expresión en la seguridad percibida y vivida así como también en el uso del espacio público, las cuales son diferenciales entre los habitantes. Se considera que dos factores serán determinantes para dichas diferencias la edad y el género.

Y tercero, desde el entendimiento que la segregación es la disposición física aglomerada de un grupo de habitantes, la localización de la población con respecto a la infraestructura existente en el espacio público genera valoraciones entre los habitantes, expresadas en estigmas y prestigios, que experimentan de manera diferencial los habitantes por su edad, etnia y género.

De acuerdo con ello, la segregación se reproduce en múltiples formas, escalas y poblaciones. Dos serán las formas en que se reproduce la segregación en asentamientos del periurbano: una física por la localización de la población y la infraestructura; y otra, la social por la adjudicación de estigmas y prestigios.

Las múltiples escalas en que la segregación se reproduce serán: la metropolitana, municipal y localidad. Los habitantes más afectados por la segregación son: irregulares, sin seguridad en tenencia de tierra y con empleos precarios.

Desde esta visión en los dos casos de estudio existe una relación bidireccional entre la segregación (por ubicación física y la adjudicación de estigmas) con la carencia en infraestructura de espacio público, de tal manera que al aumentar la segregación los efectos en las carencias en infraestructura, seguridad y movilidad en el espacio público serán mayores.

7. JUSTIFICACIÓN.

La elaboración de esta investigación se soporta en tres argumentos. Primero, algunos estudios han determinado que los habitantes de asentamientos informales son los más excluidos y discriminados que otros grupos sociales, dando una acumulación de desventajas como el acceso precario a la educación, a la vivienda, a los servicios de salud, a un ingreso decente y a niveles aceptables de participación social (Águilar & Guerrero, 2015). En este sentido, la integración inequitativa a los servicios urbanos está determinada con la reproducción de la segregación física y social, sin embargo los acercamientos a la segregación se han centrado en otro tipo de urbanización principalmente cerrada (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001), dejando con poca atención a los asentamientos informales. Esta investigación muestra el papel de la segregación en el espacio periurbano y su efecto en la pobreza de estos territorios.

Segundo, se considera necesario realizar el análisis, principalmente en el ámbito de estudios, gestión urbana y arquitectura que observen la complejidad del espacio público y sus componentes materiales e inmateriales en esos asentamientos, que son importantes en el diseño y uso de este desde diferentes visiones. En este campo de la gestión urbana, la investigación muestra los efectos de una política de retirada del estado en el acceso a la vivienda y a la infraestructura pública, es decir, es una situación de desinterés estructural, debido al cual estas poblaciones generalmente no son parte siquiera de la ciudad misma ni de sus esquemas de ordenamiento y gobierno y, por tanto, no son sujetos de las políticas públicas de los gobiernos estatales.

Y en arquitectura muestra que la incorporación de la perspectiva en el diseño del espacio público, ayuda a analizar las necesidades, intereses y problemáticas específicas de distintos grupos, así como también la identificación de las interrelaciones que se establecen en estos asentamientos identificando brechas y barreras tanto en el espacio público como en el privado, dando un análisis multiescalar desde lo estatal, lo municipal y la localidad (Serra, 2021).

Tercero, generar conocimientos desde una visión multidimensional (cultural, económico, político, social y espacial) sobre el espacio público del periurbano y asentamientos informales de las ciudades intermedias, que supere estudios que apuntan a la desintegración social como efecto de la segregación.

Mostrar las necesidades que existen de espacios públicos inclusivos y seguros en los asentamientos informales, ya que en este tipo de asentamientos la calle (considerada espacio público) es un punto importante en los desplazamientos cotidianos, por lo tanto, esta debe tener condiciones que permitan la movilidad y el encuentro.

La importancia del espacio público es crear relaciones entre los habitantes de estos asentamientos ya que en lugar de segregarlos lo que hace es integrarlos de manera que estos interactúen con otras comunidades o con el mismo centro urbano, lo que beneficia a los habitantes porque se crean conexiones para la mejora de infraestructura (servicios básicos).

8. COMPLEJIZACIÓN.

Ahora bien, dentro del planteamiento del problema, se ha identificado el concepto de segregación en primera instancia, involucrado con otros conceptos como los asentamientos informales y el espacio público. De esta manera, el protagonismo de los asentamientos informales y su apropiación del espacio público para ejercer su actividad, orillan a los habitantes de esos asentamientos, a buscar alternativas que les permitan desplazarse y socializar dentro de este.

En este contexto, las condiciones de infraestructura, movilidad y seguridad se ven acotadas por las condiciones del espacio público, donde se reproduce la segregación, ubicando al ciudadano en condiciones de carencias y riesgos, que exponen su integridad física. En este orden de ideas entendemos las conceptualizaciones a discutir dentro del presente trabajo a través de los espacios periurbanos, los asentamientos informales y el proceso de empobrecimiento de la población, como un efecto de la segregación socio-espacial vivida por los habitantes.

Los cambios en la dinámica del crecimiento urbano en México desde 1990, indican que las grandes zonas metropolitanas disminuyen su crecimiento de población a favor de las localidades urbanas localizadas en áreas de influencia y por otro lado, las ciudades intermedias se caracterizan por ser los nuevos centros urbanos de mayor crecimiento demográfico (Aguilar, Graizbord, & Sánchez, 1996; Anzaldo & Vázquez, 2006). El crecimiento urbano se ha concentrado en el interfaz urbano rural, formando el periurbano (Águilar, 2008).

Esto se demuestra en los datos del Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2015), en el año 2015 se consideraban 132 ciudades intermedias con 7.0 millones de habitantes, y un 7.6% del SUN (2018).

Ahora bien México ofrece un terreno para explorar cuestiones relacionadas con los asentamientos informales. A nivel nacional México está pasando por distintos procesos de transición dentro de los que se encuentra una integración a la economía internacional, y una democratización administrativa. La crisis de los

noventa en México aumento la desigualdad y la caída de los estándares de vida para gran parte de la población y a pesar de que hay programas de regularización de tenencia de la tierra, cerca del 50% de los habitantes urbanos de México viven en áreas de origen informal (Lombard, 2015).

Desde esa crisis, se observa una distribución desigual del ingreso y la modernización excluyente, que no solo tiene efectos en los sectores bajos, sino también en los medios de la población. Como resultado se han adoptado radicales formas de estructura urbana que han propiciado la generación de urbanizaciones cerradas, atraídas por diversas motivaciones como (búsqueda de mayor seguridad, contacto con la naturaleza, costo de vivienda y disponibilidad de suelo, etc.) en áreas periféricas de las ciudades, construyendo al desarrollo de periferias socio espaciales fragmentadas (González, 2018).

Dicha fragmentación no es solo espacial, sino se evidencia en la poca integración del sistema urbano nacional, más evidentes en el periurbano, lo que refuerza la expansión urbana dispersa y segregada (Olivera, 2015).

En México, producto de la poca integración funcional al sistema urbano, persisten significativas desigualdades por los escasos vínculos con el resto del territorio (rural y de alto valor ambiental), así como la expansión urbana dispersa y de baja densidad. La ausencia de una política nacional urbana, transversal a diversos sectores de desarrollo se han traducido en un déficit significativo de infraestructura, servicios y equipamientos urbanos, vivienda adecuada insuficiente, sistemas de transporte público no integrados, ineficiente uso y consumo de energía y recursos, segregación socio-espacial, entre otros (ONU-Habitat, 2019).

Algunos autores como Sabatini, Cáceres, et al. (2001), plantean que estos procesos de segregación contribuyen a procesos de empobrecimiento. En México, según datos del CONEVAL se observa un incremento en la población pobre, de acuerdo con la medición de pobreza 2008-2018 la población con ingreso inferior a la línea de pobreza por ingresos, en el 2008 se tenía el 49.0% (54.7 millones de personas) y en 2018 el 48.8% (61.1 millones de personas) y la población con ingresos inferiores a la línea de pobreza extrema por ingresos en 2008 se tenía 16.8% (18.7

millones de personas) y en 2018 con un 16.8% (21.0 millones de personas) (CONEVAL, 2018). Esto quiere decir que en la primera el porcentaje disminuyó pero hubo un incremento en la población y en la segunda se mantuvo el mismo porcentaje pero al igual la población incremento.

En este estudio se eligieron dos casos de ciudades intermedias ubicadas en estados donde la expresión de pobreza ha sido diferencial. En Michoacán, el porcentaje de pobreza es de 4.1 puntos porcentuales mayor que el porcentaje nacional (41.9%), así como su porcentaje de población vulnerable por carencias sociales fue de 34.8%, es decir, 1, 634,400 personas aproximadamente, presentaron al menos una carencia. Al mismo tiempo, 4.9% de la población era vulnerable por ingresos, lo que significa que alrededor de 228,700 personas no tenían los ingresos suficientes para satisfacer sus necesidades básicas. Y finalmente la población no pobre y no vulnerable de la entidad federativa representó al 14.3%, aproximadamente 670,300 personas. Lo que quiere decir que en 2018, el 85.7% de la población de Michoacán estaba en situación de pobreza o de vulnerabilidad por carencias o ingresos. (CONEVAL, 2020).

Asimismo, en Oaxaca el porcentaje de pobreza es de 24.4 puntos porcentuales mayor que el porcentaje nacional (41.9%), el porcentaje de población vulnerable por carencias sociales fue de 22.5%, es decir, 920,900 personas aproximadamente. La población vulnerable por ingresos fue el 2.6% lo que es alrededor de 107,800 personas que no tenían ingresos suficientes para las necesidades básicas y como último la población no pobre y no vulnerable de la entidad federativa representó el 8.5%, aproximadamente 348,000 personas. De modo que el 91.5% de la población en Oaxaca estaba en 2018 en situación de pobreza o vulnerabilidad por carencias o ingresos (CONEVAL, 2020).

Sin embargo, lo municipios donde se localizan los casos de estudio se caracterizan por tener altos niveles de pobreza. En el caso de Charo, Michoacán el 50. 5% de la población se encontraba en 2010 en pobreza (CONEVAL, 2010), en cambio en Villa Zaachila, Oaxaca el 76.09% se encontraba en situación de pobreza en el mismo año (CONEVAL, 2010).

En definitiva podemos decir que el crecimiento urbano disperso en el periurbano, ha sido junto al empobrecimiento de la población, considerando que la segregación está íntimamente relacionada con dichas carencias.

9. CONCEPTUALIZACIÓN.

En esta sección se describirán los conceptos básicos, tales como: asentamientos informales, infraestructura urbana, espacio público, movilidad, seguridad pública y segregación socio-espacial.

a) Asentamientos Informales.

Históricamente los asentamientos informales se han hecho parte de la expansión y conformación de las ciudades. Los asentamientos informales son con frecuencia vistos como problemáticos debido a la asociación que se hace de ellos con la pobreza, la irregularidad y la marginación, haciendo que los asentamientos informales sean a menudo vistos como fuera de las consideraciones urbanas “normales” (Lombard, 2015).

Se estima que los asentamientos informales albergan casi un billón de personas o un tercio de las zonas urbanas del mundo (UN-Habitat, 2008), usando aseveraciones como “un billón de paracaidistas” que contribuyen a la creación de estigmas entre los pobladores académicos y actores gubernamentales.

Las características generalmente asociadas a los asentamientos informales son la tenencia irregular de la tierra, la autoconstrucción de la vivienda, el bajo nivel de infraestructura y residentes con ingresos bajos. Este nuevo orden urbano contribuye a la desigualdad dentro y entre las ciudades (Davis, 2006). Aunque las ciudades sean el motor principal del crecimiento económico, y en general la población urbana cuenta con un mejor acceso a los servicios, es evidente que la pobreza urbana se está volviendo tan severa como la rural, ya que los residentes de asentamientos informales no se benefician de las ventajas de vivir en la ciudad (UN-Habitat, Reporte anual, 2006).

En este aspecto, la ubicación de los asentamientos informales en la periferia urbana por lo general es en terrenos no aptos para loteo, debido a que están cercanos a basureros, en áreas inundables o simplemente muy alejados de los medios de transporte, lo que quiere decir que la seguridad y movilidad en estos es escasa para quienes habitan en ellos, negando así las posibilidades de una regulación de tenencia de suelo, dimensiones adecuadas para las calles, servicios públicos e infraestructura.

Por ende la segregación en los asentamientos informales se convierte en la expresión más básica y obvia de la injusticia en el espacio urbano (Garnica-Monroy & Alvanides, 2019), debido a los efectos diferenciales de la localización de dichos asentamientos respecto de los servicios, la infraestructura y los lugares de trabajo, lo que produce territorios segregados, con una población excluida del mercado de la vivienda y el suelo urbano, que se ve obligada a recurrir a diferentes estrategias para hacerse un lugar en la ciudad mediante la autoconstrucción de sus barrios a través de la toma o venta de tierras.

Estas estrategias, les permiten resolver el asunto de un techo en condiciones precarias, pero no los sustrae de la exclusión y segregación en el acceso a servicios y recursos que presenta la ciudad; además, no los incorpora en la toma de decisiones con respecto a ella al no garantizarles sus derechos políticos (Zuluaga & Vargas, 2019). En este sentido la segregación se convierte en un obstáculo para que esa población pueda superar las carencias en que vive.

b) Características de la infraestructura urbana.

La infraestructura se conoce como el conjunto de elementos necesarios para la creación y funcionamiento de las ciudades, haciéndola básica para las sociedades modernas ya que comprende diferentes sectores como el energético, sanitario, telecomunicaciones y transporte (Gaitán, 2009). Las infraestructuras han tomado un papel creciente en las ciudades ya que debido al incremento de movilidad, demanda cantidad y calidad de los servicios que llegan a ofrecer (Ramos, 2015).

En el siglo XIX la administración de la mayoría de las infraestructuras estaban en manos de entidades de carácter público, lo cual cambio en el siglo XX cuyas propiedades pasaron al sector privado.

“El papel desempeñado por el sector público ha ido cambiando: de tener la propiedad y la gestión de activos de infraestructura ha pasado a compartir tales responsabilidades con el sector privado” (Gaitán, 2009).

Se muestra que en países como Colombia, El Salvador, México y Paraguay todavía requieren de una enorme cantidad de recursos para cubrir la brecha de invención (Kogan & Bondorevsky, 2016). Por lo tanto, se ha demostrado que la inversión en infraestructura pública tiene un efecto significativo en la economía, ejerciendo una influencia directa sobre las posibilidades de crecimiento a medio y largo plazo (García & Muñoz, 2010).

La calidad, cobertura y seguridad de la infraestructura es un beneficio del desarrollo, que plantea retos para el bienestar o estancamiento de las ciudades (Calero Hidalgo, 2008).

Garnica (2008), plantea que en las últimas décadas las transformaciones físicas y sociales han sido generadas por la sociedad y las autoridades, por lo que él desarrolla teorías de economía de movimiento y centralidad. La primera de economía de movimiento, nos sugiere una ciudad “viva”, que es aquella donde el espacio urbano es el factor determinante del funcionamiento de la ciudad y la segunda de centralidad, propone que las concentraciones de actividades que dependen del movimiento natural, el cual se determina por la configuración de la trama urbana.

Finalmente se entiende que la infraestructura urbana sirve como soporte para el desarrollo de otras actividades y funcionamiento necesario en la organización estructural de las ciudades.

c) Espacio Público.

El espacio público es el lugar en donde se desarrollan nuestros derechos ciudadanos, nuestras necesidades básicas y esenciales de ser, estar, convivir, enfrentar; y se establece tanto en la relación subjetiva como en el objeto físico, o mejor aún, en el proceso interactivo de ambos, en la intimidad de sus polivalencias. Su inmanencia dentro de la sociedad contemporánea está sujeta a diversos factores políticos, sociales y culturales, que determinan el grado de afectación que este ejerce sobre una comunidad y su asentamiento físico (Cruz & Cardenas, 2004).

En la esfera democrática el espacio público asume un indiscutible valor y su representatividad es apenas obvia. En el espacio público se construyen los primeros gérmenes de iniciativa pública, que se desarrollan desde el espacio cotidiano, nuestro territorio conocido, en el que nos sentimos cómodos y poderosos (Cruz & Cardenas, 2004).

Entonces podemos decir que el espacio público es una reunión de extraños inmersos en una territorialidad en común, la gente vive en el espacio público casi sin darse cuenta asumiendo allí la interacción voluntaria dando un valor indiscutible a esa porción del territorio.

La producción de los espacios públicos no solo forma parte del desarrollo urbano sino más bien representa la articulación convirtiéndose en un elemento ordenador (Borja & Muxi, 2001).

En la mayoría de las ciudades de México la existencia de parques, plazas y espacios abiertos para el recreo es muy limitada. Más allá de lo central y urbanamente consolidado (donde encontramos la mayoría de parques y plazas), generalmente nos encontramos con grandes extensiones de mancha urbana con una gran escasez de espacios abiertos para la convivencia, la recreación, la relajación, el descanso, o funciones tan diversas como la toma de decisiones, en ese sentido la calle el único espacio público más común en las periferias.

El crecimiento desmedido de la población y los movimientos migratorios de las últimas décadas, han dado como resultado el crecimiento de las ciudades sin

equipamientos y servicios insuficientes, con muy bajos niveles de calidad de vida (Bonilla, 2008). Esto quiere decir que los nuevos asentamientos, principalmente en las periferias, surgen sin espacios públicos suficientes, sin un balance entre lo construido y lo no construido.

En resumen, los habitantes de los nuevos asentamientos buscan alcanzar la permanencia y mejoramiento definitivo de su espacio público principalmente cuando el asentamiento deja de ser informal y cuando ya se han satisfecho las necesidades básicas de agua, drenaje y vivienda. Así, de esa forma, vemos como los habitantes del lugar se apropian de su espacio público inmediato mediante su acción transformadora, que se manifiesta con la construcción y mejoramiento, en respuesta a las amenazas que ponen en riesgo la existencia de lo público.

d) La movilidad en el espacio.

La movilidad se entiende como el proceso de movimiento que se desencadena por la necesidad que tienen los habitantes de un lugar de desplazarse en función de llevar a cabo actividades cotidianas como el trabajo, el abastecimiento y otras exigencias de la vida urbana (Osorio & Marroquín, 2016).

El desplazamiento de las personas se convierte en una actividad de carácter obligatorio con el propósito de realizar las tareas más imprescindibles y cotidianas: trabajar, comprar, divertirse, etc. En la ciudad es necesario moverse y debe hacerse a menudo y aprisa (Miralles-Guash, 2002).

La movilidad urbana se ve como la práctica en el territorio que remite a los conceptos de espacio social, produciendo y organizando a una sociedad en concreta en una situación determinada de tiempo y lugar, las prácticas sociales del desplazamiento expresan el uso y apropiación del territorio a través de itinerarios y lugares (Gutiérrez, 2012).

Al entender que la ciudad está conformada por edificaciones y el espacio dispuesto entre ella, se reconoce entonces que las vías por las que se mueven los ciudadanos constituyen parte de lo que llamamos espacio público. Sin embargo, hay que

destacar que el espacio público va más allá de la concepción de los vacíos de uso público donde se genera la comunidad y la vida urbana (Osorio & Marroquín, 2016).

Las actuales ciudades masificadas Latinoamericanas se destacan por la transformación de los espacios públicos para la movilidad, por la congestión vehicular y su crecimiento desmesurado, por la absorción de antiguos municipios y por la realización de viajes largos dentro de la ciudad (Serrudo, 2007).

Si bien, el espacio público se considera como el espacio de la ciudad por excelencia de uso colectivo. Tratándose entonces de espacios de uso público con distintas calidades físicas y funciones asociadas a las actividades lúdicas e incluso a la movilidad.

Los espacios de movilidad o flujo, junto con las edificaciones o espacios privados, conforman la ciudad como unidad y proporcionan al ciudadano el lugar para vivir y desarrollar las actividades asociadas a la vida urbana.

e) Aspectos de la seguridad en el espacio.

El comportamiento de los habitantes se da por las características del entorno, es decir que la seguridad la hacen estos de acuerdo a su comportamiento (Márquez, 2015). Por lo tanto debe ser posible para todo ser humano transitar de manera cómoda y segura (Hernández & Morales, 2012).

Se plantean que las claves más recurrentes del espacio seguro, en diferentes partes del mundo son:

- 1) La forma del espacio, se rige por la conformación de las vías o que tan conectadas y accesibles son estas con relación al espacio público estudiado.
- 2) La densidad de personas por área, es la calidad de personas presentes en el lugar que hacen uso aceptable del espacio (Whyte, 1980) y realizan actividades a voluntad (Gehl, *Life between buildings: Using public space*, 2011).
- 3) La limpieza es la ausencia de incivildades físicas o que tan limpio y cuidado se encuentra el espacio (Johansson, Laflamme, & Eliasson, 2012).

- 4) El uso se divide en residencial, comercial, mixto, es decir, comercio en vivienda y comercio ambulante (Mehta, 2007).
- 5) La visibilidad (Loukaitou-Sideris, 2006), se refiere no solo a que tan iluminado este el espacio, sino a la activación de los bordes (aceras o andenes) fuera de horarios laborales.
- 6) La presencia / ausencia de barreras físicas como la cantidad de elementos del modelo fortificado presentes en el lugar (Muxí, 2011).

Ahora bien, los asentamientos situados en la periferia de la ciudad se caracterizan por los límites físicos, provocando barreras que desproporcionan la seguridad dependiendo de las zonas en unas puede ser menor y en otras mayor (Gamazo & Aransay, 2013).

f) Segregación socio-espacial.

La segregación socio-espacial es un concepto que hace referencia a la existencia de diferencias sociales dentro de un colectivo urbano y al agrupamiento de los sujetos según atributos específicos en aglomerados con tenencia a la homogeneización en su interior y la reducción de las interacciones con el resto de los grupos. Este aislamiento espacial promueve la desintegración social, lo cual es considerado perjudicial especialmente en los grupos pobres, quienes poseen menos posibilidades de movilidad social (Linares, 2013).

Además la segregación socio-espacial puede afectar múltiples aspectos en la vida tales como: los niveles de empleo desempeño educativo, exclusión y discriminación social, degradación ambiental, deterioro urbanístico-habitacional, desprotección social y delincuencia.

Por ejemplo, respecto a las consecuencias de la segregación en el mercado laboral, es un producto del desajuste espacial (Kein, 2004) entre las oportunidades de empleo y la ubicación residencial de la población de bajos ingresos. La teoría del desajuste espacial plantea que la distancia creciente entre las oportunidades de empleo y la ubicación residencial de las minorías desaventajadas es un factor

importante en la alta tasa de desempleo de estos grupos en comparación con el desempleo de grupos más aventajados.

En este sentido, existe un desajuste espacial en el mercado laboral que es la discriminación o estigma (Leonard, 1984). La concentración espacial de minorías y el estigma o discriminación a la hora de contratar profundizaría el desempleo que caracteriza a las áreas pobres segregadas.

Por otra parte el modelo de segregación socio-espacial de las ciudades se va configurando según su rango urbano y contexto político-económico regional.

“Para el caso de las ciudades de América Latina, el modelo característico de segregación socio-espacial durante el siglo pasado fue semejante al modelo europeo de ciudad compacta. En las áreas centrales se concentran los grupos de elite de la sociedad y, consecuentemente, son las áreas urbanas con mayor disponibilidad de infraestructura, mejores condiciones de accesibilidad a bienes y servicios y mejor calidad de las viviendas” (Linares, 2013).

La segregación socio-espacial urbana incrementa los problemas sociales, al reducir las oportunidades de esos habitantes (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001).

CAPÍTULO I. ESPACIO PÚBLICO Y SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL.

El espacio público es donde ocurren las relaciones sociales, es decir, es un lugar de relajación y de identificación, de contacto físico entre las personas y a menudo de expresión comunitaria, y junto con esto se constituye a la dinámica sobre la cual puede sostenerse una vida pública en una ciudad.

“El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncional. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad lo que lo hace un factor de centralidad” (Borja, 2000).

Así pues, el espacio público puede ser definido y categorizado desde lo legal, político, social, cultural, etc., y puede estar sujeto a diversas normas y representar usos distintos y específicos.

