

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE INGENIERÍA, ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INGENIERÍA Y TECNOLOGÍA

**MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y  
DISEÑO**



**EL ESPACIO PÚBLICO DESDE SUS DIMENSIONES  
SOCIO-ESPACIALES.**

**ANÁLISIS COMPARATIVO DE DOS ZONAS EN  
ENSENADA, B.C**

*T E S I S*

que para obtener el grado de

**MAESTRA EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y  
DISEÑO**

Presenta

**ZOILA NOHEMY GONZÁLEZ FLORES**

Directora de Tesis

**DRA. MARIEL ORGANISTA CAMACHO**  
ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, JULIO 2024

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE INGENIERÍA, ARQUITECTURA Y DISEÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA INGENIERÍA Y LA TECNOLOGÍA



**MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO**

EL ESPACIO PÚBLICO DESDE SUS DIMENSIONES SOCIO-ESPACIALES.  
ANÁLISIS COMPARATIVO DE DOS ZONAS EN ENSENADA, B.C

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO  
DE MAESTRA EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DISEÑO PRESENTA

**Zoila Nohemy González Flores**

Correo electrónico: [a342928@uabc.edu.mx](mailto:a342928@uabc.edu.mx)  
Identificador ORCID: 0000-0002-8918-6782

Directora de tesis: Dra. Mariel Organista Camacho  
Identificador ORCID: 0000-0001-5517-9229

Revisor de tesis: Dra. Aurora García García de León

Revisor de tesis: Dr. Cosme René Arreola Valle

**Ensenada, B.C. 31 de julio de 2024**

## ACTA DE VOTOS PROBATORIOS

El día 14 de junio del año 2024, siendo las 13:00 hrs, se reunieron en la Sala Virtual de la Plataforma Blackboard de la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Diseño de la UABC los miembros del Comité Revisor con el propósito de hacer las observaciones pertinentes a la Tesis de Maestría titulada:

**“El espacio público desde sus dimensiones socio-espaciales. Análisis comparativo de dos zonas en Ensenada, B.C.”**

Que en el Programa de Maestría en Arquitectura, Urbanismo y Diseño, presenta:

**Zoila Nohemy González Flores**

Quienes hicieron las observaciones pertinentes anexas a la presente para ser corregidas antes de la impresión final, determinando su **APROBACIÓN**, y proceder a que la Dirección de la Facultad fije fecha de examen recepcional una vez cumplidos los requisitos que establezca la Coordinación de Servicios Estudiantiles y Gestión Escolar y el Reglamento de Estudios de Posgrado.

**Dra. Mariel Organista  
Camacho**  
Directora de tesis

**Dra. Aurora García  
García de León**  
Miembro del comité

**Dr. Cosme René  
Arreola Valles**  
Miembro del comité

Ensenada, Baja California, México. Julio 2024.

## DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD

Declaro que la tesis que se presenta contiene material original que no ha sido presentado para la obtención de un grado académico o diploma en esta u otra institución de educación superior. Asimismo, declaro que hasta donde yo sé no contiene material previamente publicado o escrito por otra persona excepto donde se reconoce como tal a través de las citas.

Ensenada, B.C., 31 de julio de 2024



---

**Zoila Nohemy González Flores**

## AVAL DE TERMINACIÓN DE TESIS

Fecha: 31 de julio de 2024

DR. JULIÁN ISRAEL AGUILAR DUQUE  
Director de la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Diseño  
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA  
Presente. -

Para dar cumplimiento al artículo 106 del ESTATUTO ESCOLAR DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA, en su TÍTULO CUARTO DE LOS TÍTULOS PROFESIONALES, GRADOS ACADÉMICOS Y DIPLOMAS, CAPÍTULO ÚNICO, sobre los requisitos para la obtención del grado de **Maestría en Arquitectura, Urbanismo y Diseño**, como director de tesis en la Línea de Generación y Aplicación del Conocimiento de Urbanismo y Paisaje de la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Diseño Se emite la presente acta que avala que la estudiante:

### **ZOILA NOHEMY GONZÁLEZ FLORES**

ha concluido su tesis de grado titulada:

### **EL ESPACIO PÚBLICO DESDE SUS DIMENSIONES SOCIO-ESPACIALES. ANÁLISIS COMPARATIVO DE DOS ZONAS EN ENSENADA, B.C**

Lo anterior en virtud de que se realizaron las correcciones y recomendaciones del comité tutorial, por lo que ha sido aprobada para el proceso de presentación de examen de grado.

DIRECTORA DE TESIS

**DRA. MARIEL ORGANISTA CAMACHO**

FIRMA

## DEDICATORIA

### *A DIOS*

Cuya guía me ha orientado en esta travesía, y que día a día me acompaña, me bendice y me ayuda a crecer.

### *A MI MADRE*

La principal promotora de mis sueños, quien con su amor y apoyo incondicional me motiva a crecer, nunca deja de creer en mí y me acompaña en cada paso que doy.

Agradezco su paciencia y comprensión durante los momentos más críticos de este proceso, y por tomar mi mano cuando quería dejarlo todo.

### *A MI PADRE*

Quien su paso efímero por la tierra de los mortales no le permitió ver mi crecimiento personal y profesional.

### *A MI HERMANA ERIKA*

Mi fuente de inspiración para levantarme cada día. Quien sin decir alguna palabra me enseñó que la vida es un viaje que debe disfrutarse, y que la salud es el tesoro más grande que poseemos. Gracias por recordarme que la verdadera capacidad reside en el corazón.

### *A PERLA*

Mi compañera de cuatro patas, mi guía silenciosa en las horas de estudio, cuya lealtad y amor me brindaron consuelo y ánimo durante los momentos más desafiantes.

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco profunda y sinceramente a todas las personas que fueron partícipes en la elaboración de este proyecto y a quienes me brindaron su apoyo durante el proceso. En primer lugar, a mi alma mater, la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), así como a la Facultad de Ingeniería, Arquitectura y Diseño (FIAD), por abrirme sus puertas una vez más y permitirme continuar con mi preparación profesional. De igual manera, al programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, Urbanismo y Diseño (MyDAUD) por la oportunidad de formar parte de tan prestigioso posgrado. Asimismo, agradecer al Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT) por el financiamiento que hizo posible la realización de esta investigación.

Extiendo mi agradecimiento a mi comité tutorial. A la Dra. Aurora García García de León, por ver y confiar en mi potencial, por la orientación en plasmar aquellas primeras ideas que dieron paso a mi transformación profesional, por la motivación para ingresar al programa, y por su constante asesoramiento. Al Dr. Cosme René Arreola Valles, por su disposición para acompañarme en este proyecto y compartir su conocimiento conmigo.

Finalmente, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a mi directora de tesis, la Dra. Mariel Organista Camacho, por su tiempo, paciencia y el conocimiento compartido. Por llenarme de su energía que siempre irradia paz y ser una guía en el camino de la sabiduría. Su dedicación y compromiso fueron de suma importancia para la culminación de este proyecto, y su ejemplo de excelencia académica y humana me inspiraron profundamente.

## RESUMEN

El desarrollo urbano acelerado trae consigo un impacto en los modos de habitar el espacio público. El objetivo de esta investigación consiste en analizar los espacios públicos desde sus dimensiones socio-espaciales en dos zonas de la ciudad de Ensenada, Baja California. Se abordan como tres principales ejes los espacios públicos, la habitabilidad urbana y las dimensiones socio-espaciales. El enfoque metodológico es mixto. Para ello, se seleccionaron indicadores que permiten la caracterización de sectores y delimitación de zonas con mayor similitud para ser estudiadas por medio de la aplicación de un cuestionario de percepción y de observación de campo. La pertinencia de dicha investigación radica en la necesidad de afianzar el abordaje del fenómeno de estudio donde el resultado apunta a la realización de recomendaciones para la mejora del espacio público en función a los requerimientos humanos contemporáneos con el fin de mejorar los niveles de habitabilidad urbana.

**Palabras clave:** Dimensiones socio-espaciales; espacios públicos; habitabilidad urbana.

## ABSTRACT

Accelerated urban development brings with it an impact on the ways of inhabiting public space. The objective of this research is to analyze public spaces from their socio-spatial dimensions in two areas of the city of Ensenada, Baja California. Public spaces, urban habitability, and socio-spatial dimensions are addressed as three main axes. The methodological approach is mixed. For this, indicators were selected that allow the characterization of sectors and delimitation of zones with greater similarity to be studied through the application of a perception questionnaire and field observation. The relevance of this research lies in the need to strengthen the approach to the study phenomenon where the result points to the making of recommendations for the improvement of public space based on contemporary human requirements to improve levels of urban habitability.

**Keywords:** Public spaces; socio-spatial dimensions; urban habitability.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE FIGURAS.....	IV
ÍNDICE DE TABLAS.....	VI
ÍNDICE DE ANEXOS .....	VII
LISTADO DE ABREVIATURAS, CARACTERES Y SÍMBOLOS .....	VIII
<b>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>9</b>
Introducción .....	10
Planteamiento del Problema.....	12
1.1.    Justificación .....	16
1.2.    Antecedentes.....	17
1.2.1.    Traza urbana de la ciudad de Ensenada: su proceso de establecimiento	
a la actualidad. 17	
1.2.2.    Primeras reflexiones sobre el espacio público: un recorrido teórico....	22
1.2.3.    Explorando el significado del espacio público.....	24
1.2.4.    Casos análogos .....	26
1.2.4.1.    Internacionales.....	26
1.2.4.2.    Nacionales.....	28
<b>CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>30</b>
2.1.1.    Espacio público. ....	31
2.1.1.1.    Aproximaciones conceptuales.....	31
2.1.1.2.    Clasificación del espacio público. ....	32
2.1.1.3.    Diseño e intervención de espacios públicos.....	34
2.1.1.4.    Uso de los espacios públicos.....	36

2.1.2.	Habitabilidad urbana. ....	37
2.1.2.1.	<i>Contexto urbano.</i> .....	37
2.1.2.2.	<i>La integración arquitectónica y su impacto en la habitabilidad urbana.</i>	40
2.1.2.3.	<i>Hacia una conceptualización de la habitabilidad urbana.</i> .....	41
2.1.2.4.	<i>Medición de la habitabilidad urbana.</i> .....	43
2.1.3.	Dimensiones socio-espaciales. ....	44
2.1.3.1.	<i>La importancia de crear comunidad.</i> .....	44
2.1.3.2.	<i>Modos de habitar en el espacio.</i> .....	45
2.1.3.3.	<i>Conceptualización de las dimensiones socio-espaciales.</i> .....	47
2.1.4.	Marco Normativo .....	63
2.2.	Pregunta de investigación e Hipótesis .....	65
2.3.	Objetivos de investigación.....	65
2.3.1.	Objetivo general .....	65
2.3.2.	Objetivos específicos.....	65
2.4.	Alcances y Limitaciones .....	66
<b>CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA .....</b>		<b>67</b>
3.1.	Características esenciales de la estrategia metodológica. ....	68
3.2.	Zonas de estudio. ....	70
3.2.1.	Criterios generales de selección. ....	71
3.2.1.1.	<i>Criterios específicos de las zonas de estudio.</i> .....	74
3.2.2.	Selección de la muestra. ....	78
3.3.	Instrumento para la caracterización y comparativa de las unidades territoriales urbanas.....	79
3.4.	Levantamiento de información desde los habitantes. ....	84
3.5.	Plan de análisis de la información. ....	85
<b>CAPÍTULO 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....</b>		<b>86</b>

4.1.1.	Caracterización de los habitantes.....	88
4.1.2.	Análisis de las dimensiones socio-espaciales en el espacio público. ...	90
4.1.2.1.	<i>Seguridad urbana</i> .....	91
4.1.2.2.	<i>Identidad social urbana</i> .....	99
4.1.2.3.	<i>Interacción social</i> .....	102
4.1.2.4.	<i>Características morfológicas</i> .....	104
4.1.2.5.	<i>Accesibilidad urbana</i> .....	113
4.1.2.6.	<i>Movilidad urbana</i> .....	117
4.1.3.	Análisis correlacional.....	119
4.1.3.1.	<i>Chapultepec</i> .....	119
4.1.3.2.	<i>Sauzal</i> .....	121
4.2.	Discusión.....	124
4.2.1.	Seguridad urbana.....	124
4.2.1.1.	<i>Control de incidencias</i> .....	124
4.2.1.2.	<i>Confianza</i> .....	126
4.2.1.3.	<i>Protección</i> .....	127
4.2.2.	Identidad social urbana.....	130
4.2.2.1.	<i>Satisfacción</i> .....	130
4.2.2.2.	<i>Pertenencia</i> .....	131
4.2.2.3.	<i>Apropiación</i> .....	132
4.2.3.	Interacción social.....	133
4.2.3.1.	<i>Interacción con otros</i> .....	133
4.2.3.2.	<i>Funcionalidad</i> .....	134

4.2.4. Características morfológicas .....	136
4.2.4.1. <i>Imagen urbana.</i> .....	136
4.2.4.2. <i>Mobiliario urbano.</i> .....	137
4.2.4.3. <i>Legibilidad.</i> .....	137
4.2.4.4. <i>Variedad.</i> .....	138
4.2.5. Accesibilidad urbana .....	139
4.2.5.1. <i>Disponibilidad.</i> .....	139
4.2.5.2. <i>Barreras.</i> .....	140
4.2.6. Movilidad urbana .....	141
4.2.6.1. <i>Desplazamiento.</i> .....	141
<b>CAPÍTULO 5. CONCLUSIONES.....</b>	<b>144</b>
<b>REFERENCIAS .....</b>	<b>154</b>
<b>ANEXOS Y/O APÉNDICES.....</b>	<b>170</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Estructura del problema planteado.</i> .....	13
Figura 2. <i>Espacio público para todos.</i> .....	15
Figura 3. <i>Núcleo urbano original de Ensenada, 1882-1886.</i> .....	18
Figura 4. <i>Imágenes panorámicas del crecimiento urbano de Ensenada, Baja California.</i> .....	20
Figura 5. <i>Traza urbana de Ensenada, B.C. 2024.</i> .....	21
Figura 6. <i>Clasificación de espacios públicos por función.</i> .....	33
Figura 7. <i>Clasificación del espacio público por escala.</i> .....	34
Figura 8. <i>Grados de intervención urbana.</i> .....	40
Figura 9. <i>Mapa conceptual de identidad social urbana.</i> .....	49
Figura 10. <i>Mapa conceptual de seguridad urbana.</i> .....	52
Figura 11. <i>Mapa conceptual de interacción social.</i> .....	54
Figura 12. <i>Mapa conceptual de características morfológicas.</i> .....	56
Figura 13. <i>Mapa conceptual de accesibilidad urbana.</i> .....	58
Figura 14. <i>Mapa conceptual de movilidad urbana.</i> .....	61
Figura 15. <i>Estructura metodológica.</i> .....	69
Figura 16. <i>Ubicación de las zonas de estudio.</i> .....	71

Figura 17. <i>Indicadores por sector.</i> .....	72
Figura 18. <i>Matriz de relación.</i> .....	73
Figura 19. <i>Caracterización en zona de estudio de Chapultepec.</i> .....	76
Figura 20. <i>Caracterización en zona de estudio de Sauzal.</i> .....	77
Figura 21. <i>Estructura de resultados</i> .....	87
Figura 22. <i>Porcentaje de escolaridad por sector.</i> .....	89
Figura 23. <i>Ocupación en sector Chapultepec y Sauzal.</i> .....	89
Figura 24. <i>Dimensiones y variables de análisis.</i> .....	90
<b>Figura 25.</b> <i>Presencia de redes vecinales a partir de elementos. físicos.</i> .....	91
<b>Figura 26.</b> <i>Abordaje en temas de asociaciones de vecinos en sector Chapultepec y Sauzal.</i> .....	92
Figura 27. <i>Zonas de inundación en sector Chapultepec.</i> .....	94
Figura 28. <i>Zonas de inundación en sector Sauzal.</i> .....	95
Figura 29. <i>Motivos de visita en sector Chapultepec y Sauzal.</i> .....	100
<b>Figura 30.</b> <i>Motivos por los cuáles visitan los espacios públicos en sector Chapultepec y Sauzal.</i> .....	103
Figura 31. <i>Nodos, hitos y sendas en sector Chapultepec.</i> .....	105
Figura 32. <i>Barrios y bordes en sector Chapultepec.</i> .....	106
Figura 33. <i>Presencia, distribución y estado físico del mobiliario urbano en sector Chapultepec</i> .....	108

Figura 34. <i>Nodos, hitos y sendas en sector Sauzal.</i> .....	109
Figura 35. <i>Presencia, distribución y estado físico del mobiliario urbano en sector Sauzal.</i> .....	110
Figura 36. <i>Traza urbana y tipo de uso de suelo en sector Chapultepec y Sauzal.</i> ...	112
Figura 37. <i>Problemas mencionados con mayor frecuencia en sector Chapultepec y Sauzal.</i> .....	115
Figura 38. <i>Barreras físicas identificadas en sector Chapultepec (A) y Sauzal (B).</i>	116
Figura 39. <i>Delimitación del desplazamiento en sector Chapultepec (A) y Sauzal (B).</i> .....	118

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Principales hallazgos detectados en antecedentes.</i>	29
Tabla 2. <i>Temas detectados a través del marco teórico para la conformación del instrumento de investigación.</i>	62
Tabla 3. <i>Aspectos sociodemográficos.</i>	78
Tabla 4. <i>Operacionalización de variables para la construcción del instrumento de recolección de datos.</i>	79
Tabla 5. <i>Operacionalización de variables para la construcción del instrumento de recolección de datos.</i>	83
Tabla 6. <i>Relación de edad y sexo en sector Chapultepec y Sauzal.</i>	88
Tabla 7. <i>Descriptivos básicos de seguridad urbana.</i>	97
Tabla 8. <i>Descriptivos básicos de identidad social urbana.</i>	101
Tabla 9. <i>Descriptivos básicos de interacción social.</i>	103
Tabla 10. <i>Descriptivos básicos de accesibilidad urbana.</i>	114
Tabla 11. <i>Descriptivos básicos de movilidad urbana.</i>	119

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. <i>Principales hallazgos del marco teórico por autor</i> .....	170
Anexo 2. <i>Consulta de autores para la identificación de variables</i> . ....	171
Anexo 3. <i>Fichas de observación-Chapultepec</i> . ....	172
Anexo 4. <i>Fichas de observación-Sauzal</i> .....	172

## LISTADO DE ABREVIATURAS, CARACTERES Y SÍMBOLOS

<b>Instituto Nacional de Estadística y Geografía.</b>	INEGI
<b>Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California.</b>	IMIP
<b>Public open space</b>	POS
<b>Objetivos para el Desarrollo Sostenible.</b>	ODS
<b>Coefficiente de Spearman</b>	c. S.
<b>Horas</b>	h
<b>Kilómetros cuadrados</b>	km <sup>2</sup>
<b>Metros</b>	m
<b>Sector Chapultepec</b>	Ch
<b>Sector Sauzal</b>	Sz

## **CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN**

---

## **Introducción**

El espacio público, concebido como una prolongación de la vivienda destinada al uso colectivo, en donde convergen factores culturales, económicos e intercambios sociales y en los que la comunidad puede interactuar en armonía, independientemente de aspectos sociodemográficos tales como el género, el estatus socioeconómico, la ocupación o profesión. Los ejemplos más ostensibles de sus diversas tipologías son las calles, los parques y las plazas, y su relevancia reside en el impacto en la calidad de vida.

Este estudio se adentra en la exploración de los espacios públicos desde distintas dimensiones socio-espaciales tales como la seguridad, la identidad social, la interacción social, las características morfológicas, la accesibilidad y la movilidad urbana. Su interés de abordaje surge a partir de reconocer la importancia de las áreas públicas en la configuración de entornos habitables.

Asimismo, se manifiesta cómo impactan las características socio-espaciales en la manera de percibir y habitar los espacios, y en cómo pueden ser diseñados, intervenidos e investigados de manera que permitan crear entornos que promuevan la interacción y la cohesión social. Un espacio bien planificado y construido actúa como un punto de encuentro, facilita la conexión entre habitantes y promueve un sentido de pertenencia a la comunidad. En este sentido, al comprender cómo diferentes grupos demográficos utilizan y perciben estos espacios, los diseñadores y planificadores urbanos tienen la posibilidad de proponer entornos inclusivos, especialmente en entornos urbanos diversos, donde la habitabilidad no debería ser un privilegio exclusivo de ciertos grupos, sino un derecho para todos.

Con el fin de llevar a cabo el análisis, la estructura de la investigación comienza con el planteamiento de la problemática en donde se identifican los principales problemas con

relación a los espacios públicos desde una perspectiva urbano-arquitectónica y social. En el apartado siguiente se aborda la justificación en donde destaca el objetivo de la investigación y la importancia de diseñar, intervenir e investigar los espacios públicos.