El objetivo de este capítulo es conceptualizar al espacio público desde diferentes ámbitos, ya que durante años los espacios públicos han sido lugares de la ciudad donde las personas ocupan y circulan de manera continua a través de su vida cotidiana, lugares en común dentro de la sociedad que son diseñados para distintos usos según la necesidad o funciones para lo que han sido creados. En otros casos los espacios ya existentes toman funciones específicas según las necesidades de sus usuarios.

La información está organizada de la siguiente manera, primero se explicara el concepto de espacio público y como en este se generan categorías enlazadas que permiten generar un acercamiento conceptual más amplio al espacio público, como espacio social, cultural, político y económico, legible e imaginable, pero también donde se expresan procesos de segregación.

Después se explicara el espacio público en las periferias de las ciudades intermedias y se relacionara con conceptos como la segregación, la movilidad y visibilidad, la infraestructura y la seguridad en el espacio público. Y por último se expondrá la estrategia metodológica dando una recapitulación de las variables mencionadas y las técnicas de recolección de datos en las comunidades de estudio.

1. ESPACIO PÚBLICO.

Durante siglos el espacio público ha sido el punto central en el desarrollo de las ciudades y civilizaciones, así como también han dado pie a diversos eventos cotidianos y grandes momentos en la historia.

Entre los años 1596 y 1650, la idea de espacio en Descartes se haya reforzada y desarrollada dispersamente en su correspondencia ya que él determina que solo puede estar seguro de aquellas cosas que se le presentan en modo “claro y distinto”, así como de dos tipos de ente: la res cogitans y la res extensa.

El conocimiento de la res extensa tendrá vital importancia para el desarrollo del concepto de espacio, en tanto corresponde al entendimiento de lo material (Peña, 2016), es decir a la cantidad continua, aquella que posee *“extensión en longitud, anchura y profundidad de esa cantidad o, más bien de la cosa cuanta ; considero en ella varias partes; atribuyo a esas partes magnitudes, figuras, situaciones y movimientos locales, así como duraciones a estos movimientos”* (Descartes, 1641).

Si bien desde sus comienzos el concepto de espacio público ha estado fuertemente ligado a la idea de reunión y desarrollo en la vida pública, en este sentido es importante reconocer que los espacios públicos son valiosos para el individuo.

Según Jane Jacobs el espacio público son las calles y las aceras considerándolas como un órgano vital en la ciudad. De lo cual plantea: *“¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste”* (Jacobs, 1961).

Hay que tomar en cuenta que la calle es parte del espacio público, la cual permite la circulación de las personas en las ciudades, ya sea a pie o a bordo de algún transporte público o privado.

Según Borja el espacio público no es solo un lugar de refugio de peatones o de reserva de monumentos; sino la ciudad en si misma: espacio público que luego se

materializa en calles, avenidas, plazas y parques. *“El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncional”* (Borja, 2003)

El espacio debe ser concebido con capacidad de adaptación; es decir con suficiente apertura para la instalación de una multiplicidad de actividades y adaptabilidad de nuevos usos.

El espacio público no solo se conforma con ser una sofisticación conceptual de los escenarios de la ciudad, sino que su papel es más importante porque se convierte en un lugar donde se ejerce la expresión y reunión, esperando que estos sean los exteriores de la vida social (Delgado M. , 2007).

Una ciudad necesita ejes que señalen su continuidad e hitos que identifiquen los lugares, entonces podemos decir desde otro punto de vista que el espacio público desde lo urbanístico es considerado el *“elemento ordenador el cual puede organizar un territorio, creando diversos usos y funciones”* (Borja & Muxi, 1971).

Este también se caracteriza por ser un territorio visible y accesible para todos, dando un carácter de centralidad, es decir, fácilmente reconocible por grupos de personas las cuales le asignan un uso.

Las urbes están en constante crecimiento, tanto en habitantes como en espacios privados provocando una reducción de los espacios libres para la recreación, ya que comúnmente los espacios públicos pueden pertenecer a espacios individuales de índole privado o espacios compartidos entre un grupo de personas, como tal estos cuentan con diferentes servicios, así como distintos tipos de recreación y entretenimiento.

Al mismo tiempo en los espacios privados se deben considerar diferentes reglas ya sean explícitas o implícitas para poder crear una buena expectativa del lugar, se considera que todo individuo tiene el derecho a tener acceso a un espacio público.

Asimismo la privatización del espacio público puede significar *“una negación de la ciudadanía y convertirse en un factor de ruptura del entramado social”* (Borja & Muxi,

2001). Es así que el espacio público se convierte en un mecanismo fundamental para la socialización de la vida urbana, convirtiéndolo en el corazón de la vida moderna.

En conclusión el tener un espacio público es de vital importancia para la sociedad, ya que estos invitan a la ciudad a crear una mejor red de espacios, en las que el usuario lleva a cabo la convivencia, dando características adecuadas tanto de infraestructura como de los diferentes servicios que puede haber cerca o en ellos.

Existe una relación entre la sociedad y el ambiente que lo rodea, ya que el espacio público no solo es un espacio de encuentro sino también de conflicto en donde uno se manifiesta, reclama y festeja, y aun así este se convierte en el punto central del entorno que invita a las personas a estar en él, dando diversidad y capacidad de acoger las dinámicas del lugar.

El espacio público está presente en las diferentes dimensiones que forman la ciudad: social-cultural, económico-político, es legible e imaginable. A continuación se describirá el papel del espacio público de las múltiples dimensiones que forman la ciudad actual.

1.1 ESPACIO PÚBLICO DESDE LO SOCIAL Y CULTURAL.

La ciudad contemporánea vive un complejo proceso de transformación, las relaciones sociales y la vitalidad urbana de la ciudad son cada vez más escasas y fragmentadas.

El espacio público crea ciudad, ya que este es un lugar común para todos los ciudadanos, es ahí donde se va tejiendo la ciudad, pues va configurando la cultura de la comunidad.

Para J. Borja el espacio público se puede valorar por *“la intensidad y la calidad de las relaciones sociales ya que facilita la capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural”* (Borja, 1998)

El espacio es un producto social, fruto de las determinadas relaciones de producción que se están dando en un momento dado, así como el resultado de la acumulación de un proceso histórico que se materializa en una determinada forma espacio-territorial.

Este proceso histórico de producción social del espacio es para Lefebvre *“una secuencia compleja, a veces contradictoria, que entremezcla cuestiones relativas a las prácticas espaciales que de manera objetiva se dan en un determinado espacio, las representaciones simbólicas que se producen en torno a él o el imaginario social que genera”* (Lefebvre, 1991).

Asimismo Lefebvre señala como espacio social, *las prácticas, las relaciones, las interacciones y los usos sociales que se dan en el lugar por parte de los usuarios, ciudadanos o sujetos. Si bien las esferas física y mental en menor medida, tienen un componente o tono “pasivo”, la esfera social es la que permite la “acción sobre el espacio”, es la que tiene un componente activo* (Lefebvre, 1974).

Estas relaciones e interacciones no se dan de la misma manera en todas las zonas de la ciudad, ya que la segregación de asentamientos informales da efectos negativos como aislamiento social lo que aumenta la gravedad en las fronteras sociales y adquiere mayor severidad en sus implicaciones sobre las condiciones de la vida de los sectores más vulnerables con el paso del tiempo.

Hay que tomar en cuenta que las relaciones sociales y los espacios van cambiando con el tiempo, inclusive hasta desapareciendo. Para Jan Gehl el teléfono, la televisión, el video y los ordenadores han introducido nuevos modos de interacción. *“Los encuentros directos en los espacios públicos pueden reemplazarse ahora por la comunicación indirecta”* (1971).

No obstante, el autor plantea que la reconsideración de los climas idóneos para la interacción interpersonal que se fundamentan en las características perceptivas y de confort humano. *“El ser humano no se ha preocupado por los individuos y por tener una buena vida”* (Gehl, 1971).

En relación con lo dicho por Jan Gehl, si pensamos como vivíamos antiguamente, vivíamos en pequeñas comunidades con grandes grupos de personas que se relacionaban entre si compartiendo costumbres y tradiciones. Pero si vivíamos en constante interacción con otras personas, ¿Por qué en la actualidad se ha perdido esa interacción en los espacios?.

Si bien podemos tener espacios donde la mayoría de las personas se sientan invitadas de manera que no se invada el espacio ni de unos ni de otros, sino que estemos en un espacio común compartiendo y descubriendo las distintas capas de la sociedad, grupos y estilos de vida con gente que no conocemos.

“¿Qué necesitamos los seres humanos para nuestra realización más plena? Necesitamos, por ejemplo, caminar, ver gente, estar con gente. Y la ciudad debe tener características que propicien ese contacto con otros” (Gehl, 1971).

En la actualidad ese contacto e interacción en los espacios públicos han pasado a ser individuales es decir a espacios privados o espacios que son intervenidos por el comercio. Lefebvre (1991) nos dice que existe un espacio diferencial el cual trata de romper con la homogeneidad, al ser un espacio apropiado el sujeto o comunidad lo modifica y transforma, así rompiendo con la uniformidad que quiere implantar el estado.

La cultura urbana se hace y deshace de manera permanente, por ello los espacios públicos al pretender regular sus usos, pasan por alto las experiencias que se generan, las acciones y participaciones ciudadanas.

Para Jane Jacobs *“las calles y las aceras son principales lugares públicos de la ciudad”* (1961), ya que contribuyen a que esta sea espacio de encuentro, conocimiento y reconocimiento, convirtiéndolo en un espacio público.

Por ende el espacio público debe concebirse como la relación en los procesos sociales en el entorno construido y vida pública, creando un vínculo entre el espacio y la sociedad, ya que este está rodeado de diferentes costumbres, tradiciones y usos, que modifican los diferentes patrones del mismo, la adaptabilidad es un elemento de suma importancia para que todo gire de la mejor manera alrededor del espacio, la interacción entre individuos también es un elemento que hace susceptible al entorno público.

1.2 ESPACIO PÚBLICO RELACIONADO CON LO ECONÓMICO Y POLÍTICO.

El espacio público es un desafío político, urbanístico y cultural referido a toda la ciudad (Borja & Muxi, 1971). Lo que discutimos en este apartado es el papel del espacio público como lugar político que al premiar los aspectos económicos en la ciudad, ha perdido dicho papel por espacio de consumo.

Jordi Borja nos señala un espacio público en lo político, el cual nos dice que es “*un espacio de expresión colectiva, de la vida comunitaria, del encuentro y del intercambio cotidiano*” (Borja & Muxi, 1971), dándonos como ejemplo la construcción de un centro comercial, escuelas, equipamientos culturales entre otros.

Mencionándonos que “*los espacios públicos son sujetos de índole jurídico*” (Borja, 2000), es decir, que están sometidos a la regulación de la administración pública o del gobierno los cuales poseen la facultad de dominio del suelo, pero que a su vez debe garantizar su accesibilidad a todo el que lo desee, siempre y cuando se sigan ciertas normas y condiciones para su utilización, así como, para las actividades que ahí se realizarán.

Si bien, en primera instancia, el estado continua garantizando la ciudadanía, y la ramificación de los espacios, así como haciéndose responsables de la toma de decisiones sectoriales, adquiriendo un carácter profundamente complejo y expansivo al grado de llegar a plantearse conceptos como ciudadanía global.

“La ciudadanía es un status, es decir, un reconocimiento social y jurídico por el cual una persona tiene derechos y deberes por su pertenencia a una comunidad, en general, de base territorial y cultural. Los “ciudadanos” son iguales entre ellos, en la teoría no se puede distinguir entre ciudadanos de primera, de segunda, etc. En el mismo territorio, sometidos a las mismas leyes, todos deben de ser iguales. La ciudadanía acepta la diferencia, no la desigualdad” (Borja, 2001).

Hoy en día, el concepto de ciudadanía vive un proceso de reconfiguración ante el dominio de los grupos económicos. De esa manera, el concepto se convierte nuevamente en central ante la transformación del mundo económico que afecta las formas de vida y las perspectivas de acción social y política.

En los últimos años los conflictos del espacio público están asociados al impacto del crecimiento acelerado y desordenado del hábitat en la periferia urbana, sin adecuación a las estrategias de desarrollo urbano locales. Desde este punto de vista, existe una relación entre la producción del espacio público y la zona de la ciudad donde se ubique.

Específicamente en la periferia, según Delgado (2003) existen dos escalas: la metropolitana, que se conoce como periferia metropolitana, y la corona regional, que se extiende hacia el contorno regional de metrópoli y circunda a la ciudad-región central que es dispersa y fragmentada.

“Ahora bien la diferencia se da en que pareciera que el crecimiento ahora no se da por la migración del campo a la ciudad, sino por la forma en que el centro urbano integra lo rural: ya no es centrípeta sino centrifuga” (Velázquez, 2003).

La corriente funcionalista atribuye a cada zona de la ciudad una actividad que le es propia y constituye su característica fundamental. La ciudad moderna es caracterizada por los servicios y comercio que son su actividad fundamental.

El funcionalismo priorizó la visión del proceso de migración que generaba el crecimiento de las ciudades, creando un vínculo entre espacios; ahora la periferia es parte del crecimiento de la ciudad.

En las últimas décadas de los siglos XX y XXI, la situación tecnológica y económica han transformado la estructuración sociopolítica a escala mundial, la cual se ha caracterizado por la desaparición de fronteras y controles entre los estados dándole beneficio a empresas multinacionales incidiendo fuertemente en la economía de la zonas urbanas.

Lefebvre plantea que *“el urbanismo moderno implementado por el estado y el capital eran una estrategia que mediante la producción y racionalización del espacio mercantizaba la vida urbana”* (Lefebvre, 1967).

“El aumento de la burguesía, la política liberal, la industrialización y el auge económico han llevado a un exagerado crecimiento urbano” (Samper, 2003), creando la aparición de nuevas necesidades entre estas el aumento de los centros comerciales, espacio donde los ciudadanos pasan su tiempo libre, llevándolas al consumismo, y así reemplazando la vida social en las calles, parques y plazas.

Estos cambios en el patrón urbano y en el modelo de consumo de las ciudades, modifican las relaciones sociales, provocando el distanciamiento entre sectores y segregación espacial dentro de las propias ciudades. *“... la segregación espacial no resulta únicamente de las políticas de Estado, como son las normas y regulaciones urbanas, sino también de las acciones descentralizadas de los agentes económicos (inmobiliarias, instituciones de créditos, etc.) y de las preferencias y decisiones individuales”* (Schelling, 1989).

El papel del Estado debe concentrarse en la construcción de una sociedad integrada, cabe mencionar que esto no significa una distribución espacial homogénea; sino una política integrada en el sentido de evitar la exclusión social.

Por tanto, en un contexto creciente de desigualdad y exclusión social, el espacio público juega un papel político importante ya que promueve el ejercicio del derecho a la ciudad para todos los ciudadanos.

“Lo público urbano se materializa en estos espacios que son un lugar de encuentro y de convivencia ciudadana, en los que se desarrollan diferentes actividades colectivas y comunitarias que logran poner freno a la fuerte individuación social, al favorecer la aparición y/ o fortalecimiento de una identidad colectiva”. (Kuri, 2008)

Por consiguiente el espacio público moderno proviene de la separación formal entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública, lo cual provoca que la ciudad se vea como un lugar de producción y no de expresión, y en medida que este se va degradando puede generar una pauperización.

El concepto y uso del espacio público acompaña los cambios culturales y socioeconómicos de la sociedad, atravesando todas las clases, bases económicas y estructuras del espacio.

1.3 ESPACIO PÚBLICO LEGIBLE E IMAGINABLE.

En cada instante hay más de lo que se puede ver en el espacio, no solo somos observadores de él, sino también somos parte de él. Muy a menudo nuestra percepción de la ciudad no es continua, sino más bien parcial, fragmentada y mezclada.

"No somos solo espectadores, sino actores que compartimos el escenario con todos los demás participantes, ya que uno (usuario), no es ajeno al entorno en el cual habita y realiza sus actividades diarias es precisamente el usuario, el que debe ser partícipe de las modificaciones que se realicen en el espacio que utiliza" (Lynch, 1960).

Uno de los fragmentos más representativos de lo urbano son las calles, de las cuales se pueden anclar los imaginarios urbanos de diversas formas: en la vida social que en ellas se desarrolla y en la traza, pero ¿qué son?.

Si bien de acuerdo con Alicia Lindón los imaginarios urbanos son *"la apropiación simbólica del espacio y la construcción de lugares, de acuerdo a la forma de percibir los paisajes"* (Lindón, 2007).

Los imaginarios se relacionan con imágenes mentales, las cuales se interponen en nuestra vida y en nuestra relación con la ciudad y sus fragmentos, es decir, con los desplazamientos de los habitantes dentro de la ciudad, convirtiéndose en matrices de sentido.

La ciudad contemporánea cuenta con otra expresión para descifrar imaginarios urbanos como por ejemplo los comercios, la memoria de la ciudad no se da exclusivamente con los nombres de las calles, sino que cada individuo crea su propia imagen de referencia o localización.

Los imaginarios también suelen ser colectivos, estos pueden ser reconocidos por pequeños y grandes grupos sociales, dando como resultado un producto de interacción social entre las personas. Además se pueden construir como representación de un fenómeno, así como de analogías selectivas o distorsionadas.

“Puede ser que un imaginario no tenga referente concreto o que ese referente haya desaparecido y el imaginario perdure y en consecuencia se mantiene su capacidad para influir en las prácticas sociales. De igual manera, suele ocurrir que un imaginario migre de un contexto socio-territorial a otro y, en el último, puede ser incorporado en la subjetividad social sin que los fenómenos que le dieron origen en el otro contexto, existan o hayan existido” (Lindón, 2005).

Sin embargo Kevin Lynch nos habla sobre la imagen urbana que se conforma de *“una serie de elementos que hacen de un lugar o un espacio identificable para el usuario”* (Lynch, 1960), este debe ser visible, coherente y claro, lo que nos lleva a la legibilidad la cual nos sirve como *“un elemento que potencia la correcta organización y orientación de un usuario residente o ajeno al lugar”* (Lynch, 1960).

Además toda imagen ambiental como lo llama Lynch exige *identidad, estructura y significado*. La identidad es la distinción de un objeto con respecto a otros, es decir lo individual y unitario, la estructura la ve como una imagen que debe tener relación con el observador y con otros objetos y el significado debe ser una imagen practica y emotiva para el observador que lo guie o referencie a un lugar.

“El propio observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de su imagen. Debe contar con el poder de cambiar esa imagen para adaptarse a necesidades cambiantes” (Lynch, 1960).

Asimismo Lynch nos habla sobre una imagen pública a las que menciona como representaciones mentales comunes en conjunto de una ciudad, zona o localidad. La ciudad es percibida por sus habitantes, la imagen que se crea es el producto del tiempo de la relación inmediata, así como el recuerdo de las experiencias tenidas utilizando esto para interpretar información y orientación.

El proceso de orientación tiene como vínculo estratégico a la imagen mental generalizada del mundo físico exterior, señalando cinco elementos de la imagen pública:

1.- Sendas: Conductos que sigue el observador, el individuo observa la ciudad a través de ella y conforme a esta se organiza y conecta con diferentes elementos ambientales. Por ejemplo: calles, líneas de tránsito, canales.

2.-Bordes: Elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad. Por ejemplo: cruces, bordes de desarrollo, muros.

3.-Nodos: Son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar el observador y constituyen focos intensivos de los que parte o encamina. Por ejemplo: parques, plazas, zonas comerciales.

4.-Hitos: Son puntos de referencia en donde el espectador no entra en ellos, sino el exterior. Un objeto físico definido con sencillez. Por ejemplo: un edificio, una tienda, una señal.

5.-Barrios: Secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, tiene un carácter común que los identifica. Las características físicas que determinan los barrios: textura, espacio, forma, detalles, símbolos, uso, actividad, topografía, habitantes.

Los espacios requieren de distinciones y relaciones, donde el observador se adapte y elija sus propios objetivos, se organice y de significado a lo que ve, de este modo la imagen que cree le dará una realidad determinada que pueda cambiar en forma considerable ante diversos observadores.

No obstante Lefebvre reconoce que el espacio mental de un lugar es *“la reconstrucción de experiencias que hacemos en nuestra cabeza al pensar en un lugar concreto. Son los recuerdos, las experiencias y sensaciones que nos transmite el lugar y que están íntimamente ligados a su dimensión física”* (Lefebvre, 1991).

Por lo tanto la imagen de una ciudad es el resultado de la interacción del hombre con esta, nos da un reconocimiento del espacio con respecto a las dinámicas socioculturales y económicas, teniendo en cuenta los cambios que se manifiestan en la sociedad.

El espacio como tal es constantemente modificado y esto influye directamente en los usuarios teniendo que adaptarse a la nueva imagen de este, en algunas ocasiones llega a influir en el ambiente social, económico y político.

Para cada individuo la experiencia cambia según sus procesos cognitivos y la experiencia urbana. La ciudad nos matiza de diferentes imágenes ricas en información, en simbolismos dando como resultado un carácter y sello al lugar.

1.4 EL ESPACIO PÚBLICO EN LAS PERIFERIAS DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS.

La ciudad intermedia se refiere a un tipo de ciudad que además de poseer una condición intermedia en términos cuantitativos (población/superficie), despliegan unos roles de intermediación entre las distintas escalas territoriales en las que se producen los procesos y transformaciones contemporáneos (Pulido, 2004).

El crecimiento de las ciudades intermedias es un gran reto en términos de capacidad institucional, movilidad, planificación urbana, vivienda, resiliencia frente al cambio climático y desastres naturales.

En estas ciudades también se crean puentes de conexión entre zonas rurales y urbanas, la población rural se ubica en la periferia de la ciudad y la población urbana en el centro.

El término "periferia", como nos indican Hiernaux y Lindón (2004), tiene sus orígenes en la propia América Latina en los años setenta y forma parte de una serie de conceptos o voces que se refieren a los procesos de expansión de la ciudad sobre zonas colindantes de vocación rural.

Así hay que tomar en cuenta que la expansión de las periferias de las ciudades, ocurre al mismo tiempo que la de los centros, la sobrepoblación de estos resulta en una intensa migración de población hacia las afueras de la ciudad.

La periferia ha estado siempre fuertemente relacionada como un espacio de miseria, ausencia, carencia y subordinación (Hiernaux & Lindón, 2004). Desde una perspectiva física, la periferia nos remite a un proceso de ocupación irregular del suelo por parte de los migrantes procedentes del campo o expulsados de núcleos urbanos, condicionados por sus carencias económicas y desatendidos por los poderes públicos, lo que provoca la conformación de áreas de baja calidad residencial (viviendas de autoconstrucción) y falta de servicios e infraestructuras básicas.

Esto no quiere decir que la periferia sea un territorio únicamente de los marginados, excluidos o de los sectores más empobrecidos, sino también existe la clase media e incluso alta, que en ciertos fragmentos del territorio periférico han buscado viviendas amplias, espacios verdes y la ilusión de una vida más tranquila y “natural” (Ferras, 1977).

Sin embargo las periferias socialmente suelen ser espacios donde reside población que acumula distintos factores de vulnerabilidad social, y simbólicamente estas sufren una intensa estigmatización al ser representadas habitualmente como “no-go-areas”, por su supuesta peligrosidad y también como “no-exit-zones”, por la marginación y el aislamiento que padecen sus habitantes por parte de otros agentes (Wacquant L. , 2005).

Existe un tipo de asentamiento que se ubica en los alrededores de las ciudades (periferias), el cual se conoce como informal, es un espacio espontáneo donde se establece una comunidad sin cumplir requisitos establecidos por el reglamento urbano del estado. Los asentamientos informales implican la presencia de viviendas autoconstruidas bajo condiciones de salud y de sostenibilidad muy deficientes.

No obstante este tipo de áreas se caracterizan por tener un crecimiento rápido, no estructurado y no planeado.

“... 1) Los habitantes no ostentan derecho de tenencia sobre las tierras o viviendas en las que habitan, bajo las modalidades que van desde la ocupación ilegal de una vivienda hasta el alquiler informal; 2) los barrios suelen carecer de servicios básicos e infraestructura urbana. Y 3) las viviendas podrían no cumplir con las regulaciones edilicias y de planificación y suelen estar ubicadas geográfica y ambientalmente en áreas peligrosas. Además, los asentamientos informales pueden ser una manera de especulación inmobiliaria a todos los niveles de ingresos de los residentes, tanto ricos como pobres. Los barrios marginales son los asentamientos informales más necesitados y excluidos, y se caracterizan por la pobreza y las grandes aglomeraciones de viviendas en mal estado, ubicadas, por lo general, en las tierras más peligrosas. Además de la inestabilidad del derecho de tenencia, los habitantes de los barrios no disponen de infraestructura y servicios básicos, el espacio público

y las áreas verdes, y están expuestos de manera constante al desalojo, las enfermedades y la violencia” (Hábitat III, 2015).

Normalmente este tipo de asentamientos carecen de infraestructura y servicios municipales como agua potable, recolección de basura, drenaje, electricidad, pavimentación de calles, transporte público, iluminación, entre otros. El acceso al equipamiento urbano como escuelas y hospitales está limitado, estos mismos factores pueden incrementar la exclusión social y económica.

Figura 1. Carencias en asentamientos informales



Fuente: Elaboración propia.

Dicho lo anterior es importante tomar en cuenta que los habitantes que adquieren terrenos informalmente crean sus barrios y espacios, haciendo su propia ciudad en una ciudad, de manera que estos se encuentran aislados de la centralidad.

El espacio público es un factor importante en los asentamientos informales, ya que en él se da un comportamiento colectivo, generando espacios de intercambio en la sociedad, haciendo mejoras en las condiciones de transitividad del espacio público con iluminación, señalamientos, buen drenaje, entre otros; logrando así disminuir la inseguridad.

“Las relaciones generadas son cada vez más relevantes en un territorio con conflictos de inseguridad, desapego y falta de cohesión social, la calle ahora es viva” (Gehl, 2006).

La construcción de espacios públicos en los asentamientos informales se da por la necesidad de los habitantes de generar equipamientos y lugares de encuentro. La calle normalmente se piensa como un lugar de circulación y desplazamiento de un punto a otro en donde se dan ocasionalmente los encuentros. En los barrios

informales la calle es un punto importante, ya que se constituye como un lugar por excelencia de lo público.

El espacio público se convierte en un escenario social, en donde se vuelven inevitables las relaciones con otras personas, forjando en los barrios de origen informal vínculos inquebrantables y por ende el habitante comienza a defender lo público como lo haría con su hogar, y así se van creando comunidades viables que aumentan la accesibilidad y facilitan la instalación de la infraestructura.

“La mejora de calles, plazas y parques da a los residentes un sentido de pertenencia, inculca orgullo por su entorno y actúa como catalizador para la inversión en la vivienda, lo que contribuirá a aumentar el valor de la propiedad y reducir la marginación física” (HABITAT, 2018).

En definitiva el espacio público tiene una estrecha relación con los habitantes de los asentamientos informales, ya que en lugar de aislarlos lo que hace es integrarlos no solo de una manera física (infraestructura, drenaje, servicios, etc.), sino también de forma social y cultural, dando un punto de referencia e identidad desde la construcción de estos asentamientos. Este abre la oportunidad de construirnos y adaptarnos como ciudadanos, no solo en la legalidad sino en una construcción humana, social y sentimental del ser humano y su entorno.

1.4.1 SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL Y ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD.

La segregación socio-espacial es un concepto que hace referencia a *“la existencia de diferencias dentro de un colectivo urbano y al agrupamiento de los sujetos según atributos específicos en aglomerados con tendencia a la homogeneización en su interior y a la reducción de las interacciones con el resto de los grupos”* (Linares, 2013).

Para Madanipou et al (2016) la vida en las ciudades impone divisiones, mismas que se dan en las diferencias espaciales. En otros términos la segregación es una cuestión de acceso y poder en distintas esferas de la vida social, política, cultural y económica.

Ahora bien, la segregación se puede medir por medio de cinco dimensiones: uniformidad, exposición, concentración, centralización y aglomeración:

“ i) Uniformidad (i.e. los miembros de un grupo pueden estar sobre o subrepresentados en el territorio generando patrones más o menos distantes de la uniformidad espacial); ii) Exposición (i.e. los miembros de un grupo pueden distribuirse de tal manera que su exposición a miembros de otro(s) grupos(s) esté limitada por el hecho de compartir raramente los espacios intraurbanos más próximos, como barrios o vecindarios), iii) Concentración (i.e. los miembros de un grupo pueden localizarse de manera concentrada en el territorio, ocupando un espacio menor que proporcional al que les correspondería por su participación en la población total); iv) Centralización (i.e. los miembros de un grupo pueden residir más congregados alrededor del núcleo central o centro tradicional de negocios de la ciudad que el resto de la población urbana) y finalmente v) Aglomeración (las áreas donde se localiza un cierto grupo están estrechamente aglomeradas conformando un gran enclave continuo o, por el contrario, estar dispersas en toda la ciudad)” (Massey & Denton, 1988).

No obstante la segregación socio-espacial urbana se puede resumir en que los factores socio-económicos, en especial las diferencias en los niveles de ingresos,

son los responsables de los patrones residenciales. Siendo el resultado de desigualdades sociales que después de un tiempo se manifiestan en desiguales condiciones de vivienda, con desventajas en infraestructuras y servicios como: atención médica, comercio, comida, comunicaciones, transporte y educación. En el sentido amplio también se incluyen otras condiciones ambientales desiguales por ejemplo; el acceso a espacios verdes, calidad del agua y aire, riesgos etc. (Campuzano, 2011).

Por otra parte, Sabatini sostiene que se pueden diferenciar tres dimensiones principales de la segregación: *A) La tenencia de un grupo a concentrarse en algunas áreas, B) la conformación de áreas socialmente homogéneas y C) la percepción subjetiva que tiene la gente de las dimensiones objetivas (las dos anteriores) de la segregación* (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001).

Sin embargo, Thibert y Osorio (2013) , nos dan a conocer una segunda tenencia que se refiere a la distribución de grupos de altos ingresos en comunidades suburbanas y separadas por muros de los asentamientos de menor ingreso, denominando a este patrón como “segregación celular”; las regiones metropolitanas son cada vez más mixtas a nivel macro, pero más segregadas a nivel micro. Caldeira (2007), demuestra que la segregación celular produce una ciudad de muros en la que la calidad del espacio público cambia radicalmente.

Dichas tenencias crean efectos de desintegración social, debido a las dos dimensiones de la segregación (objetiva y subjetiva). Por ejemplo: para el caso de personas y familias pobres, la dimensión subjetiva de la segregación consiste en sentimientos de marginalidad, sentimientos que representan un factor clave para que la segregación objetiva de lugar a efectos de desintegración social (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001).

La desintegración social genera estigmatización y distancia social, enmarcando las relaciones entre individuos. Las relaciones sociales dentro del espacio urbano se operacionalizan tomando como punto de partida la distinción, en un escenario que fortalece la no interacción entre personas provenientes de ámbitos territoriales o de clase distinta provocando segregación (Guzmán, 2018).

Por otra parte las características de las urbes se han visto fuertemente transformadas, En este sentido, la segregación es producida en varias escalas, algunos autores (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001; Borsdorf, Bähr, & Janoschka, 2002), proponen que a gran escala se destaca un proceso de mezcla social, mientras a nivel micro se esfuerza el patrón segregatorio.

Autores como Sabatini et al (2001), también nos hablan sobre una segregación “a gran escala”, caracterizada por extensas zonas de pobreza y una notoria aglomeración de grupos de altos ingresos en una zona principal de crecimiento que une el centro con la periferia, y de igual manera nos muestran una segregación “a pequeña escala”, la cual es consistente en la existencia de asentamientos homogéneos de pequeño tamaño dispuestos alternadamente en el espacio urbano.

Las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular con características que no aparecen en los modelos tradicionales de la ciudad Latinoamericana, las estructuras insulares de estas ciudades se han convertido en elementos para la transformación y desarrollo del espacio abarcando cuatro dimensiones: islas de riqueza, islas de producción, islas de consumo e islas de precariedad, esta última muestra barrios informales o precarios en el borde de la ciudad, en donde la fragmentación social y concentración en elementos insulares del espacio urbano cambia las relaciones sociales (Janoschka, 2002).

Finalmente, la segregación socio-espacial se presenta físicamente en el espacio público, por ejemplo en Sao Paulo *“las elites se ubican en enclaves fortificados, reiterando el abandono de la vida pública disminuyendo así el número y la calidad de los espacios públicos”* (Caldeira, 2007).

Las nuevas formas urbanas modifican la segregación en el espacio público, afectando los patrones de circulación, infraestructura, trayectorias, seguridad y relaciones. Por esta razón, es importante analizar la segregación socio-espacial desde la dimensión del espacio público; considerando que este proceso de diferenciación confunde los valores de accesibilidad, libertad de circulación e igualdad, inherentes a la definición de espacio público, bajo los presupuestos de las ciudades occidentales modernas que se fundamentan en su uso democrático y

abierto. El espacio público entendido no sólo como los lugares recurrentes de interacción social, sino aquél espacio que se configura en los imaginarios de las personas, y que se refleja en la calidad y aprovechamiento de los mismos.

1.4.2 LA MOVILIDAD Y VISIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.

El concepto de movilidad urbana se refiere al “*conjunto de desplazamientos de personas que se producen y generan en el entorno urbano*” (Arquinetpolis, 2018), los desplazamientos se conocen como movimientos que se realizan para trasladarse de un punto a otro; en otras palabras es el tránsito que ocasionamos con las actividades que realizamos por la ciudad.

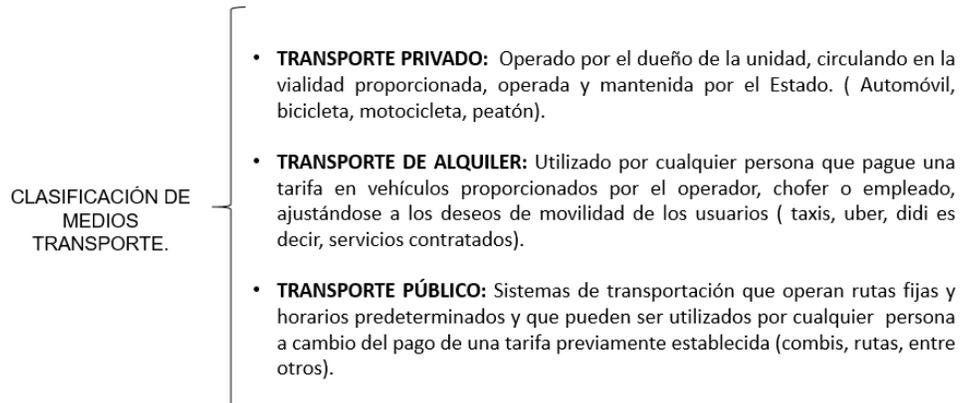
En la movilidad urbana el peatón ocupa un lugar importante, ya que representa el modo de transporte más básico, generando una relación directa con las actividades que se desarrollan en el entorno y creando rutas por donde se desplazan haciendo que cada una de ellas tenga su propia identidad potenciando la interacción social.

“La interacción social puede definirse en sentido estricto como aquella que se da exclusivamente en las situaciones sociales, es decir, en las que dos o más individuos se hallan en presencia de sus respuestas físicas respectivas” (Goffman, 1991).

El concepto de movilidad considera la relación entre las redes de conexión urbana y el planeamiento espacial más allá de la relación física-espacial, buscando complementar los medios de transporte y de esta manera hablar de una gestión eficaz del espacio público.

Existe una clasificación de medios de transporte urbano, que pueden ser definidos de varias formas, siendo estos independientes entre sí y clasificados de acuerdo a su función como se muestra a continuación en la figura 2 (Pastor, 2017).

Figura 2. Clasificación de medios de transporte.



Fuente: Elaboración propia, basada en los datos de la cátedra de transporte de Gustavo Luis Pastor en la Facultad de Ingeniería UN Cuyo (2017).

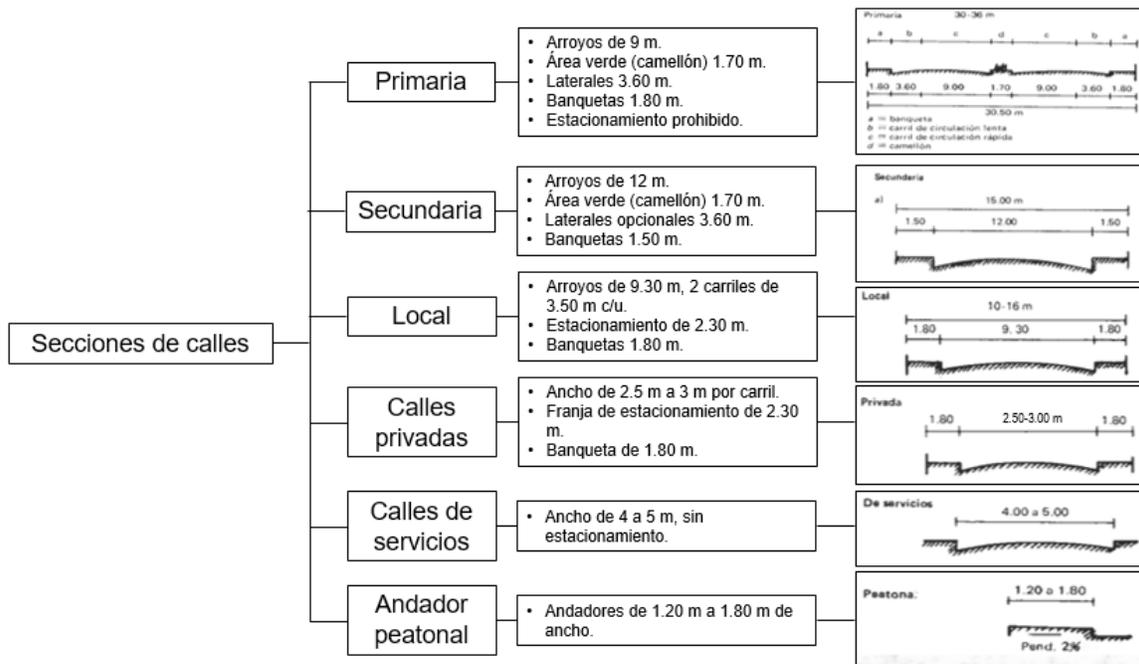
Teniendo así tres elementos principales que interactúan: el ciudadano, quien potenciará sus interacciones en el traslado de un punto a otro; el espacio público, como espacio físico de flujo del transporte (calle); y el transporte, integrando el transporte motorizado con el no motorizado.

Sin bien las ciudades han estado relacionadas al desarrollo de la movilidad, teniendo retos de convivencia entre los peatones y los vehículos, estos últimos tienen prioridad sobre las personas, debido a esto se exigen nuevas necesidades y transformaciones en el espacio.

“Por ejemplo, al construir una carretera se dividen espacios para dar prioridad al movimiento de los vehículos y se fragmentan las zonas pobladas sin considerar a los habitantes que tienen la necesidad de desplazarse a pie de un punto a otro condicionando que el peatón cruce las calles sin importar el hecho de enfrentarse a situaciones de riesgo” (Hidalgo-Solórzano, y otros, 2010).

Lo que nos lleva a las calles, las cuales sirven para distintas cosas además de transportar vehículos, en estas hay aceras donde se da la circulación y vida social de los peatones. De acuerdo con el manual de diseño urbano de (Bazant, 1984) existen 6 secciones de calles, la cuales están descritas en la siguiente figura 3.

Figura 3. Tipos de secciones de calles.



Fuente: Elaboración propia, en base al manual de diseño urbano de Bazant.

“La movilidad y la accesibilidad no dependen únicamente de los sistemas de transporte adecuados, también dependen de la diversidad y de la distribución de centralidades” (Borja & Muxi, 1971).

La accesibilidad es una red de circulación que vincula las diferentes entidades distribuidas espacialmente; resulta ser un concepto central en el análisis espacial cuantitativo y se encuentra relacionado con la fricción considerando al espacio geográfico como superficie de contacto que presenta varios impedimentos al movimiento. Estos impedimentos pueden ser mínimos cuando el traslado entre entidades se realiza en línea recta (distancia ideal), medianos cuando existen fricciones que pueden superarse o máximos cuando existen barreras infranqueables (dificultad de abrir camino) (Trigal, 2015).

No obstante, las centralidades o centros urbanos son lugares polisémicos ya que en este se desempeñan distintas funciones para el exterior. Borja y Castells (1998), identifican dos tipos de estas, las “centralidades de flujos”, las cuales se caracterizan

por una relación con el espacio unifuncional (de una sola función), comerciante y excluyente y las “centralidades de lugares” basados sobre una lógica de recalificación y de integración de los territorios urbanos.

Las centralidades no solo ayudan a la integración sino que también a la imagen que se tiene de la ciudad, ya que facilitan al habitante a recordar de manera legible y fácil el entorno, es decir, crean puntos de referencia.

“Una ciudad legible será aquella en la cual sus residentes o usuarios identifiquen, estructuren y den significado a los lugares frecuentados” (Lynch, 1960).

Sin embargo la legibilidad, la organización y la orientación no se dan de la misma manera en las periferias de la ciudad, ya que al haber segregación y exclusión social en estas se crean principalmente asentamientos informales en los cuales existen obstáculos para que las personas tengan movilidad adecuada para relaciones directas con las actividades urbanas o no cuenten con calles y aceras en buenas condiciones provocando que los habitantes se enfrenten a situaciones de riesgo.

La movilidad representa un desafío para la vida en las ciudades, esta tiene que ser segura para que las personas no estén expuestas a riesgos previsibles, y sostenible para un desplazamiento eficiente y aceptable para los individuos y la sociedad ya que influye en la estructura urbana provocando que los habitantes tengan acceso a las calles que conforman la ciudad.

1.4.3 INFRAESTRUCTURA Y ESPACIO PÚBLICO.

La infraestructura se conoce como un conjunto de elementos necesarios para la creación y funcionamiento de las ciudades, haciéndola básica para las sociedades, ya que comprende de diferentes sectores como el energético, sanitario, telecomunicaciones y transporte, siendo esenciales para el funcionamiento de las sociedades.

Dicho lo anterior, la correcta disposición de estos elementos depende, en gran medida, el bienestar de las personas, así como su capacidad para desempeñar sus actividades cotidianas.

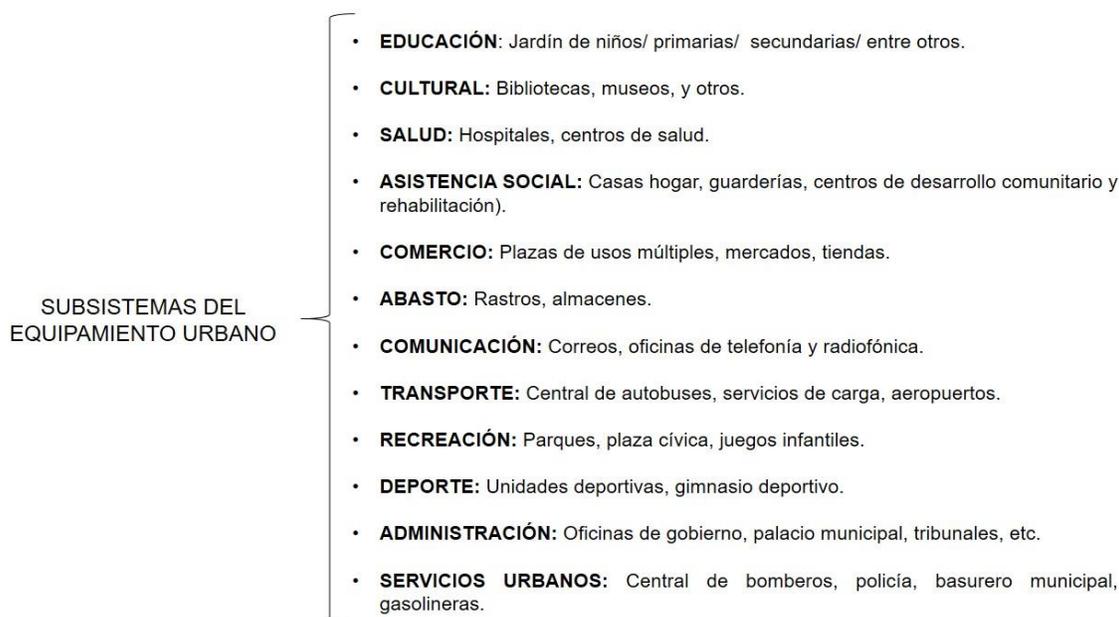
La conformación y el funcionamiento de las ciudades dependen del uso de suelo, ya que este ha sido un elemento indispensable de la actividad humana. Se puede clasificar en dos categorías: lo urbanizable (apto para ser urbanizado para uso residencial o industrial, entre otros), y no urbanizable (espacios protegidos por su valor agrícola, forestal o ganadero, por recursos naturales, preservación de flora y fauna o equilibrio ecológico).

En ocasiones lo urbanizable se encuentra en los límites de las ciudades, lo cual dificulta la llegada de servicios básicos, tales como obras de infraestructura necesarias para la vida, entre estos se encuentran: el sistema de abastecimiento de agua, el sistema de alcantarillado de aguas servidas, drenaje de aguas pluviales, alumbrado público, energía eléctrica, servicios de recolección de residuos sólidos, gas, seguridad pública, asistencia médica, servicio de transporte, entre otros.

Hay que mencionar, además que paralelamente con el suelo, la infraestructura y los servicios, el equipamiento urbano es uno de los componentes fundamentales en los asentamientos urbanos predominando en el uso público de las ciudades, ya que estos son el conjunto de edificios y espacios en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo proporcionando a la población servicios de bienestar social y apoyo a las actividades económicas, sociales culturales y recreativas (CONURBA, 2015).

El equipamiento urbano se clasifica en subsistemas: educación, cultural, salud, asistencia social, comercio, abasto, comunicación, transporte, recreación, deporte, administración y servicios urbanos (SEDESOL S. d., 1999). Algunos de estos equipamientos se ubican en el espacio público.

Figura 4. Elementos de equipamiento urbano.



Fuente: Elaboración propia, con base en tomos del sistema normativo de equipamiento urbano de SEDESOL.

Si bien, la infraestructura ayuda a definir lugares, desde la calle o camino que proporciona acceso a los emplazamientos situados a lo largo de sus bordes como hasta aquellas infraestructuras que producen el efecto opuesto de barrera u obstáculo para el paso, la obra infraestructural conlleva variadas influencias en el suelo sobre el que se hace presente.

Algunos efectos son directos y resultan de su propio cometido, al dotar los espacios a los que va dirigida de un servicio del que carecían con anterioridad. Esta capacitación inicia la diferenciación de los espacios que reciben tal dotación, o se añade a la que previamente ya tuvieron y contribuye a la definición de las cualidades del lugar urbano. De estas cualidades, unas son primarias (acceso peatonal,

abastecimiento de agua, energía, gas, saneamiento...) y otras resultan ser añadidas a las que ya existen (servicio de transporte, línea telefónica...) (Ramos, 2015).

“Para lograr definir el espacio público es necesario que éste cuente con la infraestructura necesaria para satisfacer las necesidades colectivas” (Gaitán, 2009).

La infraestructura junto con el equipamiento urbano, forman el aspecto físico del espacio público, mientras que las experiencias de los ciudadanos lo dotan de aspectos no visibles.

1.4.4 LA SEGURIDAD EN EL ESPACIO.

La ciudad tiene funciones importantes las cuales se podrían agrupar en dos principios: en primer lugar el garantizar seguridades en todas las dimensiones (económicas, sociales, legales, urbanas), y en segundo lugar, promover la diversidad y la organización social, potenciando la vida urbana colectiva. *“Cuanto más ciudadanos utilizan la calle, más ojos hay y por lo tanto tenemos una sensación de una mayor seguridad no consciente”* (Jacobs, 1961).

La seguridad en el espacio público es un factor importante, ya que restringe amenazas a las personas y a los bienes. Esta se puede dividir en dos la primera como seguridad ciudadana objetiva que es el conjunto de sistemas de protección de la vida y los bienes de los ciudadanos ante los riesgos o amenazas provocados por distintos factores y la seguridad ciudadana subjetiva, que es la sensación de temor que tiene un individuo ante riesgos que puedan ocasionarse en un futuro que es incierto, generando arquetipos, roles, expectativas, y estigmatizaciones respecto al tema de seguridad (Gamazo & Aransay, 2013).