Posteriormente, se redactan los antecedentes estructurados en cuatro apartados: 1. Historia de la ciudad, 2. Traza urbana, 3. Teorías y conceptos y 4. Casos análogos. En el apartado 1 y 2 se evidencia el crecimiento histórico de la ciudad y los principales cambios en la traza urbana de la ciudad de Ensenada, Baja California. En el apartado 3 se abordan las principales teorías y conceptos sobre el espacio público. Finalmente, en el apartado 4 se encuentran casos análogos relacionados al análisis del objeto de estudio desde sus dimensiones socio-espaciales a nivel internacional, nacional y local. De igual manera, se plantean las preguntas de investigación, hipótesis y objetivos que marcan el camino para abordar las problemáticas detectadas en los espacios públicos desde un enfoque interdisciplinario.

La metodología detalla las herramientas y técnicas que se aplicaron para el análisis del espacio público, ruta que fue diseñada a partir de la realización del marco teórico, el cual se divide en tres ejes fundamentales: el espacio público, la habitabilidad urbana y las dimensiones socio-espaciales. Finalmente, se presentan los resultados y se discuten los hallazgos más relevantes en el contexto de las perspectivas de diversos autores, con el fin de contribuir a una comprensión profunda y holística de la importancia de los espacios públicos en las ciudades.

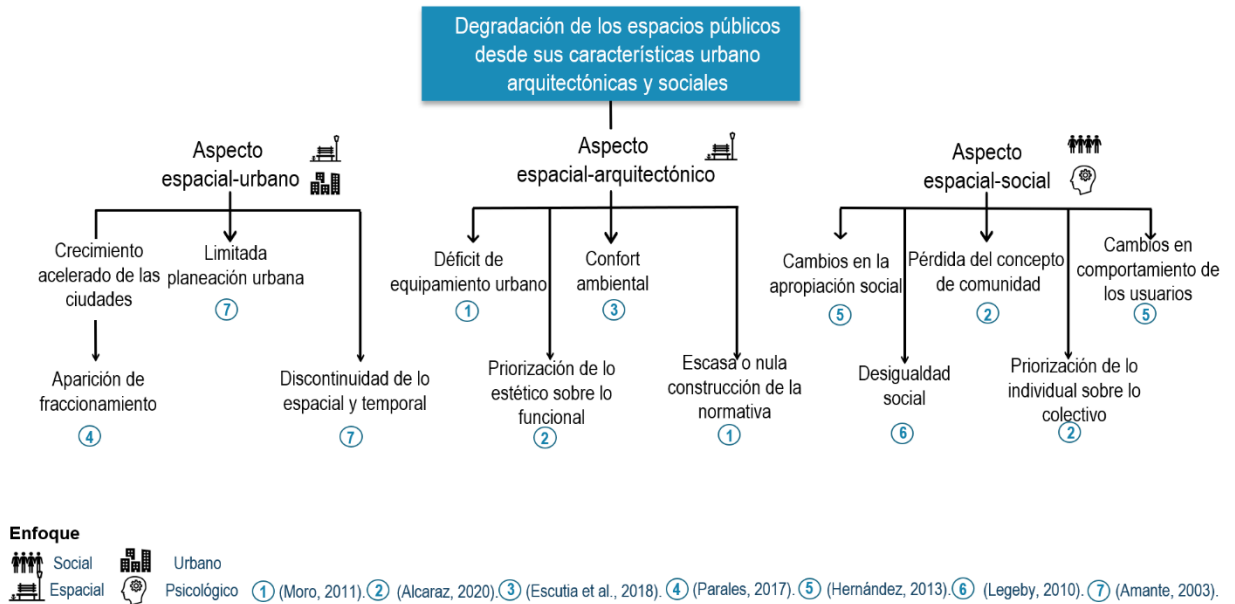
## Planteamiento del Problema

La limitada planificación urbana, la ausencia de espacios para uso recreativo y la degradación de estos mismos, es propiciada por la aparición de fraccionamientos de vivienda colectiva los cuales devienen dinámicas urbanas específicas que condicionan los modos de habitar. Adoptan áreas públicas y las privatizan sin realizar un previo análisis, lo que genera una fragmentación y segregación socio-espacial (*Shen et al., 2021*). De ello derivan otros factores como lo son la falta del sentimiento de comunidad que se forma a través de las relaciones sociales, aumento de índices delictivos y la falta de apropiación de espacios (*Moro, 2011; París et al., 2017; Alcaraz, 2020*).

El problema de la siguiente investigación se estructura a partir del análisis de la degradación de los espacios públicos a través de tres ejes fundamentales: urbano, arquitectónico y social. Desde los aspectos urbanos se identifican tres variantes: crecimiento acelerado de las ciudades, la privatización de áreas públicas y una discontinuidad espacio-temporal. Desde la perspectiva arquitectónica se identifican cuatro problemáticas como lo son: el déficit de equipamiento urbano, escasa o nula construcción conforme a la normatividad, la priorización de lo estético sobre lo funcional y un déficit de confort ambiental. Dentro de los aspectos sociales, se evidencia una transformación en los modos de habitar, de la cual derivan seis fenómenos: La pérdida del concepto de comunidad, cambios en la apropiación social, la priorización de lo individual sobre lo colectivo y cambios en el comportamiento de los habitantes.

**Figura 1.**

*Estructura del problema planteado.*



En las últimas décadas, el crecimiento acelerado de las ciudades es evidente, lo cual generalmente se asocia a un incremento económico y de movilización social. Sin embargo, esto también trae consigo impactos negativos (Parrales, 2017). En América Latina, es común que las comunidades dependen de instituciones gubernamentales o públicas para resolver problemas urbanos. Esto se debe porque los ciudadanos generalmente no se involucran en la creación de soluciones para estos desafíos (Alvero, 2016).

De igual manera, se identifican proyectos urbanos que no contribuyen a la mejora de alternativas para aumentar los niveles de habitabilidad urbana. En las ciudades latinoamericanas destaca la falta de planeación urbana, abandono de espacios o apropiados ilegalmente por grupos en conflicto y provocan problemas aún mayores para los habitantes, como lo es la designación de espacios sin una anticipada planificación, en la cual se edifican

construcciones y se dejan de lado los espacios públicos para el desarrollo personal de los habitantes (*Borja y Muxí, 2003; Arango, 2021*).

El diseño de los espacios públicos influye mayoritariamente en la funcionalidad de éstos, pues si un espacio carece de elementos que lo hagan útil, no se le da un uso como tal. Un espacio debe ser pensado de acuerdo a los requerimientos de los usuarios potenciales a utilizarlos, desde el momento que se comienzan los primeros trazos de un proyecto es importante contemplar aquellos aspectos y componentes que harán de los lugares espacios armoniosos entre todas sus cualidades, es decir, espacios útiles, funcionales y estéticos.

Uno de los elementos predominantes en los espacios públicos es el mobiliario urbano, sin embargo, no siempre se cuenta con el porcentaje adecuado ni suficiente, y en ocasiones, cuando los espacios dejan de ser utilizados, comienza un proceso de abandono que genera el mal estado de estos.

Conforme el paso del tiempo, esto ha tenido un impacto en los modos de habitar debido a distintos factores sociales, políticos, económicos, culturales, ambientales e incluso de salud, los cuales actualmente tienen una mayor relevancia porque son analizados desde una perspectiva urbana. Asimismo, en distintos contextos tanto sociales como políticos, el concepto de comunidad como construcción del "nosotros" pierde valor y crea significados adicionales relacionados con las libertades individuales más que con los derechos colectivos.

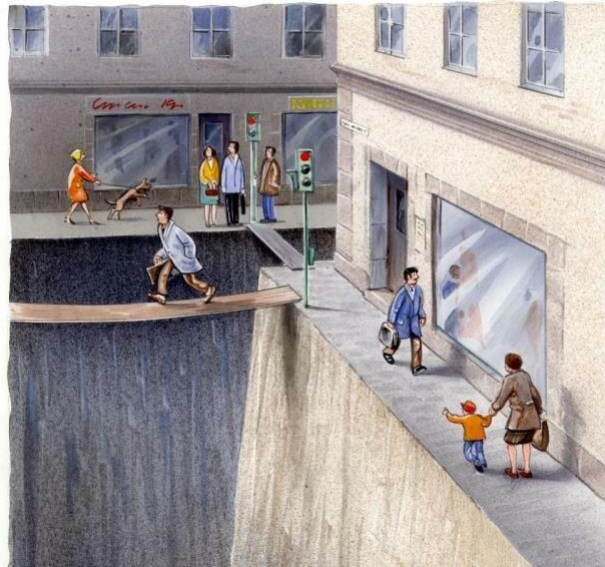
Por otra parte, un factor relevante en la transformación de los modos de habitar el espacio público, fue la actual pandemia de COVID-19 (*Mazzetto, 2022*). Siendo estos espacios escenarios ideales para la propagación del virus. Las medidas preventivas impuestas para prevenir y propagar el virus redujeron las conexiones e interacciones sociales en todo el mundo. Esto generó un impacto socio-espacial en las ciudades, puesto que hasta las fechas

actuales siguen recuperándose de los estragos. Debido a la estructura compleja y el tamaño de los módulos, los entornos urbanos presentan desafíos únicos en el modelado de redes epidémicas.

Otro problema identificado en las ciudades contemporáneas refiere a la falta de espacio público como tal. La figura 2 muestra una imagen diseñada por [Karl Jilg \(2023\)](#), un ilustrador sueco que busca representar la manera en que se pierde el espacio público y es otorgado al uso del automóvil.

**Figura 2.**

*Espacio público para todos.*



*Nota:* Ilustración realizada por Karl Jilg (2023) para representar cuánto espacio público se cedió al automóvil.

## 1.1. Justificación

Una vez analizada la importancia de los espacios públicos en las dinámicas de la vida social y urbana, esta investigación busca comprender cómo mejorar los niveles de habitabilidad urbana a través de las características del espacio. En la ciudad de Ensenada, los espacios públicos poseen potencial para impactar positivamente en el fenómeno.

Las ciudades deberían contar con espacios públicos de acuerdo a los requerimientos de los habitantes, y donde puedan desarrollar sus actividades diarias. Sin embargo, en diversas ocasiones los espacios públicos se designan sin tomar en cuenta los puntos clave que este debe cumplir, especialmente en ellos no puede surgir una interacción social. De acuerdo con [París \(2017\)](#), los espacios públicos carecen de elementos que fomenten la interacción entre los habitantes, lo que limita su capacidad para fungir como lugares de encuentro.

Este documento de investigación expone un marco conceptual para la intervención y el diseño de espacios públicos, así como para visualizar acciones hacia la concientización tanto a los habitantes como a las autoridades encargadas del espacio público sobre la importancia de los aspectos incluyentes en futuros proyectos urbanos para que cumplan con el objetivo principal del espacio público, que es la creación de relaciones sociales y el fortalecimiento de las comunidades. Identificar las características que hacen que un espacio sea habitable es fundamental para mejorar los índices de habitabilidad urbana, ya que la mejora de esta se logra a través de un enfoque integral que comprende desde la planeación y el diseño, la dotación de infraestructura adecuada hasta propiciar intercambios sociales.

En este sentido, los fenómenos sociales analizados desde una perspectiva urbana paisajística son la base de importantes conformaciones espaciales, interacciones y aporte a la calidad de vida, especialmente en estudios de alcance regional o local, por lo que el presente

trabajo adquiere relevancia al contribuir a un mayor entendimiento del tema. La pertinencia de esta investigación radica en la necesidad de abordar de manera integral el fenómeno de estudio desde la visión de los habitantes. Este enfoque contribuye a los Objetivos para el Desarrollo Sostenible, específicamente en Salud y bienestar (3) y Reducción de las desigualdades (10), así como a los programas de Salud y Seguridad Humana de los Programas Nacionales Estratégicos (PRONACES) del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencia y Tecnologías (CONAHCYT).

## **1.2. Antecedentes**

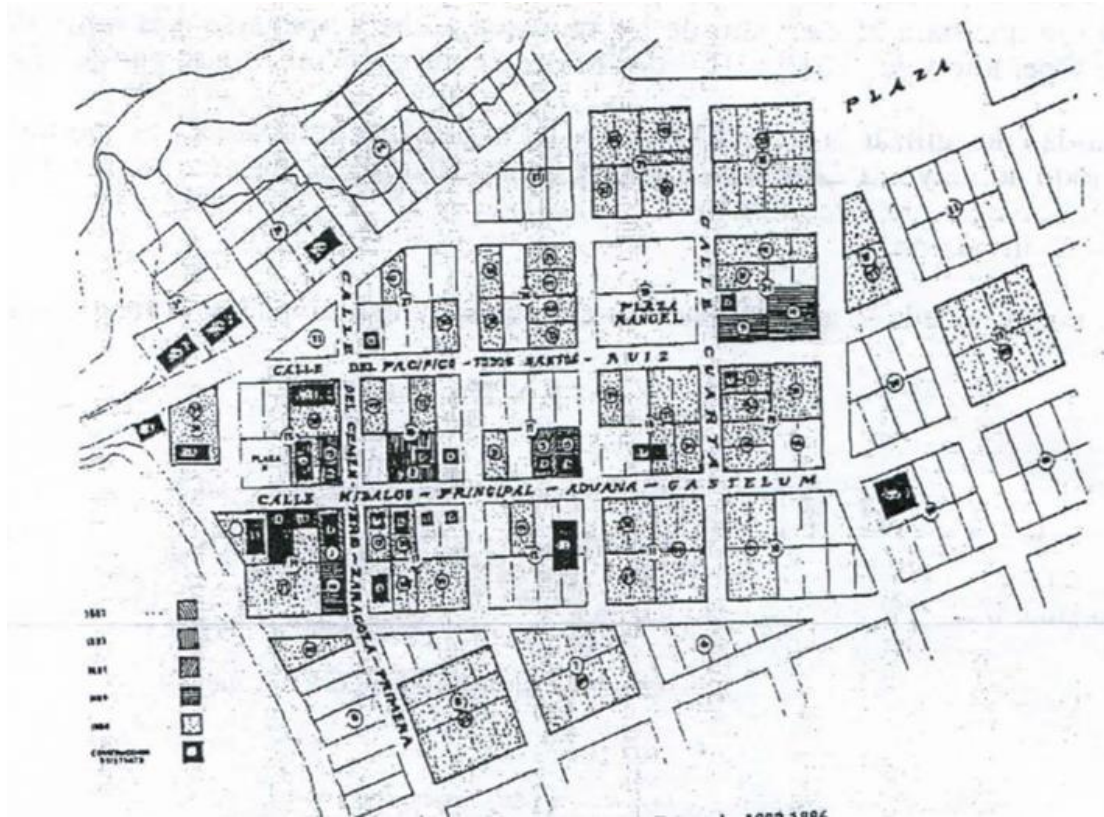
Los antecedentes de la presente investigación tienen un corte histórico, que se presentan en ocurrencias anteriores en el espacio público y reflejan la evolución de diversos análisis a través del tiempo.

### ***1.2.1. Traza urbana de la ciudad de Ensenada: su proceso de establecimiento a la actualidad.***

En 1882 se fundó Ensenada, una ciudad relativamente joven ubicada en el estado de Baja California, México. Con la llegada de inversionistas y colonos extranjeros se comenzaron a desarrollar actividades comerciales, que convirtieron a Ensenada en un destino turístico y una próspera ciudad portuaria. Los asentamientos iniciales en la mancha urbana refieren al primer cuadro de la ciudad (ver figura 2), traza que predomina por la orientación de sus manzanas distintas al resto. Sin embargo, los primeros terrenos entregados para la ciudad se encontraban en El Sauzal de los Camacho, como era conocido en 1803.

### Figura 3.

*Núcleo urbano original de Ensenada, 1882-1886.*



*Nota:* Fotografía tomada de XVIII Ayuntamiento Constitucional de Ensenada, Baja California. Secretaría del Ayuntamiento de Ensenada, Baja California, 2007.

Para 1938 comienzan a asentarse las primeras familias en lo que actualmente se conoce como Ex Ejido Chapultepec, a pesar de ser una zona desconectada de lo que se identificaba como la zona principal, no fue un impedimento para crecer hacia el sur de la ciudad. Mientras que, para el año 1954 Baja California se transforma en Estado libre y soberano, nace oficialmente el municipio de Ensenada y con ello, se denomina como delegación a la zona de

El Sauzal, sector que tuvo un considerable crecimiento con las actividades pesqueras y portuarias (*Novelo, 2013*).

Entre los años 1985 a 1990 se identifica un crecimiento acelerado de la mancha urbana hacia el Noroeste de la ciudad, lo que generó zonas conflictivas viales por la alta densidad y una ausencia de subcentros urbanos (*IMIP, 2010*).

Aunado a lo anterior, en 1992 entra en vigor la reforma agraria que da paso a la libre venta de terrenos ejidales, los cuales eran predominantes en la ciudad. Este hecho contribuye a los altos índices de suelo mixto que se identifican actualmente en la mayoría de los sectores. Así como a la aparición de fraccionamientos abiertos y cerrados que traen consigo la producción de viviendas en masa, ya que estos terrenos fueron vendidos y el uso que adoptaron fue destinado en su mayoría a la creación de viviendas, lo que dejó de lado la construcción de equipamiento urbano, áreas verdes, y la memoria de que alguna vez existió un terreno agrícola. Otro acontecimiento relevante refiere al año 1995, cuando se le denomina oficialmente como centro urbano a la primera sección de la ciudad, conocida actualmente como zona centro (*Trujillo-Ortiz, 2004*).

A continuación, se presenta en la figura 4 el cambio que ha tenido la ciudad en un periodo de 72 años.

**Figura 4.**

*Imágenes panorámicas del crecimiento urbano de Ensenada, Baja California.*



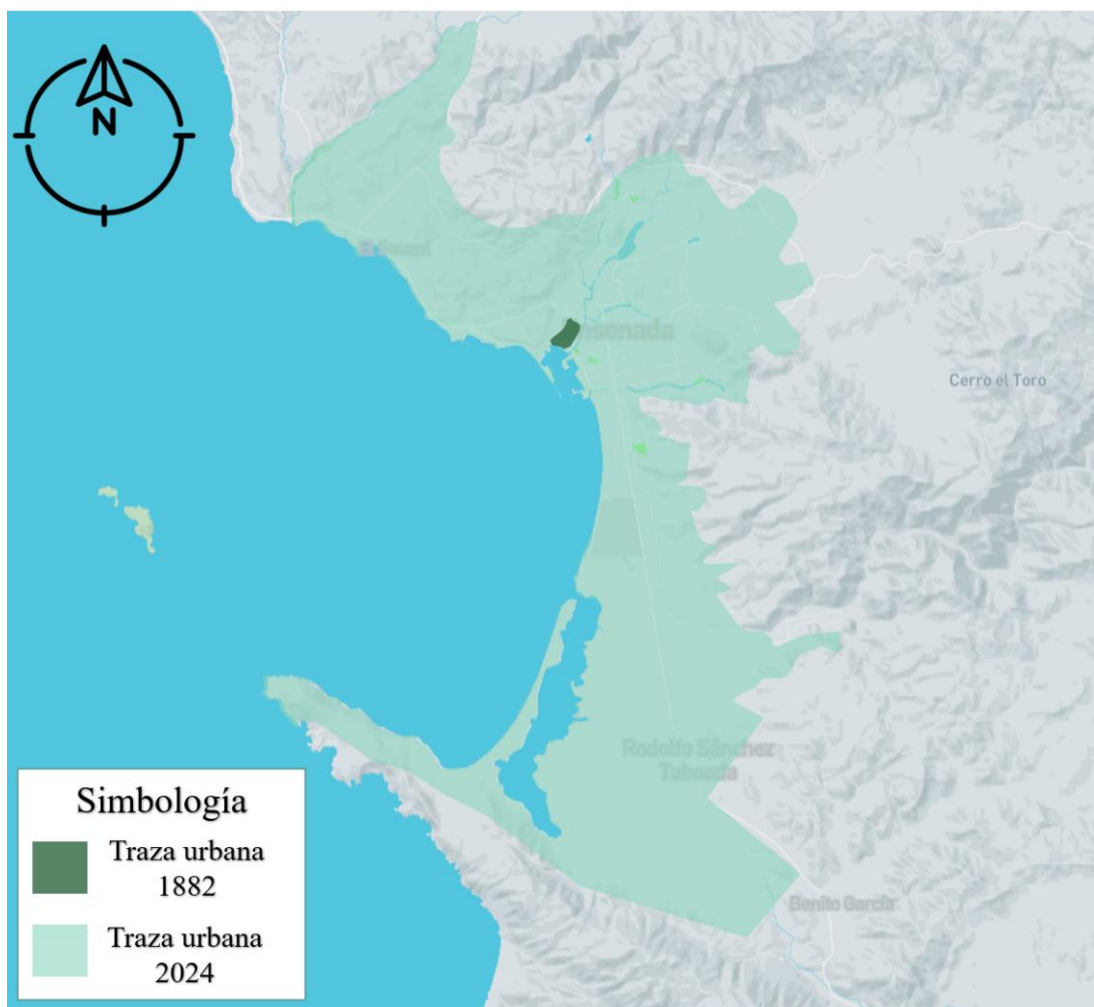
*Nota:* imágenes recuperadas del portal del Poder Legislativo del Estado de Baja

California en 2003. <http://www.congresobc.gob.mx>

En la actualidad, Ensenada es reconocida como una ciudad con una gran riqueza natural y cultural. Su puerto es uno de los más importantes del país y es conocido por su actividad pesquera y vinícola. Su diversa producción pesquera, su desarrollo económico y su ubicación estratégica contribuyen a su importancia y atractivo como ciudad fronteriza en el noroeste de México. En la siguiente figura se observa el crecimiento territorial de Ensenada durante los últimos 142 años.