La seguridad de los ciudadanos tiene relación con el espacio público y estos tienen influencia en la vida de las personas para que estas se sientan seguras realizando las actividades de su día a día, es decir, el encuentro y el intercambio hacen que los espacios se encuentren vivos garantizando lugares seguros.

Jane Jacobs plantea que hay tres nociones básicas que deben aplicarse equilibradamente para que el espacio sea seguro: *“clara demarcación entre los espacios públicos y privados, ojos en la calle que miren lo que ocurre y que pertenezcan a los propietarios naturales del espacio público y el uso continuo de los espacios”* (Jacobs, 1961).

Por lo tanto, la clara demarcación se determina porque el espacio público satisface las necesidades urbanas colectivas que trasciende los límites de los intereses individuales y se caracteriza físicamente por su accesibilidad como calles, plazas, edificios públicos como las bibliotecas, escuelas, hospitales, etc.

Sin embargo en los espacios privados ejercen un dominio mediante la propiedad, es decir está compuesto por un espacio individual que da intimidad y el acceso se vuelve prohibido o limitado.

En la medida en que nuestras ciudades estén orientadas en la búsqueda del equilibrio entre lo público y lo privado, en esa misma medida se comenzara a reconocer los beneficios que tiene la ciudad.

Los ojos en la calle es quizá algo fundamental, la calle necesita ojos que la miren pero en la mayoría de las ciudades modernas esos ojos se encuentran escondidos dentro de las casas, automóviles y centros comerciales.

Ahora bien las periferias de las ciudades continuamente están asociadas a la inseguridad ya que en menor medida afecta a estos grupos excluidos en el sector informal que en su mayoría no están protegidos. El espacio público ayuda a estos asentamientos a cubrir necesidades y a dar hábitos, haciendo que la seguridad la hagan los propios habitantes acatando sus propias normas para transitar de manera segura y cómoda.

El uso continuo de los espacios se debe dar por la actividad en la ciudad, una ciudad sin actividad será insegura, *“cuanto mayor sea el conjunto de interesados legítimos que sean capaces de satisfacer las calles de una ciudad y los establecimientos que en ellas están instalados, mejor para esas calles, para la seguridad y grado de civilización en la ciudad”* (Jacobs, 1961).

Como se comentó anteriormente, la ciudad actual se caracteriza por una fragmentación espacial y social, el espacio se encuentra dividido en zonas muy marcadas que responden a diferentes funciones acompañado de una segregación social evidente que crea problemas de inestabilidad como inseguridad o marginación.

Ahora bien los espacios públicos son lugares en la ciudad donde las personas ocupan y circulan de manera continua a través de su vida cotidiana. *“Lugares en común dentro de una sociedad, que son diseñados para distintos usos, según la*

necesidad o funciones para que han sido creados. En otros casos, los espacios ya existentes toman funciones específicas según las necesidades de sus usuarios” (Fonseca, 2014).

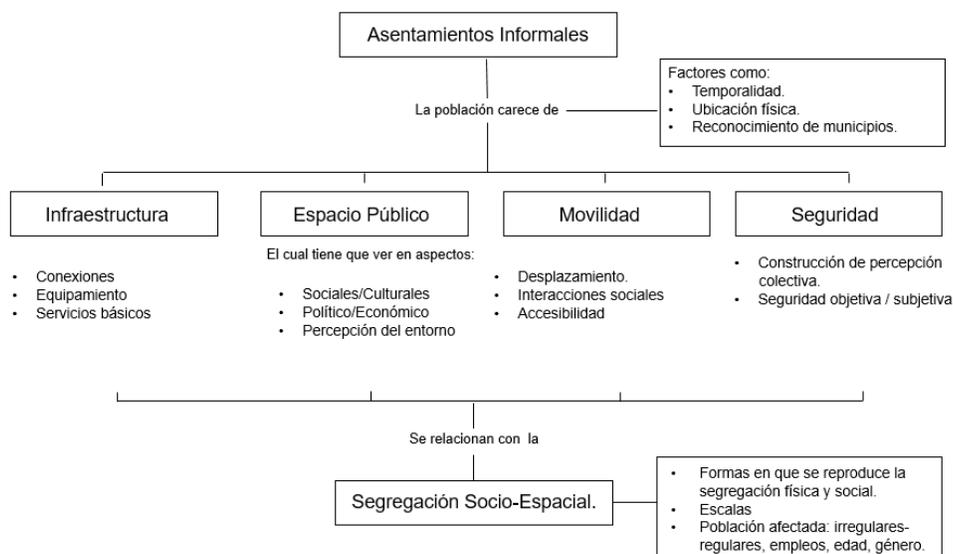
CAPÍTULO II. ESTRATEGÍA TEORICA METODOLÓGICA.

Si bien, el crecimiento hacia las periferias ha traído consigo grandes retos para la sociedad, uno de ellos son los asentamientos informales, los cuales se destacan por una serie de carencias estructurales y sociales, haciendo que estos se aislen de los centros urbanos provocando una segregación socio-espacial, determinada por las múltiples diferencias culturales/sociales y políticas/económicas. Esto promueve la desintegración social y la creación de estigmas entre los habitantes de otros asentamientos.

El espacio público en estos asentamientos ocupa un lugar importante, ya que este no es solo un espacio de recreación, sino que también es un elemento ordenador, creando una relación entre la sociedad y el entorno.

Desde el supuesto que los habitantes de asentamientos informales que experimentan múltiples carencias en el espacio público, infraestructura, movilidad, seguridad las cuales están distribuidas de manera diferencial en el espacio municipal y local. Y estas se relacionan con la segregación socio-espacial en que viven sus pobladores, como se explica a continuación en la figura 5.

Figura 5. Relación de variables.



Fuente: Elaboración propia.

2.1 INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y SEGURIDAD.

Cuadro 1. Observables de movilidad, infraestructura y seguridad.

MOVILIDAD	<ul style="list-style-type: none">• DESPLAZAMIENTOS• INTERACCIÓN SOCIAL• ACCESIBILIDAD
INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none">• SERVICIOS BÁSICOS (agua potable, drenaje, calles, electricidad, transporte).• EQUIPAMIENTO (escuelas, hospitales, iglesias, etc.)
SEGURIDAD	<ul style="list-style-type: none">• SENSACIÓN DE TEMOR (Seguridad subjetiva).• RIESGOS Y AMENAZAS (Seguridad objetiva).

Fuente: Elaboración propia.

Como explique en el apartado anterior, existe una relación entre las carencias en la movilidad, infraestructura y seguridad en el espacio público con la segregación vivida por la población de asentamientos informales. En este apartado explicaré cuáles serán los observables de dichos elementos relacionados a la segregación.

En esta tesis, se propone entender a la movilidad como los desplazamientos físicos dentro de la ciudad, estos desplazamientos también crean interacciones entre las diversas redes y sistemas, es decir, se establece una red de relaciones sociales y un intercambio de flujo de personas, bienes y servicios sobre la base de una infraestructura determinada y que tiene el potencial de dar forma y sentido al espacio (Moreno, 2013). Pero desde el supuesto que dichos desplazamientos pueden ser diferenciados por el tipo de población y por referentes imaginarios (los cuales influyen en las prácticas sociales), se propone revisar las diferencias en dichos desplazamientos, la interacción y la accesibilidad.

El desplazamiento de las personas se vuelve una actividad de carácter cotidiano como el ir a trabajar, comprar, divertirse, etc., éstos son la base de la infraestructura determinada. En este estudio, el centro de atención son los desplazamientos cotidianos de los ciudadanos, los cuales se realizarán en espacios accesibles y donde ocurren interacciones sociales.

Es importante mencionar que para tener una buena accesibilidad se debe de contar con un buen diseño urbano, y para esto Garnica (2008), nos muestra dos tipos de accesibilidad para analizar las conexiones y relaciones entre componentes como nodos. La primera por proximidad que se refiere a la menor distancia topológica o relacional de cierto nodo a todos los demás y la segunda por intermediación la cual indica nodos que se hallan en la menor distancia topológica entre otros nodos. Cabe mencionar que los nodos en ocasiones se pueden considerar centralidades.

El siguiente aspecto es la infraestructura, que se entenderá como el conjunto de elementos necesarios para la creación y funcionamiento de la vida colectiva y comprende los servicios básicos de sectores energético, sanitario, telecomunicaciones, transporte y entre otros, involucrando directamente a los usos que se le asignan al suelo o a la prestación de servicios (Gaitán, 2009).

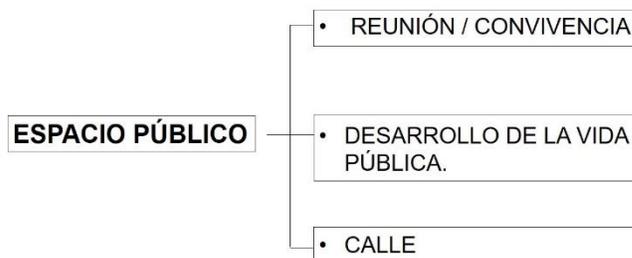
Junto con la infraestructura, los servicios y equipamiento son esenciales para el funcionamiento de la estructura social y el cumplimiento de funciones básicas, contribuyendo a las necesidades sociales (Castro, 2010).

Estos elementos (infraestructura y equipamiento) son indispensables para el funcionamiento de la estructura social, al cumplir funciones básicas y contribuir a la vida colectiva (Hernández A. , 2000).

Finalmente los aspectos de movilidad e infraestructura tienen un impacto en la seguridad del entorno, teniendo influencia en la vida cotidiana de las personas y en el espacio público. La seguridad se entiende como restricción de riesgos y amenazas a las personas o bienes y esta no solo es física que te puede poner en riesgo sino también la subjetiva (miedos) que pueden generar procesos de diferenciación o desintegración creando estigmas o etiquetamientos entre los habitantes.

2.2 ESPACIO PÚBLICO Y SUS OBSERVABLES.

Figura 6. Observables del espacio público



Fuente: Elaboración propia.

El espacio público es entendido como un lugar de encuentro, de relaciones entre personas o grupos, y donde se desarrolla la vida pública. Este puede entenderse en diferentes categorías como: lo social/cultural, político/económico y legible/imaginable. La primera, entiende que el espacio público teje y configura la cultura de las comunidades. Lefebvre (1991) señala que las relaciones que se dan en un lugar por parte de los usuarios crean un espacio social, donde crean encuentros y desarrollan la vida pública.

La segunda, donde el espacio público está sujeto al carácter jurídico, ya que estos están sometidos a la regulación de la administración pública y el Estado continúa garantizando la ciudadanía y la ramificación de los espacios. Borja (1971) señala un espacio público en lo político como un espacio de la vida comunitaria o de intercambio cotidiano.

Y el tercero, nos muestra como cada persona puede percibir el espacio de distinta manera, Lynch (1960) nos plantea que existen elementos (sendas, bordes, nodos, hitos y barrios) para percibir la ciudad. Estos elementos pueden ser retomados para leer el espacio público, ya que la imagen que se crea cada individuo, es el producto del tiempo de la relación inmediata.

La calle es un elemento importante para la sociedad y espacio público. En este estudio entenderemos que cualquier espacio que genere reunión y está presente en la vida pública, será considerado público.

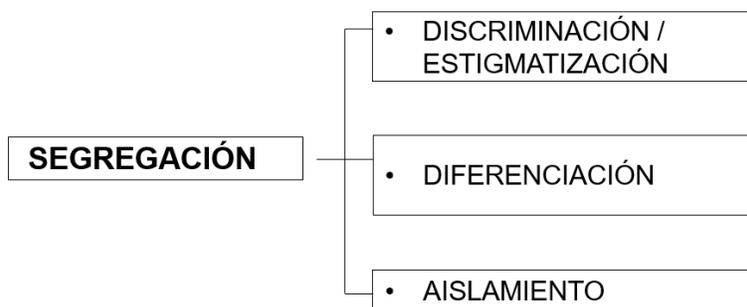
Las calles moldean la forma urbana, en ella se localizan los servicios públicos que una ciudad necesita para funcionar; además estas son el corazón de la vida pública, representando un factor clave en la calidad de vida (HABITAT, 2018). La calle tiene una función elemental y es el recuperar ese lugar donde los vecinos se encuentran, donde los niños juegan, donde generamos relaciones sociales que perduran y en donde las personas pueden desplazarse y comunicarse siendo un conducto para el intercambio de bienes y servicios.

De acuerdo con esto, se observarán las condiciones y carencias del espacio público a partir del espacio que configuren la vida comunitaria, el aspecto jurídico, la percepción de todo espacio que genere reunión y la calle.

Es importante resaltar que el espacio público se convierte en el lugar donde se representarán las condiciones de infraestructura, movilidad y seguridad, por ello se reconoce la estrecha relación entre los conceptos.

2.3 LA SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL.

Figura 7. Observables de la segregación



Fuente: Elaboración propia.

En esta investigación se entiende a la segregación como un proceso de diferenciación de la población en el espacio físico y social. Para indagar sobre dicho proceso de diferenciación se retoman autores como Sabatini, Salcedo et al (2013), que se consideran tres elementos de la segregación: estigmatización/discriminación, diferenciación y el aislamiento.

El primero, se entiende como la adjudicación de estereotipos sociales y culturales, y además como parte de los mecanismos sociales que reproducen la desigualdad social (Sabatini, Salcedo, Gómez, Silva, & Trebilcock, 2013). Cuando este etiquetamiento¹ lleva a acciones negativas se produce un proceso de discriminación, reduciendo las oportunidades de la persona estigmatizada implicando cualquier diferencia, exclusión o restricción.

El segundo elemento, es la diferenciación social, que se materializa en la división social y se expresa especialmente a través la estratificación social² (Duhau, 2003).

¹ De acuerdo con la teoría llamada de “etiquetamiento” desarrollada durante los años 1960-1970, la cual esta estudia como la auto-identidad y el comportamiento de los individuos puede ser determinado o influenciado por términos que se usan para clasificarlos negativamente (discapacidad física o mental, criminales, genero, clases sociales, minorías raciales, etc.) y esta se asocia con el concepto de una profecía que se cumple y con los estereotipos (Abreu, 2019).

² Para Bernard Barber (1974), la estratificación social en su sentido más general se refiere a la división de la sociedad en relación a los diferentes estratos o capas tratándose de una jerarquía de grupos sociales, es decir una estructura de desigualdades regularizadas en la que los hombres son situados más arriba o más abajo, de acuerdo con el valor que se concede a sus varios papeles y actividades sociales.

Y tercero, es la experimentación de sentimientos de diferencia en inferioridad con respecto a los demás, (Suárez, 2005) dada por el aislamiento social, que tiende a caracterizarse por una composición social precaria.

El aislamiento social en una zona segregada se ve reforzada por la separación morfológica del resto de la ciudad, la localización de los asentamientos en las periferias los aleja de los lugares de mayor circulación potenciando la sensación de abandono (Tecco & Fernández, 2008). La estigmatización y el aislamiento son un efecto de la disposición espacial, por lo que estas formas de segregación conducen a una desintegración.

Así mismo, la segregación puede aparecer en diferentes escalas, desde lo municipal, lo estatal, lo nacional o inclusive individual.

2.4 METODOLOGÍA.

El siguiente apartado, tiene como objetivo mostrar cómo se identificaron las condiciones y carencias a partir de cinco categorías (espacio público, segregación, movilidad, infraestructura y seguridad) en dos asentamientos de origen informal ubicados en las periferias de Michoacán y Oaxaca.

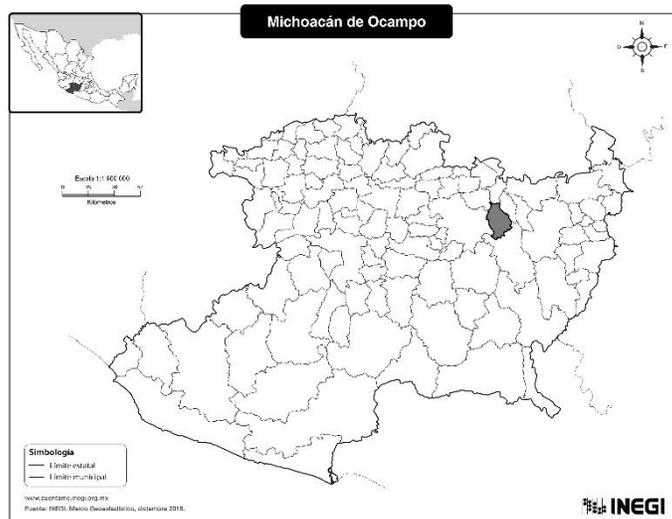
Si bien, es importante aclarar que no se está haciendo una comparativa entre estos dos asentamientos, sino más bien una revisión donde se mostrarán las mismas categorías y a partir de ello se entenderá como se expresa la segregación en ambos asentamientos, de acuerdo a sus distintos procesos de configuración y localización.

Se usan estas categorías porque permite relacionar las carencias (infraestructura y seguridad) con la segregación en el espacio público de asentamientos informales en las periferias.

2.4.1 ÁREAS DE ESTUDIO.

a) CHARO, COMUNIDAD LOS GIRASOLES (FRACCIONAMIENTO).

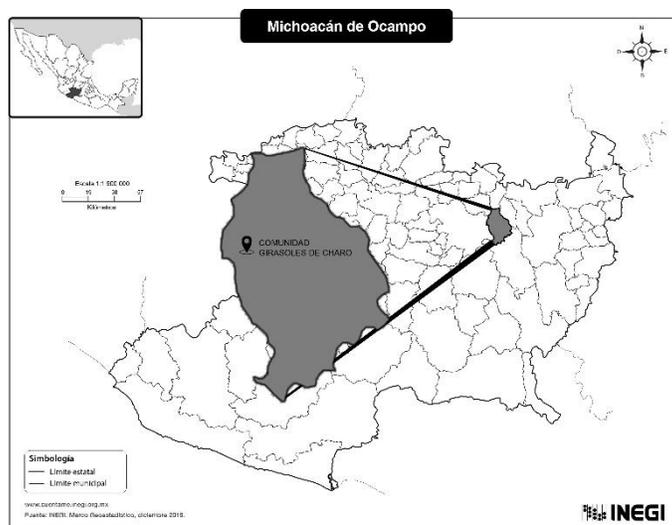
Mapa 1. Ubicación del municipio de Charo en el estado.



Fuente: INEGI, marco geo estadístico diciembre 2018.

La comunidad Girasoles, se localiza en el Charo uno de los municipios que forma parte de la Zona Metropolitana de Morelia (ZMM) en el Estado de Michoacán de Ocampo, Charo colinda al norte con Tarímbaro y Álvaro Obregón, al este con Indaparapeo, al sur con Tzitzio y al oeste y suroeste con el municipio de Morelia (Ayuntamiento, 2018-2021). Charo tiene una extensión territorial de 323.16 km² equivalente a 0.29% de la superficie de Michoacán. En 2015, la población total de Charo fue de 21,723 personas, lo cual represento el 0.5% de la población del estado (SEDESOL, 2015).

Mapa 2. Ubicación de comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).

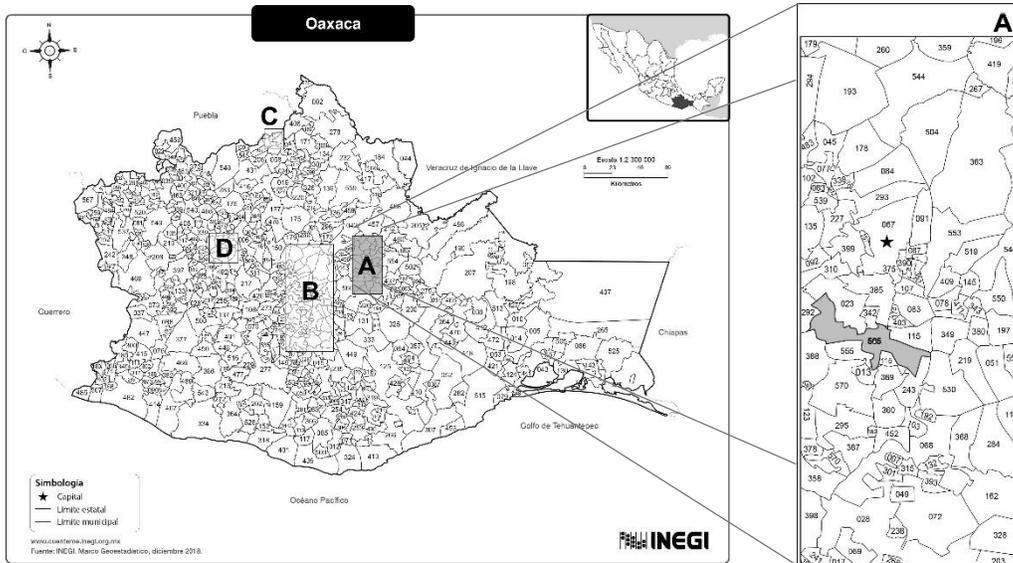


Fuente: Elaboración propia en base a mapa de INEGI, marco geo estadístico, diciembre 2018.

La comunidad los Girasoles (fraccionamiento) se localiza a 7.3 km de la cabecera municipal de Charo, y cuenta con una población de 41 habitantes (21 hombres / 20 mujeres). Presenta un grado de marginación alto y un bajo en rezago social, debido a las carencias en infraestructura, equipamiento, servicios, etc. (SEDESOL, 2010 a).

b) VILLA DE ZAACHILA, COMUNIDAD VICENTE GUERRERO.

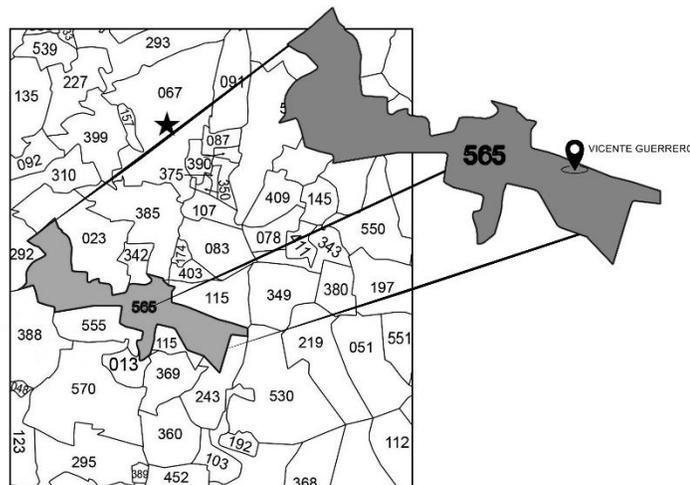
Mapa 3. Ubicación del municipio Villa de Zaachila en el estado.



Fuente: Elaboración propia en base a mapa de INEGI, marco geo estadístico, diciembre 2018.

Villa de Zaachila es un municipio perteneciente al Estado de Oaxaca y se localiza en la región de Valles Centrales y la zona Metropolitana de Oaxaca, colindando al norte con Jalpan y San Pedro la Reforma, al oriente con la Hacienda de Tlanichico y Noriega, al sur con Trinidad Zaachila y al este con San Pablo la Raya y Mantecón. Este municipio es el número 565 y tiene una superficie de 81.695 km², cuenta con una población de 34,101 habitantes, su grado de marginación municipal es medio, con un grado de rezago social municipal medio (SEDESOL, 2010 b).

Mapa 4. Ubicación de comunidad Vicente Guerrero.



Fuente: Elaboración propia en base a mapa de INEGI, marco geo estadístico, diciembre 2018.

Dentro del municipio de Villa de Zaachila se ubica la localidad Vicente Guerrero, la cual en 2010 ya contaba con un total de 13,794 habitantes (6,662 hombres/ 7,132 mujeres) y es considerada una de las localidades más pobladas del municipio, alcanzando en el 2016 la calidad de Agencia municipal, su grado de marginación en la localidad es alta y el grado de rezago social es medio (SEDESOL, 2010 c).

2.4.2 MÉTODO.

El trabajo de campo se realizó en diferentes temporalidades. En la comunidad Girasoles en septiembre de 2019 y en la comunidad Vicente Guerrero en agosto de 2019 y marzo de 2020³.