**Figura 5.**

*Traza urbana de Ensenada, B.C. 2024.*



*Nota:* Elaboración propia con apoyo de Google Earth Pro, 2023.

Actualmente se identifica a Ensenada como una ciudad con un crecimiento territorial exponencial, estructurada en cinco sectores: Sauzal, Centro, Noreste, Chapultepec y Maneadero, con usos de suelo mixtos en donde convergen áreas urbanizadas con zonas agrícolas, y predominan los fraccionamientos públicos y cerrados con la construcción de viviendas en serie, así como la ausencia de espacios públicos. Estas son áreas que funcionan como elementos centrales de la estructura urbana, que tienen beneficios ambientales y sociales.

### ***1.2.2. Primeras reflexiones sobre el espacio público: un recorrido teórico***

El estudio del espacio público es un tema de constante interés multidisciplinario que a través del tiempo genera diversas teorías y enfoques para interpretar la complejidad y trascendencia del entorno urbano. A continuación, se presenta la transformación temporal del concepto de espacio urbano.

El análisis de teorías parte con la establecida por [Goffman](#) en [1963](#) en la cual analiza cómo las personas interactúan en entornos sociales específicos. De acuerdo con el autor, el espacio público es un escenario donde se despliegan diferentes actuaciones sociales, en la que las interacciones humanas están influenciadas por un conjunto de normas morales orientadas a la protección de la imagen de los individuos, lo que generalmente es referido a la reputación, el prestigio y la dignidad de una persona dentro de su comunidad o grupo social. En otras palabras, el comportamiento ético y las normas sociales se construyen con el cuidado de la reputación y la dignidad de las personas, lo que fomenta un orden de interacción regido por el respeto mutuo y la consideración por los demás.

Este enfoque moral del orden social denota que los comportamientos del individuo están guiadas por el deseo de mantener una imagen positiva ante los ojos de los demás, lo que a su vez contribuye a la cohesión y estabilidad del grupo social. Además, sugiere que el reconocimiento y la inclusión en la sociedad están estrechamente ligados a la manera en que se cuida y protege la identidad de cada miembro.

Más tarde, *Newman (1972)* introduce la teoría de la defensa del espacio, que se centra en cómo el diseño y la gestión del entorno físico pueden influir en la percepción de seguridad de los individuos en el espacio público. Newman plantea la idea de que el diseño urbano influye en la prevención del crimen al permitir que los residentes ejerzan un mayor control sobre sus entornos. En este sentido, Newman introduce el concepto de "espacio defendible", que refiere a áreas urbanas donde los residentes pueden establecer un sentido de territorialidad y control sobre su entorno, lo que conlleva cierto grado de apropiación, ya sea a través del diseño físico o de una mayor participación comunitaria, y esto disuade la actividad delictiva. Desde esta perspectiva, el espacio público no sólo es un sitio de comunicación, sino también un espacio donde se establecen límites y se defienden los intereses de la comunidad, lo que contribuye a la prevención del crimen y al fortalecimiento de la comunidad.

En este sentido, *Lefebvre (1991)* desarrolla la teoría de la producción social del espacio en la que sostiene que las dinámicas sociales y políticas influyen en la configuración del espacio urbano y, a su vez, tienen una influencia en las relaciones humanas y la percepción del entorno construido. Este análisis parte de la distinción del espacio absoluto que se experimentó en las épocas antiguas y es caracterizado por aspectos políticos y religiosos, y el espacio abstracto es marcado por la formalidad y la cuantificación, ha llegado a dominar las ciudades y las relaciones sociales en la era de la acumulación capitalista. Este tipo de espacio se

caracteriza por la homogeneidad y la hegemonía, pero también se señalan las contradicciones y fragmentaciones que surgen dentro de él, como la propiedad privada y las segregaciones socio-espaciales.

Más tarde, [Harvey \(2012\)](#) presenta la teoría del espacio público como escenario de resistencia en donde argumenta que éste no sólo es un lugar de interacción social, sino también un escenario para la resistencia política y social. Esta teoría busca entender cómo los aspectos socioeconómicos moldean los paisajes urbanos, y cómo son las relaciones entre los lugares. Harvey también interpreta al espacio como un contenedor pasivo de actividades humanas.

Los espacios no son sólo un contenedor pasivo de actividades humanas. Estos son activamente productivos y reproducidos a través de procesos sociales, económicos y políticos, es decir, que no son áreas en las que se realizan actividades, más bien tiene una influencia activa en el desarrollo de la vida diaria. Esta perspectiva implica que el entorno físico en el que los habitantes viven y trabajan contribuye activamente a la creación y reproducción de las actividades y comportamientos.

### ***1.2.3. Explorando el significado del espacio público***

A continuación, se presenta el abordaje del concepto del espacio público desde distintas perspectivas y cómo ha evolucionado a través del tiempo. En primer lugar, [Arendt \(1993\)](#) visualiza al espacio público como un lugar donde el ser humano interactúa con un grupo de personas que comparten intereses. Lo describe como un “ámbito de la acción y la aparición” ([Arendt, 1993, pp. 48-57](#)), en el que las personas descubren su identidad por medio de las interacciones sociales y las actividades que desarrollan.

Más tarde, *Sennett* en *1977* aborda el concepto desde una perspectiva pragmática enfocada en la interacción social y la diversidad de los entornos urbanos. Describe al espacio como lugares en donde se suscitan intercambios sociales y en donde se desarrolla un sentido de identidad, en el que el individuo debería sentirse libre de expresarse con el fin de crear una diversidad cultural y social, para contribuir a la riqueza y complejidad del tejido social. Además, este lugar no sólo es un espacio físico, sino también un espacio mental y emocional donde se fomenta el diálogo constructivo en el que las barreras sociales y culturales se desvanecen.

En este sentido, *Jacobs (1961)* argumenta que un espacio público más allá de ser un lugar físico es un entorno que fomenta la interacción humana y la conexión social, un lugar en donde se debe facilitar el intercambio de ideas e interacciones a través de la arquitectura y diseño del propio espacio. Asimismo, debe promover el sentido de pertenencia y seguridad al crear un ambiente accesible y seguro física y emocionalmente.

En *1968*, *Lefebvre* ofrece una perspectiva crítica sobre el espacio público, en la que destaca su impacto en la lucha de la democratización del entorno urbano y lo define como un espacio de encuentro y confrontación donde los ciudadanos pueden ejercer su derecho a la expresión. Este derecho no se limita únicamente a aspectos físicos, sino que involucra a la sociedad civil en la construcción y el cambio de la ciudad como una tarea compartida. Lefebvre enfatizaba la importancia de un papel activo social en la configuración del entorno urbano.

Por otra parte, *Borja y Muxí (2003)* sostienen que los espacios públicos son parte esencial de la conformación estructural de la traza urbana y le dan sentido y orden. La construcción de estos tuvo un impacto entre el siglo XIX y XX, asimismo, la intervención de

dichos espacios comenzó a destacar debido a la recuperación de la cultura. Tiene como objetivo principal lograr un equilibrio entre lo público y lo privado, es decir, se busca evitar una segregación espacial, y, por tanto, social, debido a que los espacios públicos funcionan como propiciadores de encuentros sociales. Estas definiciones conceptuales proporcionan una variedad de enfoques sobre el espacio público, y destacan su importancia como un lugar para la creación de relaciones sociales y la vitalidad urbana.

#### ***1.2.4. Casos análogos***

A continuación, se presentan algunas investigaciones referentes al análisis de aspectos sociales y espaciales en espacios públicos a nivel internacional, nacional y local:

##### *1.2.4.1. Internacionales*

*Ann Legeby (2010)*, realiza un estudio del diseño y planificación espacial del paisaje urbano en Suecia, debido a la falta de propuestas contra la segregación socio espacial, ya que el abordar problemáticas arquitectónicas se ha limitado a los asuntos relacionados únicamente con la construcción de viviendas. Legeby, busca brindar una guía para el diseño urbano, a través de reconceptualizar las problemáticas y generar nuevas ideas para abordar dicha segregación.

El distanciamiento social y la exclusión son dos características principales que causan la segregación y dependen en gran parte de la configuración de la traza urbana, los análisis de la segregación socio espacial pocas veces son estudiados desde la perspectiva del diseño urbano, esto sugiere ser una de las principales causas por las cuales son tan bajas las iniciativas contra dicho fenómeno en la planificación y diseño urbano.

Por otra parte, *Moro (2011)* identifica que los espacios públicos se presentan como parte esencial de la constitución de ciudades, debido a que en ellas se desarrollan actividades a nivel colectivo entre todos los ciudadanos, para analizar los espacios públicos aborda una metodología que se compone de una estructuración de conceptos y está dividida en criterios ligados al descubrimiento, lo cual hizo más fácil el identificar y delimitar las unidades de análisis. El estudio tiene una naturaleza explicativa-descriptiva y se basa en las metodologías de *Bourdón y Lazarsfeld (1985)*, y *Samaja (1999)*. El objeto de estudio está compuesto por tres espacios públicos e incluye las vías de circulación y vinculación entre los espacios y las áreas verdes, estas zonas están ubicadas en La Plata, Argentina y son elementos destacables de la estructuración de la ciudad, pues en ellos se pueden observar las actividades que se desarrollan de manera colectiva.

La selección de zonas se determinó por medio de la aplicación de tres matrices de datos, la primera se denomina “Matriz Escala de Ciudad”, ayuda a analizar y describir términos como accesibilidad, forma, tamaño, actividades y el estado en el que se encuentran las zonas, y permite compararlas para posteriormente categorizar los espacios públicos verdes encontrados. La segunda matriz permite analizar la relación entre la existente degradación del paisaje en cuestión visual y ambiental. Después, se aplicó una tercera matriz denominada “Escala de Sector”, en donde se aplicaron encuestas a los usuarios de las zonas de estudio. Finalmente, para identificar la función de cada espacio se determinaron cuatro dimensiones: funcional, social, morfológica y ambiental.

Otra investigación realizada por *Hernández et al. (2013)*, en donde analiza los espacios públicos desde características simbólicas, la antigüedad y el uso de suelo. Por medio de una investigación mixta, en donde se aplicaron entrevistas y se utilizó la observación, obtuvieron

como principal hallazgo los niveles bajos de accesibilidad, y sostienen la postura de que no todos los espacios denominados como públicos realmente no lo son, siendo la accesibilidad uno de los principales factores.

En el *2017, París et al.* realizan una investigación que busca identificar el impacto de las intervenciones urbanas en la vida social. Las unidades de estudio fueron la Av. Mariano Pastor Sevilla y la Av. Mateo Pumacahua. Se utilizaron métodos para la recolección de información y fichas de campo para medir las relaciones entre los habitantes de las zonas, por medio de este estudio se logró determinar un aumento en los niveles de interacción entre los habitantes que visitan con mayor frecuencia la Av. Mariano Pastor Sevilla.

#### *1.2.4.2. Nacionales*

En una escala nacional se analiza un estudio por realizado por *Guadarrama y Pichardo (2021)* quien analiza las relaciones sociales que se suscitan en el parque Simón Bolívar ubicado en la ciudad de Toluca, México. El objetivo de la investigación es realizar un aporte a la comprensión del grado de dificultad que implica el estudiar los espacios públicos y las relaciones entre los usuarios que hacen uso de ellos. Con la observación participante se logró identificar la forma de apropiación de dicho espacio, en el cual predomina la intensa actividad económica informal, desarrollada principalmente por mujeres. Además, la realización de entrevistas permitió que se conocieran características y perfiles de los usuarios como son: edad, género, estado civil, hijos, nivel de estudios, motivo y frecuencia de visita al sitio y si se presentaban de manera individual o no.

Los principales hallazgos mostraron que las interacciones sociales en los espacios públicos son difíciles de controlar debido a su conexión a contextos económicos, políticos, culturales y sociales, de los cuales muchos son imperceptibles. Los espacios se crean y recrean

constantemente a través de las actividades y formas de apropiación de quienes lo usan. Asimismo, identificaron que la tecnología añade una dimensión virtual invisible al espacio y trasciende las barreras territoriales y temporales. La investigación concluye con la existencia de una interdependencia entre las características de los espacios públicos y las dinámicas sociales de los usuarios, lo que destaca la necesidad de aplicar enfoques inclusivos y contextualizados en su gestión.

**Tabla 1.** *Principales hallazgos detectados en antecedentes.*

<b>Autores</b>	<b>Enfoque</b>	<b>Método</b>	<b>Variables</b>
<b>Ann Legeby (2010)</b>	Segregación socio-espacial.	Space Syntax, Observación.	Distanciamiento social, exclusión, configuración de la traza urbana.
<b>Moro (2011)</b>	Actividades en los espacios públicos.	Metodologías de Bourdón Lazarsfeld (1985) y Samaja (1999) observación participante.	Vías de comunicación, vinculación, áreas verdes, sociabilidad.
<b>Hernández et al. (2013)</b>	Caracterización de espacios públicos.	Método mixto: entrevistas y observación.	Accesibilidad, interacción.
<b>París et al. (2021)</b>	Intercambios y relaciones sociales.	Observación.	Interacción social, intervenciones urbanas, frecuencia de uso.
<b>Guadarrama y Pichardo (2021)</b>	Relaciones sociales.	Observación y entrevistas.	Características del habitante, frecuencia de visita.

## **CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO**

---

## **2.1. Marco teórico.**

El marco teórico de la presente investigación se estructura en tres principales ejes que son los espacios públicos, la habitabilidad urbana y las dimensiones socio-espaciales.

### ***2.1.1. Espacio público.***

#### *2.1.1.1. Aproximaciones conceptuales.*

Los espacios públicos actúan como lugares de encuentro, intercambio social y recreación, donde los habitantes tienen la oportunidad de participar en actividades al aire libre y fortalecer el sentido de comunidad. Tener altos índices de espacio público efectivo garantiza que todos los habitantes tengan acceso equitativo a estos espacios, independientemente de su ubicación o nivel socioeconómico (*Giraldo y Vásquez, 2021*).

De acuerdo con *Duivenvoorden et al. (2021)*, estos espacios desempeñan un papel vital en las ciudades, y su gestión y renovación son esenciales para garantizar su funcionamiento, por lo tanto, deben promover la interacción, la participación de personas de diferentes edades, la cohesión social y la solidaridad entre generaciones. En este sentido *Castaño y García (2020)*, definen al espacio público como aquel lugar donde se desarrollan las complejidades de las relaciones de poder y dominio se entrelazan y llegan a transformarse con el tiempo. Identifican que cada espacio deviene de un contexto social específico, donde los diferentes sujetos y grupos que lo habitan coexisten e interactúan. Aquí radica la importancia de entender que el espacio público no es neutral ni homogéneo, sino que está influenciado por las estructuras sociales y culturales del contexto inmediato. Estas estructuras pueden limitar o fomentar la participación de ciertos grupos en el espacio público, y pueden generar barreras para el acceso equitativo y la inclusión de todos los ciudadanos.

Por lo tanto, se debe fomentar la participación ciudadana y la democratización del espacio público para que todos los habitantes tengan una participación y poder en la configuración y uso del espacio común (*Bambó et al., 2023*). Esto implica reconocer y abordar las desigualdades y tensiones que existen en el espacio público, y trabajar por su transformación y evolución para crear un espacio más justo, inclusivo y democrático para todos.

La postura propia que se adopta en este trabajo refiere al espacio público como áreas de socialización, en donde convergen factores culturales, económicos e intercambios sociales en el que todas las personas pueden circular en armonía y hacer uso de ellos, sin importar su edad, sexo, nivel socioeconómico y profesión. Para fines de este trabajo, se delimitan tres tipologías del espacio público: las vialidades, los parques y las aceras. Estos lugares son espacios de encuentro que a través de sus características y cualidades físicas impactan en los niveles de habitabilidad urbana y son vitales para la conectividad, la recreación, el desplazamiento y el intercambio social.

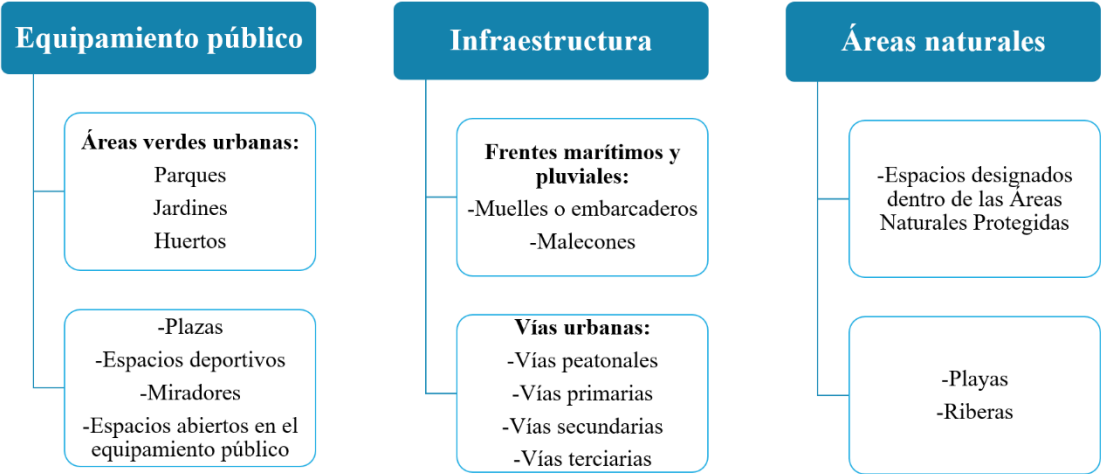
#### *2.1.1.2. Clasificación del espacio público.*

De acuerdo con la NOM-001, el espacio público se categoriza en función de tres criterios: por su función, por su administración y por la escala de servicio que brinda. El primer criterio aborda la clasificación por función, que define a los espacios según sea el motivo específico de cada uno, el cual determina el tratamiento, diseño y función del mismo. En este nivel, se encuentran tres subdivisiones: la primera corresponde al equipamiento público, que incluye las áreas verdes, espacios destinados al deporte y al equipamiento público. El segundo hace referencia a la infraestructura como espacios de conexión, y estos se dividen en vías urbanas y frentes marítimos y fluviales. Y el tercer nivel, refiere a las áreas

naturales, específicamente aquellas que funcionan como bordes naturales, ya que también existen áreas que se encuentran restringidas debido a su estado de conservación, son categorizadas como áreas naturales protegidas (ANP).

**Figura 6.**

*Clasificación de espacios públicos por función.*



*Nota:* Adaptación a partir de SEDATU, 2021.

En cuanto a la escala de servicio, el espacio público se clasifica de acuerdo a la influencia de éste, ya sea por servicios, equipamiento, factores simbólicos, cualitativos y patrimoniales. De igual manera, la NOM-001 establece cinco clasificaciones de acuerdo a la escala, y estas dependen de la cantidad de hectáreas que componen un sitio, la distancia de la vivienda hasta un único lugar y máxima distancia desde la vivienda a cada lugar específico (ver figura 7).

**Figura 7.**

*Clasificación del espacio público por escala.*

Escala	Área	Distancia a la población directa beneficiada		Descripción
		Distancia máxima de la vivienda a un solo espacio público (aislado) D1	Distancia máxima de la vivienda a cada espacio público está incorporado al sistema D2	
A-1	0.01 A 2 ha	400 m	500 m	Atienden la demanda de la ciudadanía residente en la unidad más pequeña de núcleos de población
B-2	2 a 5 ha	600 m	800 m	Son los espacios públicos determinados para atender una demanda mayor a A-1, y cuyo diseño o mantenimiento implica una negociación entre 2 o más colonias, barrios, sectores o distritos dentro del mismo orden de gobierno.
C-3	5 a 10 ha	800 m	1,200 m	Aquellos cuya escala de servicio busca atender a toda la población de una alcaldía, municipio o ciudad, así como representar la imagen del territorio.
D-4	10 a 50 ha	2,000 m	2,500 m	Se reconocen como compartidos por dos o más entidades gubernamentales, a la vez que se perciben como uno mismo por la población.
E-5	Más de 50 ha	12 kilómetros		Son los de mayor escala, que buscan resolver las demandas de grandes áreas, las actividades especializadas de la población en las metrópolis, las demandas regionales en zonas rurales y/o las demandas turísticas en zonas atractivas a esta industria.

*Nota:* Adaptación a partir de SEDATU, 2021.

### *2.1.1.3. Diseño e intervención de espacios públicos.*

Con relación al diseño e intervención de espacios públicos se coincide con la postura de [Mora et al. \(2018\)](#), quienes sostienen que los espacios públicos deben ser diseñados con base en los requerimientos de los habitantes, para que sean utilizados. En adición a esto, [Parrales \(2017\)](#) coincide con [Mora et al \(2018\)](#), en considerar dar importancia a lo que los habitantes necesitan, además aborda otros aspectos, como las cualidades estéticas, arquitectónicas y el entorno urbano, ya que estos influyen positivamente en la interacción social. Por lo tanto, los espacios públicos deben ser confortables, continuos, y deben contar con diversidad de funciones.