En general, los instrumentos para recolectar la información fueron tres:

- 1) Se realizaron entrevistas con la intención de que los habitantes representaran de manera libre su territorio, aportando una construcción colectiva de sus experiencias, su percepción del espacio, sus desplazamientos cotidianos y así como la identificación de nodos, hitos, bordes entre otros, dentro de la comunidad, indagando también en el acceso y carencias en servicios e infraestructura.

En el caso de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento), las entrevistas se aplicaron a cinco familias de la comunidad, y se trabajó de manera colectiva.

Y por el contrario en la comunidad Vicente Guerrero las entrevistas e información se obtuvieron por medio de los funcionarios de la Agencia municipal, no fue posible contactar a los grupos domésticos.

- 2) Mapeos participativos los cuales representan visualmente información del contexto determinado y como la comunidad percibe su entorno, ayudando al análisis de los recursos disponibles y sus usos según las condiciones físicas y geográficas.
- 3) Uso de fotografías aéreas y en sitio como apoyo para recolección visual de información del espacio.

La diferencia en el acercamiento a las comunidades está determinada por la emergencia sanitaria causada por el COVID-19, limitando que se pudiera avanzar en la recolección de datos a escala familiar, principalmente en la Agencia Vicente Guerrero. Para superar esta limitación en la Agencia se usó mayormente técnicas

³ Debido a la ubicación geográfica de ambas comunidades, el trabajo de campo se realizó en diferentes momentos.

de observación con recorridos virtuales por medio de Google Earth como herramientas alternativas que permitieron realizar argumentaciones.

El análisis de los datos se basó en los cinco elementos antes mencionados en la estrategia metodológica los cuales son: 1) Infraestructura, 2) Espacio público, 3) Movilidad, 4) Seguridad y 5) Segregación.

1) Infraestructura.

COMUNIDAD GIRASOLES

Ahora bien, en infraestructura se observaron las condiciones y carencias en la vialidad (estado/pavimento en carretera y calles), servicios básicos (agua, luz, drenaje, entre otros), analizando a través de los elementos de funcionamiento (postes, medidores, pozos, tinacos, etc.), y la ausencia de equipamiento urbano en la comunidad.

Cuadro 2. Infraestructura comunidad Girasoles.

INFRAESTRUCTURA	Se relaciona con:
	<ul style="list-style-type: none"> * Vialidad (estado, pavimento). * Elementos de infraestructura en servicios públicos. (energía eléctrica, pozos, postes, tinacos, etc). * Equipamiento.

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

VICENTE GUERRERO.

En infraestructura se revisaron las condiciones y carencias en los servicios básicos (agua potable, energía eléctrica, entre otros), calles (dimensión y estado), y equipamiento.

Cuadro 3. Infraestructura Vicente Guerrero.

INFRAESTRUCTURA	Se relaciona con:
	<ul style="list-style-type: none"> * Servicios básicos (elementos). * Vialidad. * Equipamiento.

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

2) Espacio público.

COMUNIDAD GIRASOLES.

En el espacio público específicamente se basó en la identificación de sitios donde la población realiza actividades de convivencia y desplazamiento de los cuales se reconocieron tres: el parque, plaza de toros y escuela.

VICENTE GUERRERO.

El espacio público en esta comunidad se analizó mediante el desplazamiento que se da en los espacios existentes (mercado, plaza [espacio de conflicto de ideología y cultura], el proyecto de parque urbano y calles).

3) Movilidad.

COMUNIDAD GIRASOLES.

En movilidad se revisó a través de identificar el tipo y frecuencia en el transporte público (frecuencia y tipos de transporte), la accesibilidad en diferentes temporadas de año e interacción social de la cual se identificó porque los habitantes establecen un tipo de contacto mientras se desplazan de un punto a otro.

Cuadro 4. Movilidad comunidad Girasoles.

	Se relaciona con:
MOVILIDAD	* Transporte público (frecuencia y tipos de transporte). * Accesibilidad. * Interacción social.

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

VICENTE GUERRERO.

En movilidad se observó mediante los tipos de transporte y las condiciones de accesibilidad que los habitantes de la comunidad usan para trasladarse al trabajo que es principalmente fuera de la comunidad. No fue posible identificar la frecuencia en que se utiliza por la falta de información a nivel familiar.

Cuadro 5. Movilidad Vicente Guerrero.

MOVILIDAD	Se relaciona con:
	* Tipos de transporte * Desplazamientos. * Accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

4) Seguridad.

COMUNIDAD GIRASOLES.

La seguridad de la comunidad se identificó a partir de la percepción de los habitantes, se observó también el uso que le dan al espacio público, y se identificó que personas usan el espacio.

Cuadro 6. Seguridad comunidad Girasoles.

SEGURIDAD	Se relaciona con:
	* Percepción del espacio. * Con el uso del espacio. * Personas que utilizan el espacio.

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

VICENTE GUERRERO.

Respecto a la seguridad del asentamiento se identificó que la percepción de seguridad de los habitantes se relaciona con la localización del basurero, también observando quienes usan el espacio, la percepción y localización respecto a la seguridad de sus viviendas o salud. En esta sección no se identificaron los diferentes usos del espacio a nivel familia, por la dificultad de continuar recabando información durante la pandemia.

Cuadro 7. Seguridad Vicente Guerrero.

SEGURIDAD	Se relaciona con:
	<ul style="list-style-type: none"> * Percepción del espacio. * Uso del espacio (quienes lo usan)

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

5) Segregación.

COMUNIDAD GIRASOLES.

Respecto a la segregación se analizó al interior y exterior de la comunidad. Para ello, se observó la estigmatización, diferenciación (localización/origen) y aislamiento. Fue importante reconocer a la población más segregada de acuerdo con su edad o género.

Cuadro 8. Segregación comunidad Girasoles.

SEGREGACIÓN	Se relaciona con:
	<ul style="list-style-type: none"> * Estigmatización (al exterior). * Aislamiento localización/origen (etiquetamientos). * Diferenciación (acceso a servicios públicos y comunidad en la que viven).

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

VICENTE GUERRERO.

En cuanto a segregación se identificaron 5 elementos relacionados: etiquetamiento, estigmatización (interior y exterior), condición de trabajo, prejuicios y estigmatización territorial⁴

Cuadro 9. Segregación Vicente Guerrero.

SEGREGACIÓN	Se relaciona con:
	<ul style="list-style-type: none"> * Etiquetamientos (diferenciación entre los mismos habitantes, acomodándose a partir de su origen). * Condición de trabajo (exterior). * Prejuicios (por violencia, acceso a servicios o por la zona en la que viven). * Estigmatización (interior, exterior y territorial)

Fuente: Elaboración propia mediante el análisis de datos.

⁴ El concepto de estigmatización territorial une el modelo elaborado por Goffman, sobre el manejo de la "identidad deteriorada", con la teoría del "poder simbólico" desarrollada por Bourdieu, para así capturar cómo la tacha de un lugar puede afectar a residentes de barrios menospreciados, a sus vecinos, operadores comerciales, etc. La estigmatización territorial no es una condición estática o un proceso neutral, sino una forma significativa y perjudicial de acción mediante la representación colectiva centrada en un lugar determinado (Wacquant, Slater, & Pereira, 2014).

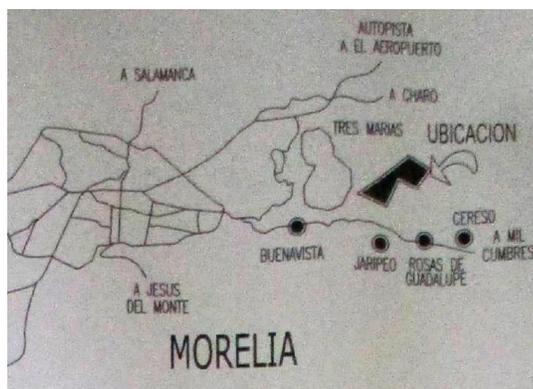
CAPÍTULO III. COMUNIDAD LOS GIRASOLES (FRACCIONAMIENTO), CHARO, MICHOACÁN.

El objetivo de este capítulo es analizar los antecedentes, características poblacionales, la condiciones de infraestructura, espacio público, movilidad, seguridad y segregación, de manera que podamos comprender las problemáticas que viven los habitantes de la comunidad.

3.1 ACCESO A SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA EN LA COMUNIDAD.

Este asentamiento es de origen irregular y es nombrado por los habitantes como Girasoles I, y ante el INEGI es reconocido como Los Girasoles (fraccionamiento), su origen es incierto y se puede localizar en dos momentos. El primero, en 1996 con la parcelación y posterior lotificación del ejido, y el segundo, en 2010 de acuerdo con lo planteado por los pobladores. La comunidad Los Girasoles pertenece al ejido San José de las Torres de Morelia, pero se sitúa físicamente en Charo por lo que la jurisdicción le corresponde a este.

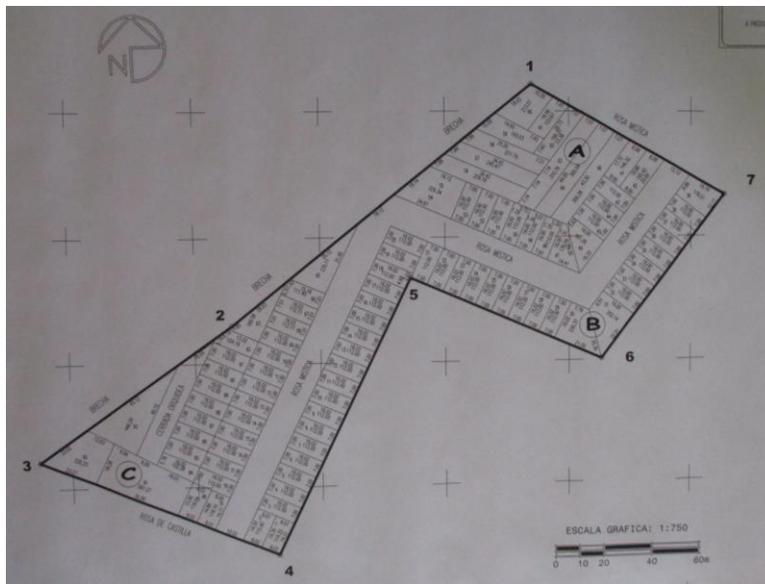
Mapa 5. Croquis de ubicación de comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).



Fuente: Croquis obtenido a través de plano de proyecto de lotificación, abril 2018.

Asimismo, se tiene conocimiento de dos planos de lotificación a través de los cuales se realizó el proceso de compra-venta. El primero (mapa 6) que es “Los Girasoles (fraccionamiento)” se fraccionó en 93 lotes y 3 manzanas, con una superficie total de 17,359.59 m², siendo este el reconocido por parte de INEGI y los habitantes de la comunidad, ya que con este primero fue que compraron sus terrenos. En este plano no se consideraron áreas verdes y los espacios públicos existentes no toman en cuenta el 3% de área verde de la superficie total del asentamiento que se deben tener de acuerdo con las normativas.

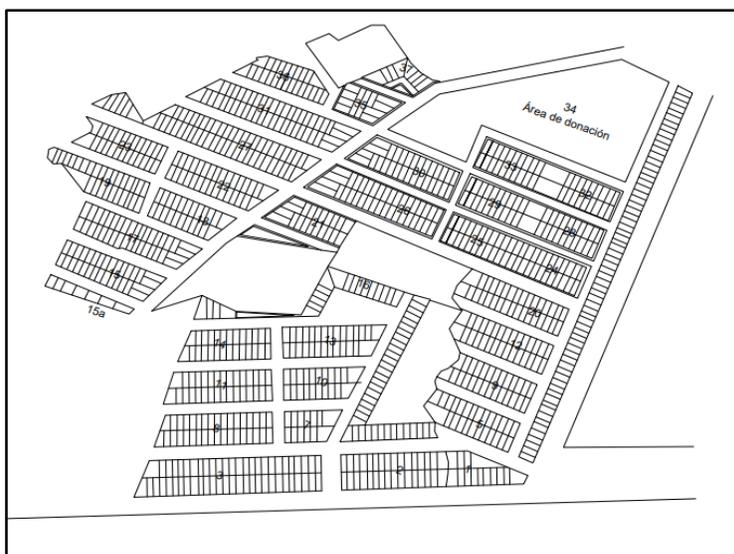
Mapa 6. Plano de lotificación 1.



Fuente: Plano obtenido de la lotificación realizado en Abril de 2018.

En el segundo (mapa 7), su nombre es cambiado a “Real de catorce” y se fraccionó en 1046 lotes, este plano no tiene ningún tipo de autorización por parte de las autoridades municipales y por lo tanto no es reconocido. Si bien, todos los lotes ya están vendidos, y ya existen construcciones a pesar de que no se puede construir cerca del Centro de Readaptación Social (Cereso) “Gral. Francisco J. Múgica”. Además de que en este plano si se consideraron áreas de donación, áreas de vialidad y áreas verdes.

Mapa 7. Plano de lotificación 2.



Fuente: Plano de lotificación y vialidad obtenido de un habitante del asentamiento.

Ahora bien, este asentamiento informal en cualquiera de las dos lotificaciones, tiene una carencia en el proceso de planeación que dificulta que los espacios sean los adecuados, es decir, desde su origen no se consideraron áreas para equipamiento urbano, infraestructura y espacios públicos, como plantea la normativa de equipamiento urbano de SEDESOL y el código urbano.

Es importante mencionar que una de las principales razones por la que los habitantes del asentamiento adquirieron estos lotes fue para tener un espacio propio para brindar a su familia, ya que en donde vivían antes compartían vivienda con más personas, otra razón fue la facilidad de pagos que les dieron para obtenerlos, esto sin importar las condiciones del asentamiento ya que algunos de los compradores ya habían vivido en sitios similares. En el siguiente cuadro se muestra que tan distinto fue para cuatro familias el adquirir un terreno en la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).

Cuadro 10. Adquisición de terrenos comunidad Los Girasoles.

FAMILIA	RAZÓN POR LA QUE VIVE EN EL ASENTAMIENTO	AÑOS QUE TARDO EN PAGARLO	AÑO EN QUE LLEGARON A VIVIR A LOS GIRASOLES.
1	Para que sus hijos tuvieran un lugar donde jugar	2 años y medio	2016
2	Querían un espacio propio para su familia	4 años con pagos de \$1000 pesos al mes.	2014
3	Se mudaron para tener a su familia cerca	6 años	2004
4	Ya habían vivido en una zona igual	15 días	2011

Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas realizadas el 21 de octubre y 28 de septiembre de 2019.⁵

La importancia de la infraestructura representa todo un sistema a disposición de la ciudadanía, es decir, funciona como un medio para asegurar bienes y servicios además de que promueve el crecimiento y contribuye a la calidad de vida del ser humano.

Si bien, en la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) se ha identificado que la infraestructura que se encuentra actualmente no cumple con las necesidades de sus habitantes.

En primer lugar se identificó que para llegar a la Carretera Federal Morelia-Toluca, los habitantes de la comunidad únicamente tienen dos accesos por la calle Brecha y la calle Rosa Mística, de las cuales ninguna cuenta con pavimentación y por lo tanto tampoco existen banquetas (ver Imagen 1.).

⁵ En el estudio se revisaron cinco familias pero solo cuatro argumentan una razón por la que llegan al asentamiento, por eso la familia número cinco no es incluida en el cuadro 10.

Imagen 1. Accesos a la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).



Fuente: Elaboración propia en base a mapa de Google Earth 2020.

Imagen 2 y 3. Calle Rosa Mística sin pavimento.

Imagen 2.



Imagen 3.



Fuente: Ambas imágenes son obtenidas de trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, septiembre 2019.

En segundo lugar, se identificó una gran carencia en cuanto a servicios básicos, de los cuales los habitantes relatan que no cuentan con el apoyo del municipio para tener agua, luz y drenaje, de modo que se han tenido que organizar para poder acceder a estos servicios. Mostrando que la condición de aislamiento de la estructura gubernamental del municipio ha sido una oportunidad para que los habitantes se organicen, con el fin de mejorar sus condiciones.

Para el acceso a agua potable han tenido que hacer depósitos de agua (cisternas) y en algunas viviendas cuentan con tinacos, los cuales rellenan cada mes o dos meses, por medio de pipas de agua que les cuestan alrededor de \$600 a \$700 pesos⁶.

Imagen 4 y 5. Ejemplos de viviendas con depósito en azotea para almacenar agua (tinaco).

Imagen 4.



Imagen 5.



Fuente: Ambas imágenes son obtenidas de trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, septiembre 2019.

Asimismo, la energía eléctrica la obtienen por medio de otros vecinos que la comparten con los demás habitantes ya que se les otorgó luz por vivir a la orilla de la carretera y otros habitantes la roban por medio de un cable. A pesar de que ya hay postes para poder colocar el servicio de luz, el ayuntamiento no los ha tomado en cuenta para las mejoras en la comunidad.

⁶ Este pago es el equivalente al costo del servicio de agua en un año de la población integrada a la administración en localidades reconocidas por el Ayuntamiento. Mostrando que la ausencia de servicios básicos otorgados por el ayuntamiento encarece casi doce veces el costo del agua.

Imagen 6 y 7. Infraestructura eléctrica existente.

Imagen 6.



Imagen 7.



Fuente: Ambas imágenes son obtenidas de trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, septiembre 2019.

En cuanto al servicio de drenaje es completamente nulo, los habitantes cuentan con fosas sépticas o sus desechos los mandan directamente a los afluentes naturales, provocando una contaminación en arroyos y calles (espacios públicos), así como también riesgos para la salud. De igual forma que los postes de luz, ellos ya cuentan con parte de la tubería necesaria para poder comenzar a canalizar el drenaje.

Por lo que refiere a equipamiento urbano, en la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento), no se cuentan con hospitales, escuelas, iglesias, etc⁷. Por lo que tienen que trasladarse a comunidades cercanas (Irapeo y comunidad Rosas de Guadalupe), que como vimos anteriormente se exponen a ser discriminados o tratados de manera desigual⁸.

⁷ El tamaño de la población de una localidad define el tipo y nivel de especialidad del equipamiento que se le debe asignar y ambos determinan el nivel de servicios que le corresponden, respetando los radios de servicio (SEDESOL, 2010).

⁸ La comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) es una localidad dependiente ya que de acuerdo con la estructura del sistema normativo las localidades dependientes, se refieren a las localidades o centros de población en los que no se justifica establecer un equipamiento y que, en consecuencia, dependerán de una localidad mayor para tener acceso a los servicios correspondientes (SEDESOL, 2010).

3.2 CONTEXTO DEL ESPACIO PÚBLICO Y CARACTERÍSTICAS GENERALES.

En primera instancia como vimos en el capítulo I, el espacio público para la sociedad se convierte en un elemento importante, ya que en este se da el desarrollo de la vida pública y se establecen relaciones de convivencia. En este apartado se analiza el espacio público considerando su dimensión socio-cultural, político-económica y su legibilidad.

Recordemos que el origen de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento), no establece que tengan espacios públicos planeados o establecidos jurídicamente, es decir, que al formarse el asentamiento no se planteó el tener espacios públicos ni se estableció en la venta de lotes, es decir no hay espacios donados y luego recepcionados por el gobierno municipal, para darle mantenimiento. Todos los espacios de uso público son privados a excepción de las calles, que una vez regularizado serán donadas al ayuntamiento.

Actualmente en la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) se identificaron dos espacios considerados públicos que cumplen con la categoría de social, donde la población realiza actividades de convivencia. El primero la plaza de toros “El Centenario” ubicada al oeste del asentamiento, que no fue considerado dentro de la comunidad y por lo tanto no estuvo planeado para que la población tenga acceso a este.

Imagen 8. Ubicación de plaza de toros “El Centenario”

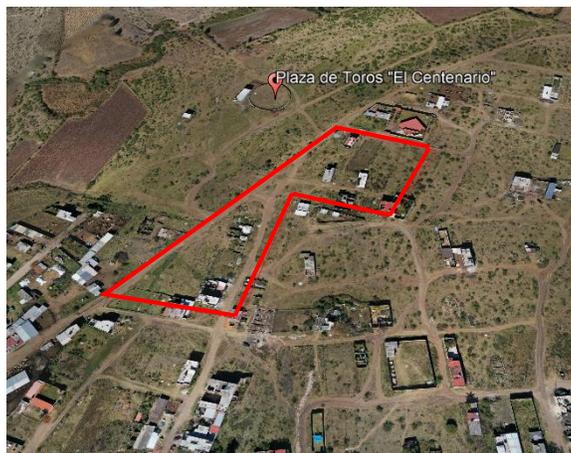


Imagen 9. Plaza de toros “El Centenario”.



Fuente: Imagen 8. Obtenida a través de Google Earth con fechas de imágenes del año 2020 e imagen 9. Obtenida de trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, septiembre 2019.

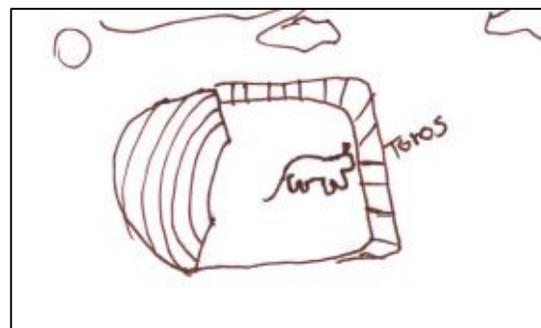
De acuerdo a la percepción de la población, este espacio cambia de función. Los habitantes mayores de 15 años identifican a “El Centenario” un hito, es decir, un lugar de referencia desde jóvenes a adultos, como se muestra en los dibujos (imagen 10 y 11) realizados por dos habitantes (74 y 27 años) del asentamiento que retoman dicho espacio para describir su asentamiento y vivienda. Mostrando que también estaría en la categoría de legible. Esto demuestra que el “Centenario” cumple como espacio público ya que da una función social de acuerdo con la percepción de los habitantes.

Imagen 10 y 11. Lugar de referencia (hito) de habitantes de Los Girasoles (fraccionamiento).

Imagen 10.



Imagen 11.



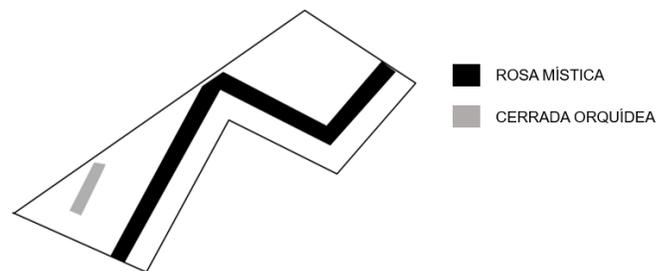
Fuente: Imágenes 10 y 11 obtenidas por medio de entrevistas realizadas en trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, octubre 2019, aplicadas a integrantes de las familias Tinoco y Barón. El de la imagen 10 realizado por un hombre de 74 años y el de la imagen 11 por una mujer de 27 años.

En segundo, las calles de comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) son un espacio público que permiten la interacción social, es un espacio de reunión entre vecinos, moldea la forma urbana (traza del asentamiento), además de que permiten el desplazamiento de la población y en ella circulan los escasos servicios del asentamiento.

En ese sentido, el perímetro de la comunidad está delimitado por dos calles, la primera con el nombre de Rosa Mística y la segunda calle es cerrada llamada Orquídea y de acuerdo con la percepción de la población dichas calles son consideradas sendas (imagen 12).

La interacción social que existe es distinta en las calles, en general los adultos y jóvenes plantean que interactúan poco en las calles. Ellos utilizan el espacio para comprar, para desplazarse al trabajo, escuela o la vivienda. Sin embargo, para los niños el uso de la calle es distinto, para ellos es su espacio de juego.

Imagen 12. Calles consideradas sendas



Fuente: Elaboración propia en base a plano de lotificación, abril 2018.

De acuerdo con lo visto en el capítulo I en el apartado 1.3 , la calle la Brecha se vuelve un divisor entre la comunidad Rosas de Guadalupe y la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) convirtiéndose desde la percepción de los vecinos en un borde, es decir, mediante un elemento lineal se marcan los límites entre estas dos comunidades (imagen 13).

Imagen 13. Calle la Brecha considerada borde.



Fuente: Elaboración propia en base a mapa de Google Earth 2020.