De la misma manera [Amado \(2012\)](#) menciona que al intervenir o diseñar espacios públicos únicamente se toman en cuenta los intereses de un reducido número de personas y/o corporaciones, lo cual ocasiona un abandono de espacios, hecho que trae consigo un deterioro de los mismos y un aumento en la inseguridad, que deviene áreas pseudo públicas ([Hanses, 2002](#)), no lugares ([Augé, 2000](#)) y/o espacios de flujo ([Castells, 1974](#)). De aquí deriva la importancia de una planificación estratégica que considere los requerimientos de todos los habitantes de los espacios públicos.

Asimismo, [Araiza y García \(2016\)](#) mencionan que para lograr espacios funcionales debe existir una inmersión, vivir los espacios desde la mirada de los habitantes, participar en el dinamismo y adaptarse al ritmo cotidiano. Para ello es necesario realizar un análisis desde el interior y usar los espacios dentro de una cotidianidad. A esta idea se abona la postura de [Duivenvoorden et al. \(2021\)](#) y [Nelischer & Loukaitou. \(2022\)](#), quienes sostienen que el espacio público es un ámbito especializado el cual demanda un enfoque unificado y ajustado a las particularidades y requisitos de cada contexto, así como a cada parte de la sociedad. [Soyinka et al. \(2021\)](#) sugieren involucrar a los habitantes y a las comunidades locales en el proceso de diseño y/o intervención de espacios públicos, esto asegura que las soluciones sean adecuadas a las necesidades y preferencias de los habitantes y promueve un sentido de apropiación y cuidado por parte de la comunidad.

Por otra parte, con la actual pandemia de COVID-19 los espacios públicos mostraron cierta resistencia y disponibilidad como escenarios para el desarrollo de actividades, pero también evidenciaron limitaciones para promover el bienestar comunitario e individual. De acuerdo con [Stevens et al. \(2021\)](#) a medida que el sistema de espacios públicos funciona se destaca la importancia de llevar a cabo mejoras en el diseño de las ciudades que puedan

optimizar su capacidad de adaptación e intervención. Asimismo, es crucial reconocer que la pandemia por COVID-19 evidenció las deficiencias del actual sistema de espacios públicos, pero también abrió nuevas oportunidades para repensar y rediseñar estos espacios de manera que se priorice el bienestar de la comunidad. Al implementar intervenciones de diseño urbano adecuadas, se puede mejorar la capacidad de adaptación de los espacios públicos y crear entornos más seguros y saludables para todos.

#### *2.1.1.4. Uso de los espacios públicos.*

Las cualidades estéticas, arquitectónicas y el entorno urbano influyen en la sostenibilidad de los espacios públicos, así como los factores que aborda [Moro \(2011\)](#), quien sostiene que la apropiación del espacio impacta en la vida de los habitantes, y dicha sensación se da por medio de distintos aspectos como lo es la ubicación de cada espacio dentro de la traza urbana. Esta ubicación tiene una estrecha relación con problemas que repercuten a nivel urbano, uno de ellos es identificado por [Legeby \(2010\)](#), quien analiza una segregación extrema procedente del aislamiento espacial de zonas en relación con la ciudad, producto de la falta de planificación urbana.

Aunado a lo anterior, [Ricart y Remesar \(2013\)](#) plantean una problemática sobre cómo surge la segregación y fragmentación social durante las últimas dos décadas en donde se ha desarrollado una dinámica que logra crear una ciudad que es a la vez unificada y diversa, supera la tradicional división entre el centro y la periferia. Derivado de ello, los espacios públicos pierden su sentido de uso y significación debido a la privatización que sufren por parte de instituciones gubernamentales por la escasa o nula planificación urbana. Por ello, es importante que todos los habitantes sean conscientes del derecho que tienen a una ciudad que cuente con lugares adecuados para llevar a cabo sus actividades de manera efectiva. De

acuerdo con [Roa \(2012\)](#), esto es una garantía efectiva de mejora, ya que la expresión de la ciudadanía incentiva la intervención de los espacios.

Por otra parte, [Mohammadi et al. \(2021\)](#) y [Mora et al. \(2018\)](#), identifican que el uso de los espacios públicos refiere a la utilización de áreas que están disponibles para el beneficio de la comunidad en general. Estos lugares brindan oportunidades para diversas actividades, como la recreación, el ejercicio, la relajación, la socialización y la celebración de eventos culturales. [Pastor \(2019\)](#) coincide con las actividades para las cuales comúnmente son utilizados los espacios públicos, por ejemplo: pasear, ejercitar, jugar, caminar y descansar.

Desde una perspectiva social se sostiene que los espacios públicos involucran aquello que es común, multifuncional, visible y accesible para todos. Y son justamente estas cualidades las que idealmente se requiere apropiar para definir la naturaleza de un espacio público funcional. [Ayala \(2021\)](#) identifica que estos espacios no solo cumplen con el ordenamiento urbano, además, contribuyen a formar la identidad y el recuerdo compartido de una comunidad. Son lugares donde las personas se encuentran, se relacionan y comparten experiencias que generan narrativas y vínculos emocionales con el entorno.

### **2.1.2. *Habitabilidad urbana.***

#### *2.1.2.1. Contexto urbano.*

El contexto urbano refiere al entorno físico, social, económico y cultural en el que se encuentra un edificio, espacio público o cualquier estructura en un área urbana. Se interpreta como la unión de aspectos relacionados con el funcionamiento de una ciudad, y que deben ser considerados para el desarrollo de cualquier proyecto o iniciativa urbana e influyen en el diseño y la funcionalidad de la arquitectura y el entorno urbano.

En 1960, *Lynch* desarrolla la teoría de la imagen urbana y analiza la forma en que los habitantes se relacionan en el entorno urbano y cómo perciben el espacio. Consideraba que el contexto urbano debía centrarse en la experiencia y la percepción de los habitantes y cómo la forma e imagen que las personas tienen de la ciudad influyen en su comportamiento, orientación y sentido de pertenencia.

En este tenor, *Sitte (1889)* ofreció una visión única sobre el diseño urbano y el contexto histórico y cultural. Sostiene que el contexto urbano debe considerar tanto los aspectos prácticos como los estéticos del diseño de la ciudad, en donde se consideren los principios del arte y la estética, y no simplemente consideraciones utilitarias o funcionales. Una de las ideas principales de Sitte se vincula con mantener los espacios públicos como el corazón de una ciudad. Para él, estos espacios son fundamentales para la vida urbana y deben diseñarse de manera que promuevan la interacción social y la belleza estética.

Al igual que *Sitte (1889)*, *Gehl (2020)* sostiene que el contexto urbano debe ser creado en consideración de los requerimientos humanos contemporáneos, así como promover la movilidad peatonal, el espacio público de calidad y la integración social. Para Gehl, los espacios públicos son esenciales para construir una ciudad más inclusiva y habitable. Además, destaca la importancia de la escala humana en el diseño urbano, en el cual propone vialidades que puedan ser transitadas fácilmente sin necesidad de un vehículo, ya que estas deben priorizar a los peatones y fomentar una experiencia agradable y segura.

Otro aspecto clave en el enfoque de Gehl es la mezcla de usos en el entorno urbano. Él promueve crear barrios multifuncionales en donde se puedan realizar las actividades básicas de los habitantes. Esto favorece la vitalidad de los espacios públicos y reduce la necesidad de desplazamientos largos y dependencia del automóvil.

Por otra parte, *Sassen (2022)* examina cómo el contexto urbano se ve afectado por los procesos de gentrificación, desplazamiento y exclusión socioeconómica. Analiza cómo estos fenómenos impactan en la dinámica social, económica y espacial de las ciudades actuales.

Si bien, el contexto urbano es diseñado para satisfacer las necesidades y/o requerimientos de los habitantes para alcanzar altos niveles de habitabilidad, las dinámicas sociales cambian con el paso del tiempo y es importante considerar que los espacios urbanos deben adaptarse a la evolución de dichas necesidades. En este sentido, el contexto urbano puede transformarse desde distintos niveles como lo son: restauración, rehabilitación, reconstrucción, reestructuración, reforma, reutilización o reúso, refuncionalización, reciclaje, remodelación, reconversión, renovación, revitalización y revalorización. *Petrtylová & Jaško. (2022)* identifican que la renovación, revitalización o reconstrucción del espacio es una parte inevitable de las dinámicas urbanas.

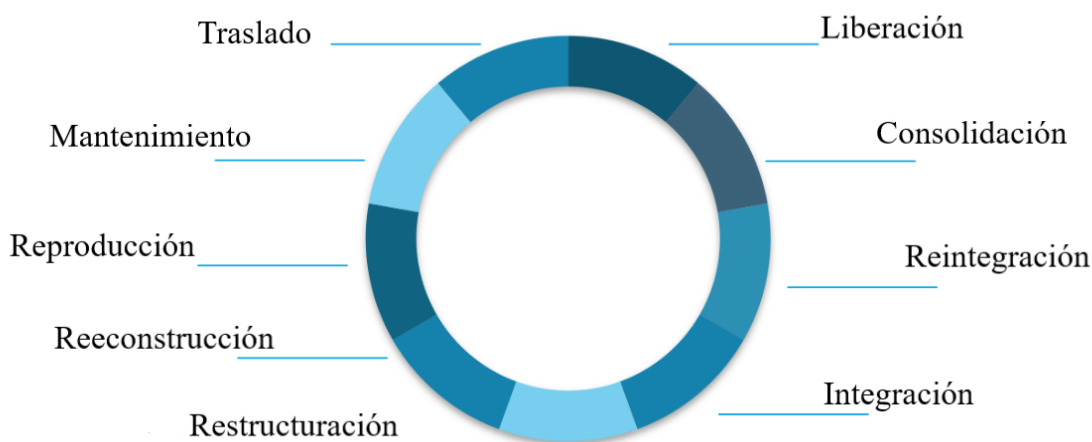
Las transformaciones urbanas son los cambios que se producen en la estructura física, social, económica y cultural de una ciudad. Pueden ser resultado del crecimiento demográfico, cambios en la economía, evolución tecnológica, decisiones políticas, entre otros, y logran generar un impacto en la vida de los habitantes y en el entorno urbano, y éste puede ser tanto negativo como positivo. Estas transformaciones se estructuran a partir de distintos grados de intervención, mismos que son mostrados en la figura 7.

Dichas transformaciones deben considerar las preexistencias, que son todas aquellas construcciones o elementos urbanos que ya existen en un lugar antes de la construcción o un nuevo proyecto arquitectónico o urbano. La presencia de estas preexistencias plantea desafíos y oportunidades para los arquitectos y diseñadores, ya que deben tener en cuenta la relación entre lo nuevo y lo existente de manera armónica y respetuosa. Otras intervenciones pueden

tomar una posición más contrastante al utilizar materiales y formas contemporáneas para diferenciar lo nuevo de lo antiguo (integración arquitectónica).