Existe un tercer espacio utilizado por los habitantes, pero este no es considerado público, ya que es un restaurante-bar (El Migrante) y por lo tanto es un espacio privado. Sin embargo dicho espacio cumple con las otras dos categorías de espacio público, es social porque permite la reunión entre los habitantes para la toma de decisiones y acuerdos. Este es utilizado principalmente por adultos (más de 30 años). Desde la percepción, dicho espacio se convierte en un nodo ya que se vuelve un punto estratégico donde pueden ingresar los habitantes.

Imagen 14. Restaurante-bar “el migrante”.



Fuente: Imagen obtenida a través de Google Maps, Enero 2019.

3.3 CONTEXTO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

En la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) como se vio anteriormente se tienen trazadas dos calles principales (Rosa Mística y Orquídea) y como secundarias para el acceso a la comunidad la llamada Brecha y Rosa de Castilla por donde los habitantes se desplazan cotidianamente, la carretera federal Morelia-Toluca es la vialidad de acceso principal, convirtiéndose en la vía de mayor circulación de la zona.

La calle más común para llegar al asentamiento es Rosa Mística, y como secundaria la Brecha, ambas desembocan en la carretera federal Morelia-Toluca (imagen 15).

Imagen 15. Ubicación de accesos comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).



Fuente: Elaboración propia con base en mapa de Google Earth (2020).

Es importante mencionar que el acceso a estas calles cambia dependiendo de las temporalidades, ya que al no estar pavimentadas la accesibilidad en ellas se vuelve compleja para los habitantes de la comunidad, sobre todo la calle Rosa de Castilla que se inunda en temporada de lluvia.

Imagen 16 y 17. Accesibilidad en calle Rosa Mística.

Imagen 16.



Imagen 17.



Fuente: Ambas imágenes son obtenidas de trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, septiembre 2019.

Las calles del asentamiento miden aproximadamente de 3 a 4 metros, pero de manera irregular, ya que va cambiando el ancho durante el trayecto. Lo que quiere decir que esto dificulta la accesibilidad para los habitantes y les impide que en un futuro aunque se consoliden no van a poder tener las condiciones adecuadas en cuanto a dimensiones, infraestructura, etc.

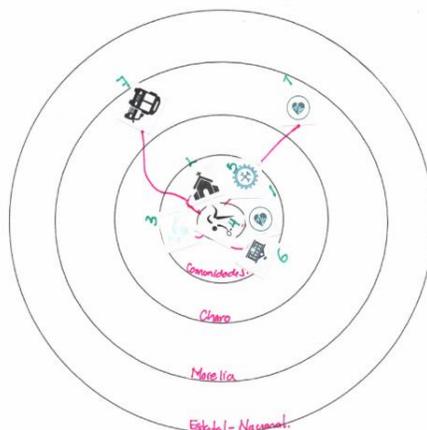
La movilidad en la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) es distinta por cada habitante, y en relación a eso se realizó un esquema de desplazamientos físicos de cada integrante de cada familia ubicó los movimientos cotidianos en el territorio no solo a nivel local sino también municipal y estatal, identificando las actividades realizadas en cuanto a cultura, trabajo, educación, etc. Además se realizó el cuadro 11 en donde se indican cuantos habitantes incluyen las cinco familias (edades/género).

Cuadro 11. Integrantes de familias, edades y género.

FAMILIA	INTEGRANTES	GÉNERO	ROL	EDAD
1	4	FEMENINO	MADRE	27 años
		MASCULINO	PADRE	32 años
		MASCULINO	HIJO	8 años
		MASCULINO	HIJO	3 años
2	3	MASCULINO	PADRE	60 años
		FEMENINO	MADRE	54 años
		FEMENINO	HIJA	20 años
3	6	MASCULINO	ABUELO	74 años
		FEMENINO	ABUELA	65 años
		FEMENINO	MADRE	47 años
		MASCULINO	HIJO	22 años
		MASCULINO	HIJO	15 años
		FEMENINO	HIJA	9 años
4	2	FEMENINO	HERMANA	58 años
		MASCULINO	HERMANO	40 años
5	3	FEMENINO	MADRE	39 años
		MASCULINO	HIJO	17 años
		FEMENINO	HIJA	8 años

Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas realizadas (septiembre-octubre 2019).

Imagen 18. Diagrama de movilidad.



Fuente: Ejemplo de diagrama de movilidad. Familia Barrón. Septiembre, 2019

De acuerdo con los diagramas de movilidad, se identificó que conforme a la edad los desplazamientos que se realizan son distintos y por lo tanto las interacciones sociales (redes e intercambio) también lo son. En la etapa de la niñez (seis-once años) los desplazamientos son a nivel comunidad o comunidades cercanas, en la adolescencia (doce-diecinove años) se da de igual manera a nivel comunidad y comienzan a desplazarse a nivel municipal y estatal, en la juventud (los veinte y treinta) se considera como la edad productiva y estos se desplazan más a nivel municipal, estatal y nacional. La edad madura (cuarenta a cincuenta años) sus

desplazamientos continúan siendo a nivel municipal y estatal y cuando llegan a la vejez (de los sesenta en adelante) vuelven a nivel comunidad.

De acuerdo con ello se podría interpretar que a medida que los habitantes crecen sus desplazamientos físicos son hacia afuera de la comunidad, en ese momento forman mayores redes sociales e intercambios al exterior de la comunidad.

Cuadro 12. Desplazamientos físicos de acuerdo con las edades de los habitantes.

ETAPAS	MOVILIDAD	DESTINOS
NIÑEZ	NIVEL COMUNIDAD Y COMUNIDADES CERCANAS.	ESCUELA IRAPEO, JUGAR EN LA COMUNIDAD
ADOLESCENCIA	COMUNIDAD Y MUNICIPAL	ESCUELA A IRAPEO Y CHARO
JUVENTUD	COMUNIDAD, MUNICIPAL Y ESTATAL	TRABAJO EN MORELIA, ABASTO EN IRAPEO, CHARO Y MORELIA, TRABAJO EN CAMPO EN COMUNIDAD
EDAD MADURA	COMUNIDAD, MUNICIPAL Y ESTATAL	ABASTO EN IRAPEO Y MORELIA, CAMINATAS DENTRO DE LA LOCALIDAD, CENTROS DE SALUD MORELIA, DEJAR A LOS NIÑOS A LA ESCUELA EN IRAPEO, TRABAJO EN CAMPO EN COMUNIDAD
VEJEZ	COMUNIDAD Y MUNICIPAL	CAMINATAS EN LA COMUNIDAD, CENTRO DE SALUD

Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas realizadas (septiembre-octubre 2019).

Sin embargo, cuando los habitantes llegan a la edad madura y vejez dichos desplazamientos regresan al interior de la comunidad. En el siguiente apartado se explicará sobre las implicaciones de la ubicación, el gasto y el tipo de movilidad que tienen las familias y sus procesos como su seguridad y segregación que viven.

3.3.1 MOVILIDAD COTIDIANA Y PRINCIPALES DESTINOS (TRAYECTOS).

El siguiente punto trata de los principales motivos de los traslados por parte de los habitantes de la comunidad, los cuales son: trabajo, escuela (llevar a sus hijos), motivos de salud y abasto (mercados). Algunas de las limitantes en su vida diaria son el tiempo debido a los trayectos que realizan.

Con respecto a los traslados los principales destinos (cuadro 13) que se identifican de acuerdo a las entrevistas realizadas son los de el siguiente cuadro. En la cual se muestra que los habitantes para cumplir con sus necesidades básicas (abasto, educación, salud, recreación) deben salir a comunidades cercanas o a Morelia.

Cuadro 13. Principales destinos comunidad Los Girasoles.

DENTRO DE LA COMUNIDAD LOS GIRASOLES (FRACCIONAMIENTO)	COMUNIDADES CERCANAS (MUNICIPIO CHARO)	MORELIA
<ul style="list-style-type: none"> * CAMINATAS (PASATIEMPO) * TIENDAS 	<ul style="list-style-type: none"> * IRAPEO (ESCUELA) * TIENDAS * MERCADOS * IGLESIA * CENTRO DE SALUD * COMUNIDAD ROSA DE GPE. 	<ul style="list-style-type: none"> * MERCADOS * TIENDAS DEPARTAMENTALES * HOSPITALES * CATEDRAL

Fuente: Elaboración propia con base en resultados de entrevistas realizadas a habitantes de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).

El recorrido que se realiza a la escuela primaria “Vicente Guerrero” en Irapeo, es uno de los más comunes ya que la mayoría de los niños de este asentamiento acuden a esta institución. El traslado se da junto con sus padres o adultos mayores (abuelos) y este puede ser por dos circuitos. El primero, es por la calle llamada Brecha, este recorrido se realiza a pie y su caminata es de aproximadamente 1.61 km, es el más usado cuando no es temporada de lluvias, porque es menos riesgoso. La segunda opción de circuito que tienen es mediante el uso de un camión, donde recorren 2.9 km aproximadamente, este es utilizado ocasionalmente, y principalmente por las implicaciones en la economía familiar.

En este desplazamiento se observa que se forman interacciones sociales entre padres o madres que llevan los niños a la escuela, como tipo redes de ayuda.

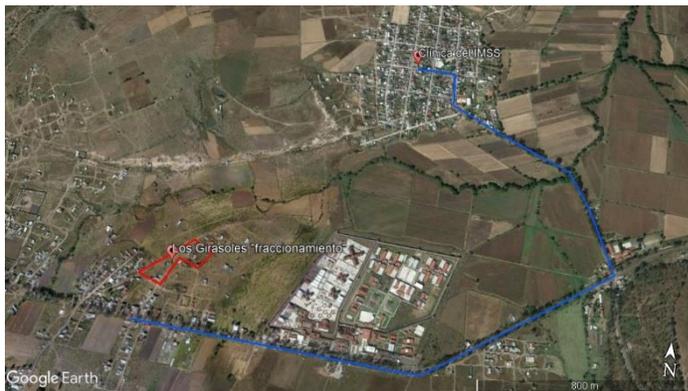
Imagen 19. Recorridos de Los Girasoles (fraccionamiento) a escuela primaria “Vicente Guerrero”



Fuente: Elaboración propia con base en mapa de Google Earth 2020

Ahora bien, algunos de los recorridos que realizan a centros de salud y hospitales son a Irapeo y Charo. Para dirigirse a la Clínica del IMSS en Irapeo (Imagen 20) se tiene que recorrer 3.27 km haciendo un recorrido en camión o automóvil propio, este es menos frecuente porque la mayoría de los habitantes han expresado rechazo al solicitar el servicio en Irapeo, y para ir al Centro de Salud de Charo (imagen 21) se recorren 10.4 km de igual manera en camión o automóvil, aunque cabe mencionar que el automóvil propio no es tan común ya que la mayoría de los habitantes no lo tienen y si lo tienen solo lo utilizan en caso de emergencia, los habitantes manifestaron que también se crean redes de apoyo, cuando deben realizar el traslado del enfermo.

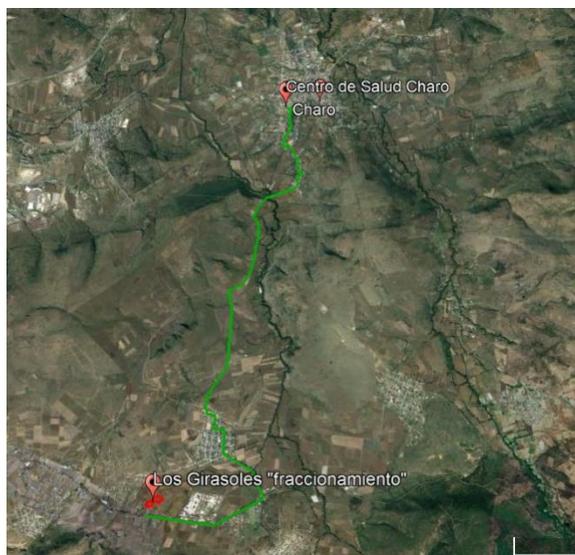
Imagen 20. Recorrido de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) a clínica del IMSS Irapeo.



■ Recorrido en camión/automóvil.

Fuente: Elaboración propia con base en mapa de Google Earth 2020

Imagen 21. Recorrido de comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) a centro de salud Charo.



■ Recorrido en camión/automóvil.

Fuente: Elaboración propia con base en mapa de Google Earth 2020.

En la movilidad se observaron que los desplazamientos físicos están determinados por las necesidades de la población, que son principalmente hacia afuera del asentamiento y que durante ellos se forman redes de apoyo para la compañía o ayuda.

3.3.2 TIEMPOS DE ESPERA/COSTO Y TIPOS DE TRANSPORTE.

De acuerdo con la movilidad que tiene los habitantes y los trayectos que recorren se ha podido identificar los costos e intervalos de tiempo de los traslados a pie, camión y auto propio.

El tiempo de traslado a pie desde la comunidad hasta la principal vía de acceso (Carretera Federal Morelia-Toluca) es de 5 a 10 min, cabe aclarar el tiempo puede variar por distintos factores como por ejemplo: temporalidad, condiciones físicas de la persona y entre otros. Las condiciones del espacio público, como la ausencia de banquetas y pavimento hacen que la accesibilidad sea compleja. Por lo contrario los habitantes que hacen el trayecto en automóvil propio el tiempo es de 3 a 5 min.

En el siguiente cuadro 14 se muestra el tiempo de espera, el trayecto y costo que se invierte para los distintos destinos.

Cuadro 14. Destinos comunidad Los Girasoles.

DESTINO	TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO DE ESPERA	TIEMPO DE TRAYECTO	COSTO
IRAPEO (ESCUELA, CENTRO DE SALUD, ABASTO, ETC)	CAMINANDO	-	20-30 MIN	-
	CAMIÓN	20 MIN	5-10 MIN	\$ 9 A \$10 PESOS
ROSA DE GUADALUPE	CAMINANDO	-	3 MIN	-
DENTRO DE LA COMUNIDAD LOS GIRASOLES (FRACCIONAMIENTO) (ABASTO)	CAMINANDO	-	3 MIN	-
MORELIA	CAMIÓN	10-30 MIN	40-45 MIN	\$ 13 PESOS
	AUTO PROPIO	-	15-20 MIN	\$60 A \$200 PESOS

Fuente: Elaboración propia en base a datos de entrevistas realizadas en trabajo de campo, septiembre y octubre 2019.

El cuadro 14, nos muestra que para trasladarse hacia Irapeo lo hacen a pie o en camión con un costo de \$9 a \$10 pesos, con una diferencia de tiempo de traslado de 10 a 20 minutos aproximadamente, aunque el tiempo de espera lo hace ser casi el mismo tiempo de traslado que el ir a pie. El desplazamiento hacia comunidades cercanas y dentro de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) mayormente lo hacen a pie y el tiempo que tardan en trasladarse es de 3 min aproximadamente. Los traslados hacia Morelia son distintos ya que estos los hacen en camión, auto propio y en ocasiones taxi, el tiempo de espera en camión es de 10 a 30 minutos y

un trayecto de 40 a 45 minutos con un costo de \$13 pesos. Y como lo vimos en el caso de Irapeo, el trayecto en auto propio hacia Morelia en la mitad del tiempo que tardaría en trasladarse en camión.

Esto muestra que los habitantes de comunidad Los Girasoles realizan mayormente sus traslados diarios caminando niños, adultos y adultos mayores (de entre 6-60 años). Resalta que los destinos más lejanos son hacia Irapeo y Morelia, principalmente para la población joven y en edad productiva (20-45 años), en ellos el tiempo invertido en la movilidad y costo es mayor. Mostrando que la ubicación del asentamiento genera mayor gasto para los habitantes de edad productiva que realizan destinos más alejados.

3.4 ENTORNOS DE SEGURIDAD.

La seguridad ciudadana es una de las dimensiones de la seguridad humana y por lo tanto del desarrollo humano que involucra la interacción de actores y factores que están directamente relacionados con la estructura del Estado, sus políticas y programas, así como las condiciones internas de cada localidad ya sea por lo económico, social o cultural. En el caso de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento), la seguridad se da de manera subjetiva y objetiva.

La primera se da por medio de la percepción de los habitantes, es decir, no es que el lugar sea riesgoso sino que depende de los distintos escenarios que se muestran dentro de la comunidad para sentirte seguro o inseguro.

Ahora bien, a pesar de que entre vecinos se conocen por ser una comunidad pequeña no hay conflictos entre los habitantes, existe la percepción de inseguridad que es el principal desencadenante del miedo, por lo que cada vivienda pone sus barreras, cambiando la seguridad de subjetiva a objetiva, ya que al sentirse amenazados y en riesgo colocan portones, protecciones en ventanas y puertas (imagen 24), delimitan sus terrenos con cercas/mallas e inclusive muros dándole la espalda a la calle (imagen 22 y 23).

Imagen 22 y 23. Ejemplo de percepción de inseguridad en calles.

Imagen 22



Imagen 23



Imagen 24. Ejemplo de protecciones en vivienda.



Fuente: Las imágenes 22, 23 y 24 son obtenidas de trabajo de campo, Lesly Janet Martínez Ramírez, septiembre 2019.

Ahora bien, también siendo de manera objetiva, la percepción que tienen los habitantes como niños, jóvenes y adultos cambia, además de que la percepción de la seguridad también fue distinta por el género, por ejemplo: se identificó que para las mujeres adultas, las calles durante los recorridos hacia la escuela o a realizar cualquier actividad, las perciben de manera insegura, ya que se sienten en riesgo al atravesar las zonas de siembra o inclusive también se sienten en riesgo en la misma calle, esto debido a que observan a personas en estado de ebriedad en la plaza de toros y por los animales (perros/ganado) en las calles.

Si bien la seguridad objetiva y subjetiva dentro de la comunidad los Girasoles se entrelazan entre sí, al final de cuentas las dos dependen de la percepción que tienen los habitantes y del espacio público que utilizan para convivir o desplazarse. Dicha percepción es diferencial por edad y género.

3.5 SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL EN LOS GIRASOLES (FRACCIONAMIENTO).

La segregación que se reproduce en la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) se da por la reciente heterogeneidad de los espacios, esto ha resaltado la separación entre “los que tienen y los que no”, creando barreras territoriales y simbólicas que dificultan la integración de la comunidad en la sociedad e introducen esquemas de distinción y estigmatización.

Dentro de la comunidad se observa que no existe una segregación entre los habitantes, ya que ellos no reconocen que haya un problema en el interior de discriminación o desigualdad. Para ellos la problemática se ubica al exterior, ya que los discriminan y estigmatizan (etiquetan).

En los Girasoles (fraccionamiento) se identificó que la segregación se reproduce en diferentes dimensiones, escalas y con efectos diversos en la población. De acuerdo con ello, las expresiones de segregación ocurren en diferentes aspectos de la vida de la población, por ejemplo, a los jóvenes y niños que van a escuelas de comunidades cercanas los etiquetan al decir que ellos vienen de la comunidad “Los Girasoles”, tratando de hacerlos menos por no contar con una escuela en su comunidad.

Otro ejemplo, es en el sector de salud ya que al igual que en las escuelas les niegan el servicio por pertenecer a otra comunidad, por lo que tienen que pagar un servicio de salud privado o irse a algún hospital aún más lejano.

Asimismo, la segregación se reproduce en diferentes escalas desde lo municipal, lo estatal, lo nacional o inclusive individual. En el caso de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento) se identifican dos escalas de segregación. La primera, se da a nivel municipal, ya que existe un aislamiento entre la comunidad y la municipalidad, el ayuntamiento no los reconoce aun como localidad y por lo tanto respecto al acceso de los servicios básicos los niega o los condiciona, esto tiene que ver más por la ubicación física de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento).

Y en segundo lugar a nivel localidad, ya que la relación con las localidades cercanas no permite que haya una integración entre ellas, por ejemplo, de acuerdo a las entrevistas realizadas a los habitantes de la comunidad Los Girasoles (fraccionamiento), se idéntico que las comunidades cercanas niegan a los habitantes de la comunidad servicios.

Si bien, se solía pensar que la segregación solo se daba en sectores de bajos ingresos o vulnerables, sin embargo se ha visto que no depende solo de los ingresos. El caso de Los Girasoles (fraccionamiento), muestra que el origen de la población es un factor que reproduce la segregación y establece límites físicos y simbólicos, que aíslan a la población de las funciones administrativas del gobierno municipal, generando estigmas entre habitantes de comunidades cercanas o funcionarios del gobierno municipal que los excluyen de otorgarles los servicios y generan diferencias en el acceso y las relaciones.

Mostrando que la segregación está agravando problemas sociales como el empobrecimiento, la fragmentación municipal y procesos de exclusión en el otorgamiento de servicios básicos.

CAPÍTULO IV. COMUNIDAD VICENTE GUERRERO, VILLA ZAACHILA, OAXACA.

Este capítulo tiene como objetivo analizar los antecedentes, características poblacionales y las condiciones de infraestructura, espacio público, movilidad, seguridad y segregación de la comunidad Vicente Guerrero de manera que podamos entender las problemáticas que ocurren en el entorno en el que viven los habitantes de esta comunidad.

4.1 INFRAESTRUCTURA EN COMUNIDAD VICENTE GUERRERO.

Este asentamiento fue fundado en el territorio ejidal de Vicente Guerrero (repartido en 1974) y es establecido a través de una ocupación irregular. En los últimos 10 años, la zona experimentó un crecimiento urbano importante que ha cambiado los usos de suelo anteriores de tierras de cultivo a urbano y basurero. Los habitantes consideran que la venta de tierras estuvo motivada por la baja de productividad identificada por los ejidatarios.

Inicialmente la venta de los lotes se dio por invitación, principalmente a migrantes. La forma de ocupación de la Colonia hoy Agencia, fue dispersa (imagen 24). Lo que quiere decir que la venta de los terrenos fue de manera informal. El proceso de compraventa fue incierto por las múltiples reventas.

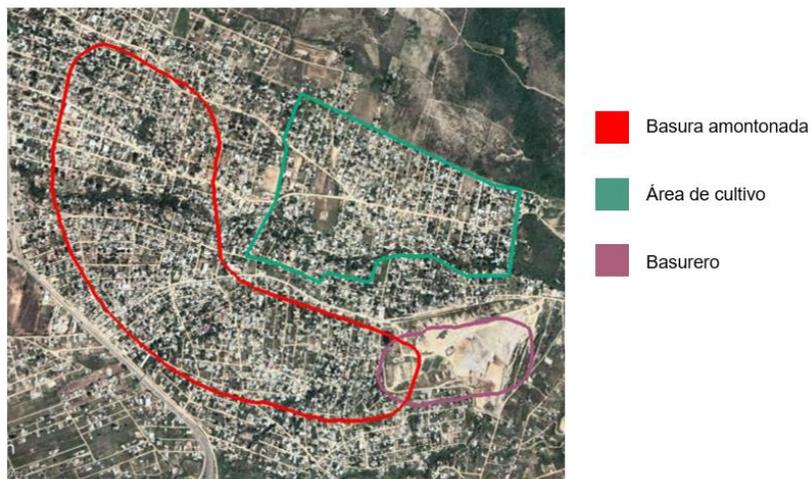
Actualmente, no existe propiedad privada en el asentamiento, solo se cuentan con actas de posesión, pero es el área Este la que tiene mayor dificultad para conseguir dichas cartas. En la agencia coexisten solo dos tipos de propiedad de la tierra: pequeña propiedad y ejidal.

Imagen 25. Limite la Agencia Vicente Guerrero.



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril del 2020.

Imagen 26. Área de basurero, basura acumulada y área de cultivo.



Fuente: Imagen obtenida en Google Earth de mapeo participativo 16 abril 2020.

La imagen anterior (imagen 26) muestra la ubicación del área de cultivo, el basurero y la basura amontonada. También se observa cómo el basurero no ha sido impedimento para la ocupación del sitio.

La urbanización de la localidad se ha dado por la migración de diversas partes del estado esto debido a los bajos costos de la tierra derivados de las condiciones de deterioro ambiental debido a la presencia del basurero.

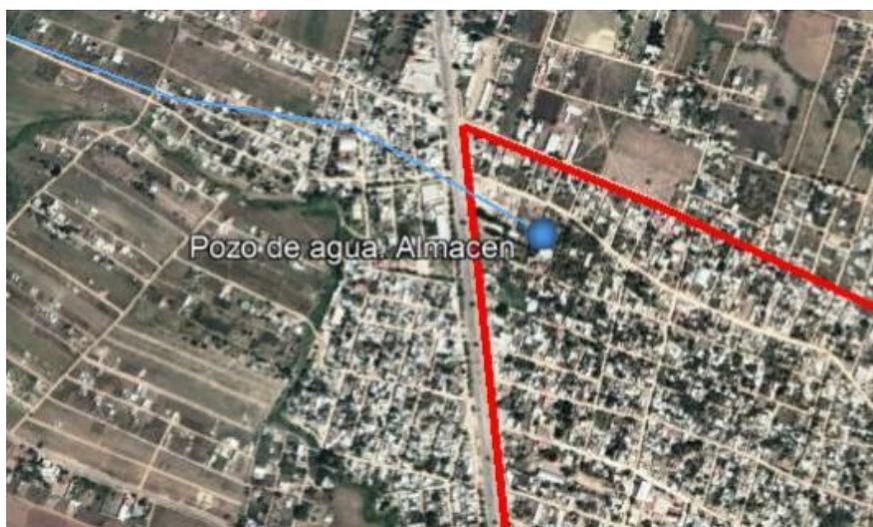
Como ya hemos visto en capítulos anteriores la infraestructura tiene una gran importancia en la ciudadanía, ya que esta contribuye al crecimiento y necesidades de cada persona, grupo o comunidad.

En la Agencia Vicente Guerrero, la falta de servicios e infraestructura, según el Agente se atribuye a la falta de apoyo del municipio que se niega a dar recursos a la Agencia, a pesar de que ya existe un reconocimiento por parte del gobierno.

En marzo del 2020, se identificó que el 50% del asentamiento no cuenta con infraestructura de agua, por lo que el resto del asentamiento la obtiene de uno de los seis pozos públicos que pertenecen al municipio de Villa Zaachila, el cual ya reportan como agotado, por lo que es difícil sacar el agua y llevarla a sus casas.

Además de que el reparto de agua se da por tandeo quincenal y dependiendo de la zona se otorga de 250 a 750 litros de agua por vivienda, y como consecuencia de la falta de agua en zonas que no se les otorga se implementa la comprar de pipas de agua⁹.

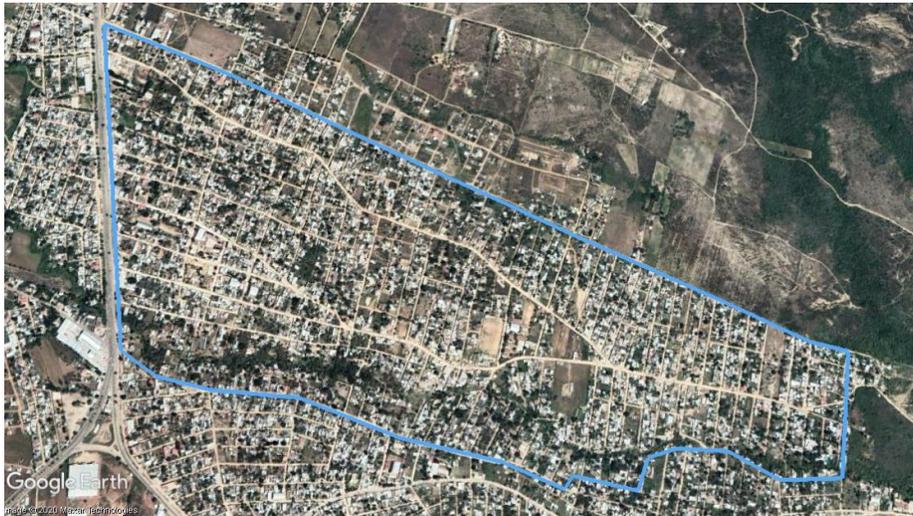
Imagen 27. Ubicación de pozo de agua y flujo.



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020

⁹ No se tiene el precio exacto del costo de la pipa en el asentamiento, pero un precio aproximado en Oaxaca, es de \$700 pesos dependiendo la zona. Mientras que los Servicios de Agua Potable y Alcantarillado de Oaxaca (SAPAO) mensualmente aplica una cuota de \$44.75 pesos, es decir un 93.6% menos que lo cobran las pipas particulares (Robles, 2018).

Imagen 28. Área que recibe agua de pozo



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020

Si bien, la carencia de servicios básicos es evidente ya que aunque ciertas zonas de la comunidad si cuentan con algunos de ellos, existen otras que no. Esto muestra que la carencia del servicio de agua no es igual en todo el asentamiento. Siendo la zona más cercana al basurero (al Este) con más problemas en el acceso al líquido.

Asimismo el sistema de drenaje no existe, ya que se construyó y planifico hace 9 años, pero nunca se conectó. Lo que llevo a los habitantes a construir fosas sépticas, letrinas y baños secos que ayudarían a cumplir sus necesidades en cuanto a drenaje. Este servicio es carente en todo el asentamiento, pero se muestra como la zona construida inicialmente tuvo una inversión inconclusa.

Imagen 29. Área de tubería sin conexión a drenaje.



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020

Con respecto a calles la gran mayoría se encuentran sin pavimentar y el 95-98% de estas tienen luz, aunque claro existen sus excepciones ya que las calles pequeñas no cuentan con luz.

Imagen 30. Áreas sin energía eléctrica.



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020

El equipamiento también tiene una distribución diferencial. Las escuelas (jardín de niños, primaria, secundaria y bachillerato) se localizan en la zona original del asentamiento. Existen otros equipamientos como la iglesia y el centro de salud. Debido a las carencias en infraestructura, la iglesia presta las instalaciones al bachillerato.

Imagen 31. Ubicación de escuelas e iglesia.



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020.

Imagen 32. Jardín de niños “Amado Nervo”.



Fuente: Imagen obtenida de Jardín de niños “Amado Nervo” en Calle Leona Vicario, a través de Street view de Google Maps 2014.

Imagen 33. Escuela primaria “Vicente Guerrero”.



Fuente: Imagen obtenida de Escuela primaria “Vicente Guerrero” en calle 15 de Septiembre, a través de Street view de Google Maps 2014.

Imagen 34 y 35. Secundaria Gral. “Humberto Castillo”.

Imagen 34



Fuente: Imagen obtenida de Secundaria en calle Artículo 123, a través de Street view de Google Maps 2014.

Imagen 35.



Fuente: Imagen obtenida de Secundaria en calle Artículo 123, a través de Street view de Google Maps 2019.

Imagen 36. Centro de salud.



Fuente: Imagen obtenida de Centro de salud en calle 15 de Septiembre, a través de Street view de Google Maps 2014.

4.2 CARACTERISTICAS GENERALES DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA COMUNIDAD.

Como ya hemos visto los espacios públicos contribuyen con la formación de la identidad ciudadana así como nos da el sentido de pertenecía para entender lo público como parte de lo nuestro. El espacio público se analizara en tres categorías: social, político y legible.

En la comunidad se identificaron espacios públicos con más relevancia ya que se encuentran cerca de la comandancia y lo administrativo de la Agencia.

El primero de ellos es el Centro Recreativo, Deportivo y Cultural “Vicente Guerrero”, este además de utilizarlo para actividades recreativas, lo utilizan para reunirse y ver cuestiones políticas de la colonia u organizarse, cumpliendo una función social que además al ser el más concurrido y ubicado por los habitantes se considera un hito.

Imagen 37. Centro recreativo, deportivo y cultural “Vicente Guerrero”



Fuente: Obtenida de calle 15 de Septiembre, a través de Street view de Google Maps 2014.

Imagen 38. Agencia municipal.



Fuente: Obtenida a través de Street view de Google Maps 2014.

Imagen 39. Agencia municipal 2019



Fuente: Obtenida de calle 16 de Septiembre, a través de Street view de Google Maps 2019.

En segundo se identificaron canchas (espacio público) y salones de eventos (espacio privado), en donde se crea una interacción entre los habitantes de Vicente Guerrero, identificándolos como puntos donde ingresan los habitantes (nodos), ya sea para la vida cotidiana o para ocasiones especiales.

Imagen 40. Espacio de interacción.



Fuente: Obtenida de calle 15 de Septiembre, a través de Street view de Google Maps, 2014.

Imagen 41. Salón de eventos sociales “Quinta Rosarito”.



Fuente: Obtenida de calle Allende, a través de Street view de Google Maps 2014.

En tercer lugar las calles, ya que en este espacio los habitantes interactúan al recorrerlas y al tener comercios en sus orillas crean vida sobre ellas, dando un ambiente amable y un uso social colectivo. Además estas se consideran sendas ya que conectan con diferentes zonas del asentamiento y permiten a los habitantes relacionarse a través de ellas.

Imagen 42. Comercio en calles.



Fuente: Obtenida de calle 15 de Septiembre, a través de Street view de Google Maps 2014.

Y por último, los mercados (bordes) en donde los habitantes llevan a vender sus productos e interactúan con otras personas. Siendo este un espacio de encuentro que contribuye a la evolución de los colectivos humanos.

4.3 MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

La movilidad y accesibilidad en Vicente Guerrero se identificó de acuerdo con lo observado de la traza urbana de la comunidad. El acceso principal a esta es la carretera Puerto Escondido-Oaxaca Km.175 y además se reconocieron dos calles principales dentro del asentamiento, la primera con el nombre de calle Allende que prácticamente atraviesa la comunidad y la segunda como calle independencia que se intersecta a la calle Allende.

Imagen 43. Ubicación de accesos a Vicente Guerrero



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020

En algunas de las calles del asentamiento se ha identificado que la pavimentación de estas no tiene ningún tipo de revestimiento sino más bien solo un tipo de aplanado con la misma tierra (imagen 44 y 45), no hay banquetas donde se pueda circular de manera segura, aunque también hay unas cuantas que si tienen revestimiento y banquetas por tramos (imagen 46 y 47). El ancho de las calles es desigual y tienen un ancho aproximado de 3 a 6 m. Algunas de estas calles son planas y otras tienen pendientes lo que provoca que no sean muy accesibles.

Imagen 44 y 45. Ejemplo de accesibilidad en calle Artículo 123.

Imagen 44.



Imagen 45.



Fuente: Obtenida de calle Artículo 123, a través de Street view de Google Earth 2014.

Imagen 46 y 47. Ejemplo de calle pavimentada (calle Independencia).

Imagen 46.



Imagen 47.



Fuente: Imágenes 46 y 47 obtenidas a través de Street view de Google Earth 2014. Calle Independencia.

Como se puede observar en la imagen 48 el revestimiento de la calle Independencia solo abarca tres cuadras (color amarillo), por lo que el acceso a lo que continúa de la calle se vuelve complejo y distinto para los habitantes.

Imagen 48. Tramo pavimentado en calle Independencia.



Fuente: Imagen 48 obtenida a través de Street view de Google Earth 2014. Calle Independencia.

Los habitantes que viven cerca del basurero se enfrentan a nuevos retos, al tener calles con mayor pendiente y más difícil acceso (en cuanto a transporte), también se encuentra hierba, basura y no están pavimentadas (imagen 49). Es importante mencionar que estos habitantes, son los que recientemente se han mudado al asentamiento y están en proceso de consolidación.

Imagen 49. Calle 13 de Junio cercana al basurero.



Fuente: Obtenida a través de Street view de Google Earth 2014.

Imagen 50. Ubicación de calles cercanas al basurero.



Fuente: Imagen obtenida de Google Earth de mapeo participativo 16 de abril 2020.

4.3.1 TIPOS DE TRANSPORTE Y DESPLAZAMIENTOS.

Por medio de las herramientas alternativas que tuvimos para continuar el análisis se ha identificado que en la comunidad Vicente Guerrero los tipos de transporte que se utilizan son cinco: camión, taxi, moto-taxi, motocicleta y automóvil particular.

El primero se utiliza mayormente para trasladarse fuera de la comunidad y para tener acceso a este medio de transporte los habitantes deben desplazarse hacia la carretera Puerto Escondido-Oaxaca.

Los siguientes medios de transporte se pueden encontrar dentro de la comunidad, pero el más utilizado de acuerdo a lo observado en las calles es el moto-taxi y motocicletas, ya que por la complejidad y carencias con las que se encuentran las calles, es más fácil el acceso a estas por medio de este transporte.

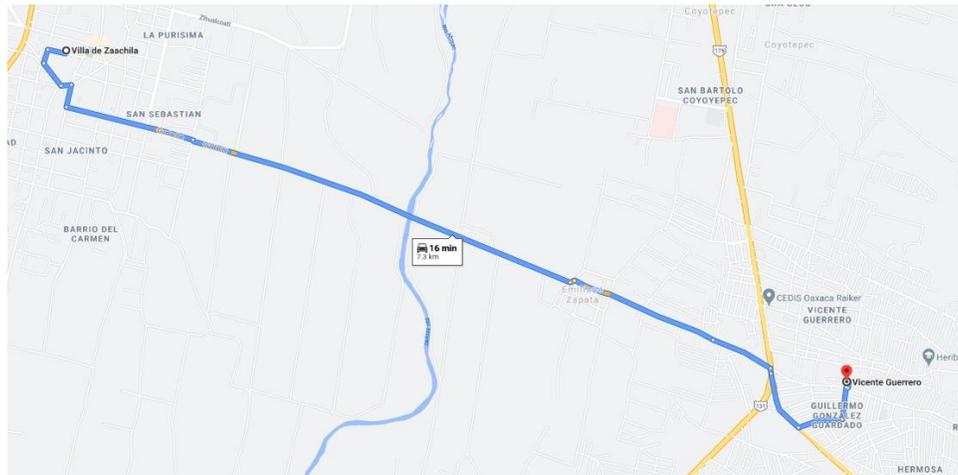
Cabe mencionar que aunque existen estos medios de transporte dentro de la comunidad, parte de los habitantes prefieren desplazarse a pie, ya que en ocasiones reciben agresiones por parte de los conductores o simplemente por la cercanía de los comercios.

Con respecto a los desplazamientos que tienen los habitantes, debido a la falta de fuentes de empleo estos trabajan principalmente fuera de la comunidad y del municipio, obteniendo trabajo de empresas comerciales o buscan la pizca

(recolección de cultivos) en otros estados, sin embargo también hay gente que trabaja y se desplaza dentro de Vicente Guerrero ya sea en el tiradero como pepenadores (reciclando y separando desechos), albañiles, hojalateros, policías, entre otros.

La imagen 51 muestra el recorrido de 7.3 km de la comunidad Vicente Guerrero a la cabecera municipal de Villa de Zaachila, donde se manifiestan las fuentes de empleo, el tiempo que tardan los habitantes en desplazarse es aproximadamente de 16 minutos en automóvil, 1 hora y 25 minutos caminando y de 20 a 25 minutos en camión¹⁰.

Imagen 51. Desplazamiento de Vicente Guerrero a Villa de Zaachila.



Fuente: Obtenida a través de Google Maps 2020.

¹⁰ La información de los tiempos de desplazamiento fue adquirida por medio de Google Maps.

4.4 CONTEXTO DE SEGURIDAD.

La seguridad es un factor importante como lo hemos estado viendo, aunque en ocasiones la percepción de sentirse seguro tiene que ver con la imagen que se tiene de los alrededores. En este apartado se reconocen las carencias en seguridad en el espacio público, las cuales son percibidas y vividas de manera diferencial por la población.

La comunidad Vicente Guerrero tiene la ventaja de contar con la mayoría de sus calles con alumbrado público (95-98%), esto podría formar parte de la seguridad objetiva, sin embargo no es así. En el asentamiento han existido diferentes conflictos con organizaciones se crean ambientes de violencia, que es más frecuente en las cercanías al basurero, y contribuye a la inseguridad subjetiva.

Respecto a la seguridad subjetiva en el asentamiento, la temporalidad de los habitantes han generado conflictos recientes al interior entre “los nuevos y los viejos habitantes”, así como diversos sucesos de violencia, secuestros y agresiones hacia personas que han hecho que esta comunidad se identifique y perciba como insegura. Y al exterior con la organización “14 de Junio” la cual cobraba derecho de piso e imponía toques de queda lo que obligo a los habitantes de la comunidad a organizarse para realizar rondines por seguridad.

Asimismo al interior de la comunidad, la ubicación de los comercios alrededor de la calle puede contribuir a que esta sea segura, ya que los habitantes se sienten acompañados y menos vulnerables. Por ejemplo: de acuerdo a los recorridos realizados por medio del Street View de Google Earth se identificó que los adultos (aproximadamente entre 30-50 años) son los que más interactúan en la calle, pero mayormente las mujeres, ya que visitan los comercios, y al estar frecuentando la calle durante el día esta se percibe segura.

Imagen 52. Ejemplo de calle frecuentada.



Fuente: Obtenida de calle 15 de Septiembre, a través de Street view de Google Earth 2014.

Por otra parte, la seguridad objetiva, también se evidencia con el riesgo que vive la población al ubicarse cerca de un basurero y arroyo, que pone en peligro su patrimonio de la población, es decir en este caso sus viviendas.

La ubicación de dichas seguridades objetiva y subjetiva se localizan de diferentes formas en el asentamiento, pero ambas son más frecuentes en las cercanías con el basurero.

Ahora bien, también se observó que al tener carencias en infraestructura en vialidades se crea una percepción de inseguridad en los habitantes de la comunidad. Por ejemplo: en la siguiente imagen se muestra como los alumnos de la escuela secundaria (jóvenes de entre 12 y 15 años), se exponen a un riesgo físico, al circular en el mismo espacio que los taxis y moto-taxis (imagen 53).

Imagen 53. Exposición a riesgo físico de jóvenes.



Fuente: Obtenida de calle Artículo 123, a través de Street view de Google Earth 2014.

4.5 SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL EN VICENTE GUERRERO.

En la comunidad Vicente Guerrero la segregación se da mayormente por los etiquetamientos que existen dentro del asentamiento ya que existe una diferenciación entre ellos mismos y se acomodan a partir de su origen.

La segregación se reproduce en dos dimensiones (física y social), en múltiples escalas (municipal y local) y afectando de manera diferencial a la población (por su origen). La segregación tiene mayores efectos al interior y en los habitantes de diferentes orígenes.

En la escala municipal, la comunidad tiene el reconocimiento de las autoridades municipales y estatales, sin embargo los habitantes manifiestan el sentimiento de aislamiento al servicio otorgado por esos dos órdenes de gobierno (municipal, estatal), el Agente municipal alega dicho aislamiento que lo excluye de recibir servicios básicos de manera adecuada, ya que se dejan trabajos inconclusos y se crean prejuicios por la zona en la que está ubicada el asentamiento haciendo que sus habitantes se sientan discriminados, lo que reproduce la segregación social, con efectos en el acceso a infraestructura en el espacio público.

La relación con el ayuntamiento manifestó en el 2018 un conflicto, por tratar de imponer un Agente en la comunidad. Esta situación generó que los habitantes de la Agencia decidieran regirse por usos y costumbres garantizando la toma de decisiones entre los habitantes sin la interferencia del municipio. Este es un tipo de valoración de la población como grupos indígenas que les permite tomar decisiones de manera independiente.

A nivel local, la segregación se identifica de acuerdo a tres características de los habitantes: etnia, origen y trabajo. Primero, existen abundantes grupo étnicos, esto debido a la gran migración de diversas partes del estado, por lo que ellos mismos se autodenominan como pueblo indígena, lo que ha creado complicaciones e incluso conflictos con la ideología y cultura de los habitantes.

Segundo, el origen, la forma en que el grupo denominado “paracaidistas” ha ocupado el espacio (casa, terreno, edificio, etc.) sin autorización del propietario y en este caso del ejidatario.

Y por último, el tipo de trabajo que se da por los etiquetamientos que existen entre ellos, ya que la gente que trabaja en el basurero nombrados “pepenadores” se sienten discriminados por algunos de los habitantes, ya que crean estigmas sobre la zona en la que viven y la catalogan como zona de violencia.

En definitiva, la segregación en la comunidad Vicente Guerrero es el resultado de una combinación de disparidades geográficas y sociales, que tienen efectos en las desigualdades de vivienda, infraestructura y servicios, condiciones religiosas, étnicas, entre otras. La cual se reproduce en dos dimensiones (física y social), en múltiples escalas (municipal y localidad) y por diferentes características de la población (orígenes, etnia y trabajo).

CONCLUSIONES.

El objetivo de la tesis fue mostrar la relación entre las carencias en infraestructura y seguridad en el espacio público con la segregación socio-espacial que viven habitantes de dos asentamientos del periurbano.

La distribución desigual de la población en asentamientos informales y la creación de estigmas y prejuicios contribuyen a generar espacios públicos carentes, sin embargo esto no limita completamente la interacción social, más bien forma un tipo de obstáculo. A continuación, se mostraran los hallazgos encontrados en dos asentamientos informales en el periurbano de Michoacán (Los Girasoles [fraccionamiento]) y Oaxaca (Vicente Guerrero) por objetivos específicos.

Sin embargo, es importante mencionar que cuando se habla de asentamientos informales, no todos tienen las mismas carencias. En el cuadro 15 se muestra una comparativa entre ambos asentamientos. La cual constata que existe una relación entre la forma de acceder al suelo en ambos casos irregular, ejidal, sin reconocimiento de las autoridades municipales con procesos de segregación socio-espacial.

El primer objetivo pretendió identificar las carencias en infraestructura en espacio público de dos asentamientos informales en el periurbano. El supuesto es que el espacio público en asentamientos informales tiene múltiples usos y carencias, las cuales se expresan de manera diferencial en el asentamiento. Se identificó que las zonas más antiguas o más reconocidas tienen menos carencias. Estableciendo una relación entre la expresión de las carencias en el asentamiento al interior con la ubicación y la temporalidad. Al mismo tiempo, al exterior del asentamiento, el no reconocimiento de las autoridades municipales crea un sentimiento de discriminación y estigmatización en la población. Junto con ello, se identificó que los desplazamientos diarios están más conectados a destinos fuera de la comunidad, principalmente por adolescentes hasta la edad productiva, esto plantea que los niños y adultos mayores son los que experimentan circuitos diarios más comunitarios. Además, de que la movilidad se expresa de diferentes formas en los asentamientos. En Vicente Guerrero es más diversa, lo que se puede atribuir al

tiempo de creación y población que aglomera. Y en Girasoles al ser un asentamiento creado recientemente dependen de distintos factores y su población es menor y dispersa.

El segundo objetivo pretendió reconocer las carencias en seguridad (social) e identificar la percepción que experimentan los habitantes de ambos asentamientos informales. El supuesto fue que las carencias en seguridad tienen una expresión en el espacio público, que es percibida y vivida de manera diferencial por los habitantes, según edad y género. Los resultados de esto fueron que la seguridad en ambos asentamientos se ve de manera objetiva y subjetiva, ya que según la edad y género del habitante se experimentan sentimientos de temor o miedo, así como riesgo físico. Se reconoce que la población de edad adulta es la que percibe mayor temor y mayormente el género femenino es quien percibe más temor y riesgos.

En ambos asentamientos se identificó que las carencias en la infraestructura, equipamientos y localización del asentamiento generan sensaciones de temor respecto a los otros, muchas de ellas ponen en riesgo la seguridad de ellos y sus bienes. La percepción de la seguridad es diferente en los asentamientos. En Girasoles fue más subjetiva, mientras que en Vicente Guerrero podría ser atribuible a hechos que han puesto en riesgo o sembrado el temor entre la población, es decir es de tipo objetiva (cuadro 15 f)).

Y por último el tercer objetivo, pretendió reconocer como la segregación socio-espacial vista desde la distribución disímil de la población y generación de estigmas se relaciona con las carencias de infraestructura, seguridad y movilidad en el espacio público de los asentamientos informales. El supuesto de esto fue que las carencias (infraestructura, seguridad y movilidad) en el espacio público están relacionadas con la segregación por lo que esta se expresa en dos maneras, la primera por la distribución de la población y la segunda por los estigmas creados en el interior y exterior de los asentamientos. En los resultados de los dos asentamientos resalta que existe una relación entre las carencias y segregación, expresada en la dimensión física y social. La distribución disímil de la población y la

generación de estigmas que contribuyen a las carencias, en ambos asentamientos aumentan en donde la población es más dispersa y “nueva”, creando una mayor generación de estigmas por parte de la población “vieja” o por comunidades cercanas creadas antes que estas, cumpliendo con el supuesto en los dos asentamientos se comprueba que la segregación vivida en la escala municipal se replica en la escala localidad (cuadro 15 g)).

Analizando ambas comunidades “Los Girasoles (fraccionamiento)” en Michoacán de Ocampo y “Vicente Guerrero” en Oaxaca, se observa que tienen semejanzas como: la urbanización irregular de tierra ejidal y la no certeza jurídica. Lo que crea zonas de la ciudad con carencias en la infraestructura, movilidad y seguridad en el espacio público que se relaciona con un proceso de diferenciación socio-espacial expresado en estigmas, sentimientos de diferenciación y aislamiento lo que reproduce la segregación vivida por sus habitantes en diferentes escalas (municipal y local), comprobando la hipótesis planteada. Sin embargo, como se muestra en el cuadro 15 g), en Vicente Guerrero aún con el reconocimiento por parte del municipio, no les asegura la no carencia de servicios, mismas que podían atribuirse a los estigmas asignados a la población.

Cuadro 15. Semejanzas y diferencias.

SEMEJANZAS	DIFERENCIAS
a) Ambos asentamientos son de origen informal y se encuentran situados en tierras ejidales, por lo que ninguno de los dos tiene la seguridad de tenencia de la tierra.	Los Girasoles: A Los compradores de lotes les otorgan cartas de posesión, se hacen tratos de palabra o se hacen contratos donde se estipula que al faltar pagos les quitan el terreno. Vicente Guerrero: Otorga cartas de posesión de carácter informal y al no ser legales crean conflictos de reventa de lotes.
b) A pesar de las carencias y dificultades de servicios fueron situándose paulatinamente en los terrenos.	Los Girasoles: Se comenzaron a situar por la necesidad de un espacio propio y porque les dieron facilidades de pagos dejándolos habitar el terreno a pesar de no haber culminado el pago de este. Vicente Guerrero: Se situaron mayormente por la incertidumbre de la tenencia de la tierra, lo cual los obligó a ocupar los predios inmediatamente.
c) La infraestructura existente no cumple las necesidades de los habitantes de ambos asentamientos.	Los Girasoles: A pesar de ser un asentamiento de menor número de habitantes, al no estar reconocido por el municipio les afecta claramente al no tener los mismos beneficios de comunidades cercanas. Vicente Guerrero: Esta comunidad si esta reconocida por el municipio y cuenta con mayor infraestructura pero tampoco cumple con la necesidades ya que no cumple por completo la demanda.
d) Desde el origen de los dos asentamientos no se estableció ni planeo espacios públicos de convivencia y desplazamiento.	Los Girasoles: En esta comunidad no existe un espacio público para la convivencia de las personas, esto refiriéndose a un espacio que pueda ser utilizado por todos y para todos. Vicente Guerrero: Al tener apoyo por parte del municipio se han dado mejores oportunidades, por lo que en esta comunidad si cuentan con áreas para realizar actividades recreativas que permiten que se tenga una convivencia entre los habitantes.
e) La movilidad y accesibilidad se vuelven complejas por las escasas condiciones en las que se encuentran los accesos de ambos asentamientos.	Los Girasoles: El acceso y los desplazamientos en la comunidad dependen de distintos factores como las calles no pavimentadas, la temporalidad y los desplazamientos que tienen los habitantes a las afueras de este, con pocas opciones de medios de transporte. Vicente Guerrero: En este asentamiento se nota mayor movilización por parte de los medios de transporte ya que hay dentro y fuera de la comunidad.
f) Los habitantes de los dos asentamientos perciben y sienten inseguridad en estos,	Los Girasoles: La inseguridad en esta comunidad tiene que ver mas con la percepción y la imagen que se muestra dentro de esta. Vicente Guerrero: Por lo contrario en esta comunidad se da de manera más física ya que existen conflictos que desencadenan episodios de violencia que ponen en riesgo a los habitantes.
g) Existe una segregación socio-espacial en las dos comunidades por etiquetamientos, estigmatización y prejuicios a diferentes escalas (municipal y localidad)	Los Girasoles: A nivel municipal, al no ser reconocidos por el ayuntamiento les niegan servicios básicos, y a nivel localidad se presentan etiquetamientos y estigmas por parte de las comunidades cercanas. Lo que quiere decir que la problemática se presenta al exterior de la comunidad. Vicente Guerrero: A nivel municipal los habitantes se sienten discriminados por no tener los suficientes recursos para servicios básicos y a nivel localidad tambien se da la discriminación, los etiquetamientos y estigmas pero a diferencia de la comunidad Los Girasoles aquí la problemática se da de manera interior y exterior.

Fuente: Elaboración propia en base al análisis de toda la información dada en capítulos anteriores.

Estos asentamientos muestran un proceso creciente en las periferias de ciudades intermedias, los cuales se están expandiendo sobre territorios ejidales con estructuras históricas que dejan fuera a esta población recién llegada, la cual no tiene seguridad, infraestructura y muchas más carencias que los hacen situarlos en un proceso de segregación.

Además, la falta de infraestructura y equipamientos en ambos asentamientos genera condiciones poco favorables para que los habitantes de las comunidades

logren desenvolverse dentro y fuera de estas para crear ambientes y espacios de interacción y convivencia.

De acuerdo con esto, se reconoce que tanto la forma de acceder al suelo en la periferia, relación reconocida por otros estudios de Sabatini, Cáceres et al (2001); además de las carencias en servicios básicos (infraestructura y equipamiento) contribuyen a formar etiquetamientos, estigmas y sentimientos de aislamiento que refuerzan el proceso de segregación de los habitantes de esos asentamientos.

Por ejemplo, podemos pensar que al pavimentar calles puede contribuir a la mejora de la comunidad o a la calidad de vida pero lo que puede ocurrir es que dentro de la comunidad comience a haber esa diferenciación social o procesos de segregación. Por lo cual es mejor atender esas carencias y problemáticas no solo desde la cuestión material sino desde la cuestión social.

Dichos planteamientos están acorde con lo supuesto por Sabatini, Cáceres et al (2001), de que la segregación contribuye a agravar problemáticas sociales, como el empobrecimiento y desintegración social. Problemáticas más evidentes en la escala municipal, acercándose a lo planteado con Aguilar (2002) sobre como la inequidad socio-espacial que se refleja en la estructura gubernamental.

Mientras en la localidad existen algunos indicios de que las estrategias de movilidad y acceso a servicios básicos generadas por los pobladores forman redes de apoyo que contrario a la diferenciación podría contribuir a formar comunidad, permitiéndoles generar formas de negociación frente al estado. Esto contribuye a desmentir la teoría de espejo entre las diferencias sociales y las formas espaciales, como plantea Sabatini (2003) contrario a ello se observa que la segregación social se incrementa porque las inequidades también han aumentado.

En definitiva podemos decir que aun con condiciones carentes en la estructura urbana esto no es simétrico con la interrelación o con la estructura social, puede que en la estructura urbana haya carencias en servicios e infraestructura pero eso no necesariamente va a generar desintegración social, sin embargo si contribuye y si es un obstáculo porque genera procesos de empobrecimiento y de exclusión.

Bibliografía.

- Abreu, C. (mayo de 2019). Análisis estructurista de la teoría del etiquetamiento. *researchgate*.
- Aguilar, A. G. (diciembre de 2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México. *EURE*, XXVIII(85), 121-1249.
- Águilar, A. G. (27 de junio de 2008). Peri-urbanización, asentamientos ilegales e impacto ambiental en la ciudad de México. *Science Direct*, 25(3).
- Águilar, A. G., & Guerrero, F. L. (Noviembre de 2015). *Los Asentamientos Informales y las desventajas acumuladas. El caso de Atotolco, Delegación de Tlahuac*.
- Aguilar, Á. G., Graizbord, B., & Sánchez, C. Á. (1996). Las ciudades intermedias y el desarrollo refional en México. *CONACULTA/ UNAM/ El colegio de México*.
- Anzaldo, C. G., & Vázquez, A. R. (2006). Evolucion demografica y potencial de las ciudades de México. *CONAPO*.
- Arquinetpolis. (Agosto de 2018). *Arquinetpolis: Arquitectura, Urbanismo y más*. Obtenido de <https://arquinetpolis.com/carros-movilidad-urbana/>
- Ayuntamiento, H. (2018-2021). *Charo se construye para todos!* Obtenido de <https://charo.gob.mx/tu-municipio/medio-fisico>
- Barber, B. (1974). *Estratificacion social. Un analisis comparativo de la estructura y del proceso*. Fondo cultura economica.
- Bazant, J. (1984). *Manual de diseño urbano* (Vol. 2da edición). Distrito Federal, México: Trillas S.A de C.V.
- Bonilla, M. H. (junio-diciembre de 2008). Procesos informales del espacio publico en el habitat popular. *Bitácora Urbano Territorial*, 13(2), 109-116.
- Borja, J. (1998). *Ciudadania y espacio público*.
- Borja, J. (13 de octubre de 2000). Laberintos urbanos en América latina. Espacio público y ciudadania. *El informador*.
- Borja, J. (2000). *Labrerintos urbanos en América Latina, espacio público y ciudadania*.
- Borja, J. (2001). La ciudad y la nueva ciudadanía. *La ciudad y la nueva ciudadanía*. Barcelona.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada* . España: Alianza Editorial.

- Borja, J., & Castells, M. (1998). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. *Eure*.
- Borja, J., & Muxi, Z. (1971). Centros y espacios públicos como oportunidades.
- Borja, J., & Muxi, Z. (diciembre de 2001). Centros y espacios públicos como oportunidades. *perfiles latinoamericanos*(19), 115-130.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2001). *Espacio publico: ciudad y ciudadanía*.
- Borsdorf, A., Bähr, J., & Janoschka, M. (2002). Die dynamik stadtstrukturellen wandels in Lateinamerika im modell der lateinamerikanischen stadt. *Geographia Helvetica*, 57.
- Caldeira, T. (2007). Ciudad de Muros. *Gedisa*.
- Calero Hidalgo, I. (2008). Infraestructura para el desarrollo. *Universitas, Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, 189-205.
- Campuzano, E. P. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios demográficos y urbanos*, 26(2), 403-432.
- Carut, C. (Abril de 2000). Determinación de los conflictos generados en la utilización de los recursos en el espacio periurbano de la ciudad de La Plata. *Meridiano, revista de geografía*(8).
- Castro, A. (2010). *Estructuras regionales emergentes y desarrollo turístico sustentable: la región Costa del sur Nayarit*.
- CONAPO. (2015). *proyecciones de población a nivel municipal y localidades 2010-2030*. Obtenido de http://www.conapo.gob.mx/prensa/carpetas/carpeta2002_13.html
- CONEVAL. (2010). *Cuadro de población total, indicadores, índice y grado de rezago social según localidad*. Villa Zaachila, Oaxaca: SEDESOL.
- CONEVAL. (2010). *Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social*. Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Charo, Michoacán de Ocampo: SEDESOL.
- CONEVAL. (2018). Obtenido de <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/PobrezalInicio.aspx>
- CONEVAL. (2020). *informe de pobreza y evaluación 2020*. Michoacán: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.
- CONEVAL. (2020). *Informe de pobreza y evaluación 2020 Oaxaca*. Oaxaca: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

- CONURBA. (2015). *CONURBA consultoria y gestion urbana y ambiental*. Obtenido de CONURBA consultoria y gestion urbana y ambiental: <http://conurbamx.com/home/equipamiento-urbano/>
- Cruz, O. M., & Cardenas, L. A. (enero-diciembre de 2004). Espacio público : el reto de la gestión. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(8), 103-109.
- Davis, M. (2006). Planet of slums: urban involution and the informal proletariat. *New left Review*, 5-34.
- Delgado, J. (2003). La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad región . *Sociologica*, 19-48.
- Delgado, M. (2007). El espacio público como ideología.
- Descartes, R. (1641). *Meditaciones metafísicas*.
- Duhau, E. (2003). División social del espacio metropolitano y movilidad residencial. *Papeles de la población*, 161-210.
- Ferras, R. (1977). Ciudad Nezahualcóyotl: un barrio en vías de absorción por la Ciudad de México. *CES/ El Colegio de México*.
- Fonseca, J. M. (2014). La importancia y apropiacion de los espacios publicos en las ciudades. *revista tecnologica y sociedad*.
- Gaitán, J. A. (julio-diciembre de 2009). Infraestructura urbana, participación ciudadana y espacio público. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 247-268.
- Gaitán, J. A. (julio-diciembre de 2009). Infraestructura urbana, participación ciudadana y espacio público. *Revista digital de derecho administrativo*(2), 247-268.
- Gaitán, J. A. (Julio-diciembre de 2009). Infrestructura urbana, participación ciudadana y espacio público. *Revista digital de derecho administrativo*(2), 247-268.
- Gamazo, C. G., & Aransay, C. M. (2013). La seguridad en el espacio público. *Revista de psicoanálisis y psicología social*(3).
- García, M. J., & Muñoz, L. P. (2010). Infraestructuras y crecimiento económico. El caso andaluz. *Revista de Estudios Regionales*, 95-135.
- García, N. (agosto de 2011). El espacio público en los asentamientos informales: factor de encuentro y desencuentro como elemento de la infraestructura urbana. *Grupo de investigación arquitectura y sociedad (GIAS)*, 3-5.

- Garnica-Monroy, R., & Alvanides, S. (agosto-septiembre de 2019). Segregación espacial y forma urbana en ciudades mexicanas. *Sage Journals*, 46(7), 1347-1361.
- Gehl, J. (1971). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona, España: Reverté.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space* (Vol. 6). Washington.
- Germani, G. (julio-septiembre de 1967). La ciudad como mecanismo integrador. *Revista mexicana de sociología*, 29(03), 267-286.
- gobernación, S. d., Población, S. G., & Secretaría de Desarrollo Agrario, T. y. (2018). *Sistema Urbano Nacional*.
- Goffman, E. (1991). El orden de la interacción. 173.
- González, M. L. (2018). *Expansion residencial periurbana de la zona metropolitana de Toluca: Caso de estudio Calimaya, Chapultepec y San Antoni la Isla en el periodo 1990-2015*. (U. A. México, Ed.)
- Gutiérrez, A. (julio-diciembre de 2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora urbano territorial*, 61-74.
- Guzmán, D. E. (mayo de 2018). Paisajes de la exclusión, estigmatización territorial y construcción social del miedo, reflexiones de un estudio de caso. *Revista Cis*.
- Hábitat III. (2015). Asentamientos informales. *Conferencia de las naciones unidas sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible*. new york.
- HABITAT, O. (2018). Hacer de los asentamientos informales parte de la ciudad. *ONU HABITAT Por un mejor futuro urbano*.
- HABITAT, O. (4 de enero de 2018). *Onu Habitat por un mejor futuro*. Obtenido de El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-espacio-publico-componente-clave-de-una-ciudad-sostenible>
- Hernández, A. (2000). Barrios y equipamientos públicos: esencia del proyecto democrático de la ciudad. *Documentación Social*(119), 79-93.
- Hernández, E. O., & Morales, N. M. (2012). Movilidad urbana y seguridad peatonal Leon Gto 2001-2012. *jovenes en la ciencia*.
- Hidalgo-Solórzano, E., Campuzano-Rincón, J., Rodríguez-Hernández, J. M., Chias-Becerril, L., Reséndiz-López, H., Sánchez-Restrepo, H., . . . Hajar, M. (2010).

- Motivos de uso y no uso de puentes peatonales en la Ciudad de México: la perspectiva de los peatones. *Salud Publica de Mexico*.
- Hiernaux, D., & Lindón, A. (octubre-diciembre de 2004). La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. *Papeles de población*, 10(42).
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*.
- Janoschka, M. (Diciembre de 2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure*, 28(85).
- Johansson, K., Laflamme, L., & Eliasson, M. (2012). Adolescent's perceived safety and security in public space- A swedish focus group study with gender perspective. *young*, 69-88.
- Kein, J. (2004). a pionee's pespective on the spatial mismatch literature. *Urban studies*.
- Kogan, J., & Bondorevsky, D. (enero-junio de 2016). La infraestructura en el desarrollo de América Latina. *Economía y Desarrollo*, 168-186.
- Kuri, P. R. (2008). La fragilidad del espacio público en la ciudad segregada. 117-134.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. Capital Swing.
- Lefebvre, H. (1991). *La producción del espacio*.
- Lefebvre, H. (1967). *Derecho a la ciudad*.
- Leonard, J. (1984). The interaction of residencial segregation and employment discrimination. *Working paper series 1274. National Bureau of economic research*.
- Linares, S. (junio de 2013). ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS PROCESOS DE FORMACIÓN Y GESTIÓN DE LA POLÍTICA DE VIVIENDA SOCIAL. (MADRID, ESPAÑA 1986 – CÓRDOBA, ARGENTINA 2001). *Cuardenos Urbanos: espacio, cultura y sociedad*, 14(14), 005-030.
- Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: un analisis empirico sobre tres ciudades: Bonaerenses. (Olavarria, Pegamino y Tadil). *Articulos*, 14, 005-003.
- Lindón, A. (2005). El imaginario suburbano: topofilias y topofobias. 289-314.
- Lindón, A. (2007). *Ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos*.
- Llop, J. M. (1999). *Ciudades intermedias y urbanizacion mundial*. UNESCO.
- Lombard, M. (mayo de 2015). Lugarización y contrucción de asentamientos informales en México. *INVI*, 30(83), 117-146.

- Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. . *Journal of planning literature*, 219-232.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*.
- Madanipour, A., Goran, C., & Allen, J. (2016). Social exclusion and space. En R. L. Stout, *The city reader*. New York.
- Márquez, L. (Julio-Diciembre de 2015). Análisis de la percepción de seguridad en puentes peatonales: una aproximación mediante modelación híbrida. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 14(27), 93-109.
- Massey, D., & Denton, N. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, 67(2), 284-285.
- Mehta, V. (2007). Livelt streets: Determining Environmental Characteristics to Support Social Behavior. *Journal of planning education and research*, 165-187.
- Miralles-Guash, C. (2002). Ciudad y transporte . *Binomio imperfecto*.
- Monroy, R. G., & Chao, C. O. (2008). La accesibilidad espacial en la definición de territorios inteligentes. *Arquitectura, ciudad y entorno*, 761-768.
- Montserrat, R. F. (septiembre-febrero de 2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Revista de Tecnología y sociedad*(7).
- Moreno, F. d. (2013). Epistemología del análisis de la movilidad urbana. *Investigación y diseño 08*.
- Muxí, Z. (2011). *Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de genero*. institut de ciences politiques sociaux. Barcelona: Col.lectiu punt 6.
- O'byme, S. C. (enero-junio de 2016). La vitalidad como alternativa a la seguridad de los espacios publicos urbanos:el caso Palmira-Colombia. *Prospectiva*(21), 157-179.
- Ocampo, G. d. (15 de Junio de 1995). *Orden Juridico estatal*. Obtenido de Ley de Desarrollo del Estado de Michoacán de Ocampo: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/MICHOACAN/Leyes/MICHLEY16.pdf>
- Olivera, G. (2015). *La urbanización social y privada del ejido: ensayos sobre la dualidad del desarrollo urbano en México*. (p. edición, Ed.) México, coyoacán, México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- OMS. (1958). The first ten years of The World Health Organization.
- ONU-Habitat. (2019). *Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México* .

- Osorio, M. S., & Marroquín, J. C. (enero-junio de 2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. *Revista de arquitectura*, 18(1), 126-139.
- Pastor, G. L. (2017). *Transporte*. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza: Facultad de Ingeniería. Obtenido de <http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>
- Peña, V. A. (noviembre de 2016). El concepto de espacio en Descartes.
- Pulido, N. (2004). Globalización y surgimiento de "ciudades intermedias" en América Latina y Venezuela. *Geográfica Venezolana*, 91-121.
- Ramos, Á. M. (noviembre de 2015). Infraestructuras en la ciudad madura. *proyecto, progreso, arquitectura*, 16-27.
- Ramos, Á. M. (noviembre de 2015). Infraestructuras en la ciudad madura. *proyecto, progreso, arquitectura*(13), 16-27.
- Robles, J. (2 de agosto de 2018). "Inflan" piperos de Oaxaca los precios del agua. *Noticias voz e imagen de Oaxaca* .
- Sabatini, F. (2003). La segregación social del espacio urbano en las ciudades de América Latina. *Banco Interamericano de Desarrollo*.
- Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 21-42.
- Sabatini, F., Salcedo, R., Gómez, J., Silva, R., & Trebilcock, M. P. (2013). Microgeografías de la segregación: estigma, xenofobia y adolescencia. En F. Sabatini, G. Wormald, & A. Rasse, *Segregación de la vivienda social: ocho conjuntos en Santiago, Concepción y Talca* (Vol. 1, págs. 34-66). Santiago, Chile: Colección Estudios Urbanos UC.
- Samper, P. G. (2003). El sentido urbano del espacio público.
- Schelling, T. C. (1989). *Micromotivos y Macroconductas*. Fondo de cultura Económica .
- SEDESOL. (2010 a). *Sistema de apoyo para la planeación del PDZP, Catálogo de Localidades*.
- SEDESOL. (2010 b). *Catálogo de localidades*. Obtenido de Sistema de Apoyo para la Planeación del PDZP, Municipio de Villa de Zaachila: <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/LocdeMun.aspx?ent=20&mun=565>
- SEDESOL. (2010 c). *Catálogo de localidades*. Obtenido de Sistema de apoyo para población del PDZP, Vicente Guerrero, Villa de Zaachila :

<http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/contenido.aspx?refnac=205650006>

- SEDESOL. (2010). *Diagnóstico sobre la falta de certeza jurídica en hogares urbanos en condiciones de pobreza patrimonial en asentamientos irregulares*. SEDESOL. CDMX: Secretaría de desarrollo social.
- SEDESOL. (2010). *Estructura del sistema normativo*. Secretaría de desarrollo social. Obtenido de <http://inapam.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/1592/1/images/Estructura.pdf>
- SEDESOL. (2015). *Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social 2015*. Charo, Michoacán. Obtenido de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/45517/Michoacan_022.pdf
- SEDESOL, S. d. (1999). *Sistema normativo de equipamiento urbano*. México: Dirección general de infraestructura y equipamiento urbano.
- Serra, I. (enero de 2021). Aportes al diseño del espacio público no discriminatorio. *Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, 14(16).
- Serrudo, N. A. (enero-diciembre de 2007). Espacio público en Bogotá (1990-2006). *Bitácora Urbano Territorial*, 11(1), 40-52.
- Suárez, A. L. (2005). Segregación residencial y pobreza. Consecuencias del aislamiento social de residentes en asentamientos precarios. *Congreso; XXV Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*. Brasil: Asociación Latinoamericana de Sociología. Obtenido de Congresos y reuniones científicas: https://www.ungs.edu.ar/cm/uploaded_files/file/institutos/ici/economia/download/publicaciones/Suarez_Segregacion_residencial_y_pobreza.pdf
- Tecco, C., & Fernández, S. (2008). Espacios estigmatizados, segregación residencial y agenda pública local. *Administración Pública y Sociedad*(16).
- Thibert, J., & Osorio, G. (2013). Urban segregation and metropolitics in Latin America: The case of Bogotá Colombia.
- Trigal, L. L. (2015). *Diccionario de geografía aplicada y profesional*. Universidad de León .
- UN-Habitat. (2006). *Reporte anual*.
- UN-Habitat. (2008). *Reporte Anual*.
- Valladares, L., & Coelho, M. P. (1995). *La investigación urbana en America Latina. Tendencias actuales y recomendaciones*. París: UNESCO.

- Velázquez, B. R. (2003). Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio un recorrido por los campos de las teorías. 216.
- Wacquant, L. (2005). *Parias urbains: Ghetto, banlieu, Etat, París, La Découverte*.
- Wacquant, L., Slater, T., & Pereira, V. B. (2014). Estigmatización territorial en acción. *Revista invi*, 29(82), 219-240.
- Whyte, W. (1980). *The social life of small urban spaces. New York: Projects for public space*.
- Zuluaga, L. M., & Vargas, A. G. (2019). La injusticia espacial y la producción social de los asentamientos informales en Colombia. *revista colombiana de Geografía*.