**Figura 8.**

*Grados de intervención urbana.*



*2.1.2.2. La integración arquitectónica y su impacto en la habitabilidad urbana.*

La integración arquitectónica es un término referido a la capacidad de un edificio o estructura de armonizar con su entorno, ya sea natural o construido. Esto incluye la integración de materiales, texturas, colores y formas, así como la consideración de aspectos como la escala, la proporción y la orientación (Vázquez, 2017). Es necesario considerar que dicha integración repercute en la experiencia de las personas que interactúan con la edificación, así como el impacto que tienen en el medio ambiente y el paisaje urbano. Por lo tanto, debe ser un vínculo armónico entre un edificio y el entorno urbano con el fin de lograr una cohesión visual y espacial. Además debe respetar y conservar el patrimonio arquitectónico y cultural existente.

Algunos autores que abordan la integración arquitectónica por medio de distintos aspectos fueron *Le Corbusier* y *Aldo Rossi*, quienes coincidían en tratar de integrar la

arquitectura con el entorno natural y urbano mediante el uso de materiales y formas. *Jane Jacobs* y *Richard Rogers* consideraban la integración por medio del diseño de espacios accesibles y sostenibles, mientras que *Christopher Alexander* proponía realizar dicha integración mediante la escala de las edificaciones.

### *2.1.2.3. Hacia una conceptualización de la habitabilidad urbana.*

La habitabilidad urbana de acuerdo con *Gehl (1971)*, se refiere a la habilidad de los individuos para residir, laborar, disfrutar y desplazarse dentro de la ciudad de manera segura, confortable y satisfactoria. Esto implica que el diseño urbano considere las necesidades físicas y emocionales de los habitantes de la urbe. Por otro lado, *Kevin Lynch (1990)* define la habitabilidad urbana como la capacidad de la ciudad para satisfacer las necesidades físicas y emocionales de sus habitantes, esto significa que va más allá de la vivienda y abarca todo el entorno urbano.

La habitabilidad urbana es un factor esencial para la calidad de vida de los habitantes de una ciudad que tiene un impacto directo en el bienestar de los ciudadanos. La mejora del bienestar está estrechamente ligada a la calidad de vida, que comprende no sólo los servicios públicos y la vivienda, sino también la calidad del entorno urbano en el que interactúan los habitantes (*Chávez et al., 2021*). Además, es fundamental destacar que este fenómeno además de buscar satisfacer las necesidades básicas de los individuos, también procura la creación de espacios de calidad que promuevan la integración social y el bienestar emocional de toda la comunidad (*Frisch, 2021*). Derivado a esto, es importante que las políticas urbanas se centren en crear entornos urbanos seguros, accesibles y sostenibles que fomenten el bienestar de los ciudadanos.

Aunado a lo anterior, *Páramo et al. (2018)* afirman que los espacios públicos son lugares que pertenecen a todos los habitantes de una ciudad y son utilizados por ellos de manera cotidiana. Es por ello que la calidad de estos espacios debe ser una prioridad al diseñar y planificar una ciudad. Los espacios públicos que son seguros y atractivos promueven la interacción social y fomentan la actividad física, lo que contribuye a una mejor salud y bienestar de la población. Estos espacios sirven como lugares de encuentro y convivencia, donde se desarrollan actividades culturales y comunitarias que fortalezcan la cohesión social. Por otro lado, los espacios públicos deteriorados y abandonados son percibidos como inseguros y poco atractivos, lo que genera una sensación de aislamiento y desconfianza entre los habitantes de la ciudad.

La postura que se adoptada para esta investigación refiere a la habitabilidad urbana como un fenómeno relacionado a la calidad de vida de los habitantes de una ciudad y a la capacidad de la ciudad para proporcionar un entorno físico, social y económico en donde los ciudadanos se desarrollen de manera segura, saludable y satisfactoria, y que promueva la igualdad y la justicia social. Este fenómeno es fundamental para una ciudad sostenible y resiliente, capaz de enfrentar los desafíos actuales y futuros. Tiene como objetivo satisfacer las necesidades humanas individuales y mantiene un vínculo con la otredad. Es decir, debe contemplar la inclusión social y la diversidad cultural para garantizar que todos los habitantes de la ciudad tengan igualdad de oportunidades y acceso a los recursos urbanos.

Una zona que cuenta con espacios públicos accesibles, servicios públicos adecuados y una comunidad participativa y cohesionada, contribuye a una mayor habitabilidad urbana. En este sentido, la habitabilidad urbana debería ser una variable clave de evaluación para la

calidad de vida, para ello es necesario que los gobiernos y las comunidades trabajen juntos para mejorar la habitabilidad de los barrios y ciudades.

#### *2.1.2.4. Medición de la habitabilidad urbana.*

Para medir la habitabilidad urbana es necesario utilizar indicadores cuantitativos y cualitativos con relación al espacio público urbano, como lo son la seguridad, recursos de movilidad, la accesibilidad, nivel de interacción y la calidad del entorno construido. Un ambiente habitable se caracteriza por ser seguro, cómodo y accesible para todos los habitantes, independientemente de sus capacidades o limitaciones físicas. Los espacios habitables también deben ser inclusivos, sostenibles, promover la interacción social y fomentar prácticas ambientales responsables. De esta manera, se pueden generar entornos que permitan el desarrollo pleno y la participación activa de la comunidad.

En este sentido, *Viderman & Knierbein (2019)* recomiendan crear entornos urbanos que permitan a las personas negociar su pertenencia y espacio, que promuevan la inclusión y la diversidad. El diseño empático y la movilización de afectos ayuda a construir comunidades más conectadas y solidarias, fomentar la interacción social y crear redes de apoyo. La empatía permite a los diseñadores urbanos ponerse en el lugar de las personas y entender sus necesidades y experiencias, lo que conduce a soluciones innovadoras y efectivas para los problemas urbanos.

En este aspecto, *Jiménez et al. (2022)* comparte la postura de *Viderman & Knierbein (2019)* y, además, añaden que los espacios que cuentan con concentración de personas, compacidad, proximidad a los servicios básicos y vías peatonales, son mejor percibidos y usados. Sin embargo, es importante tener en cuenta que no todos los espacios pueden ser diseñados de acuerdo a las mismas necesidades y/o requerimientos de los habitantes, ya que

estas varían según su ubicación y contexto. *Carstensen et al. (2022)* y *Páramo y Burbano (2022)* sostienen que cada espacio urbano es distinto a otro, no por poseer características similares significa que las actividades que se desarrollen en él serán idénticas, ni mucho menos la forma de percibirse por los habitantes. Por lo tanto, cada espacio debe ser diseñado de una manera personalizada.

### ***2.1.3. Dimensiones socio-espaciales.***

De acuerdo con *Ye et al. (2021)*, los espacios públicos son interiormente moldeados por la interacción entre factores sociales y espaciales, los cuales influyen en la manera positiva o negativa de percibirlos. Estos factores ejercen su relevancia en la experiencia de los habitantes en los entornos urbanos, por lo tanto, la integración armoniosa de estos aspectos socio-espaciales es esencial para la creación de espacios habitables. Es decir, un espacio con calidad es capaz de satisfacer necesidades en los habitantes, esencialmente en el desarrollo de actividades de interacción entre las personas, lo que resuelve parte de las necesidades psicológicas de los individuos al tener oportunidades de convivir con otros, compartir experiencias y disfrutar de juegos, paseos, observaciones, compra, venta, entre otras acciones.

#### ***2.1.3.1. La importancia de crear comunidad.***

*Sousa (2018)* y *Han et al. (2022)* sostienen que los espacios públicos abiertos son activos que influyen en las relaciones y dinámicas sociales entre las personas, así como en la construcción de comunidades e identidades urbanas. Los espacios públicos abiertos fomentan la interacción social y promueven la formación de relaciones entre las personas ya que, al proporcionar un lugar de encuentro común, promueven la comunicación y el intercambio de ideas entre diferentes individuos y grupos sociales. Estos espacios se convierten en puntos de

reunión donde las personas pueden encontrarse, conversar, compartir experiencias y establecer lazos sociales lo cual fortalece el tejido social y contribuye a una mayor cohesión comunitaria.

En el mismo sentido, *Cao & Tang (2022)* identifican que el espacio público abierto se considera crucial para la regeneración de la comunidad. Este es un proceso vital para revitalizar y fortalecer las áreas urbanas. Se reconoce ampliamente que estos espacios tienen el potencial de generar cambios positivos en la vida de los habitantes. Sin embargo, la mayoría de los estudios de análisis y evaluación de espacios públicos abiertos se han enfocado principalmente en los atributos geográficos, como la ubicación, el diseño y las características físicas de los espacios. Si bien estos aspectos son relevantes, no brindan una imagen completa de cómo estos espacios realmente influyen en la praxis diaria. Para comprender plenamente el impacto de los espacios públicos en el sentido de comunidad, es necesario adoptar un enfoque holístico que evalúe la renovación de la cotidianidad. Esto implica considerar aspectos como las actividades que se suscitan, la interacción social que se genera, la sensación de seguridad, de pertenencia, y cómo contribuyen a la calidad de vida de los habitantes.

#### *2.1.3.2. Modos de habitar en el espacio.*

El reconocimiento, la identificación y categorización de los posibles participantes es fundamental para los encuentros sociales. Las personas deben ser capaces de reconocer cómo se relacionan con los otros para poder interactuar de manera efectiva. *Elwys & Lorenza (2018)* categorizan los encuentros sociales en formales e informales. En los encuentros formales, regularmente se espera que los participantes se acerquen a otros de manera más estructurada y formal, y que se intercambian saludos y presentaciones que suelen tener un motivo específico que se expresa claramente al inicio del encuentro. En cambio, los informales a menudo son

más relajados en cuanto a su encuentro y abordaje espacial, y pueden carecer de saludos formales y de un motivo claro y definido.

Las formas de habitar los espacios pueden cambiar de acuerdo al género, *Kraus (2021)* identifica que las mujeres utilizan más los espacios públicos a diferencia de los hombres. Esto por diversos motivos relacionados con sus roles en la sociedad. Suelen caminar al trabajo, especialmente en áreas urbanas donde el transporte público puede no ser tan accesible o conveniente, y se encargan de las compras familiares y personales, lo que implica visitar tiendas, supermercados y otros lugares de compras. Sin embargo, la elección de los espacios públicos para las mujeres no se basa únicamente en la conveniencia o necesidad. Las mujeres prefieren caminar por aceras o calles bien pavimentadas y en buen estado para evitar tropiezos o accidentes, así como por espacios iluminados. La seguridad es un aspecto que influye en la elección de los espacios públicos para las mujeres debido a preocupaciones legítimas sobre la violencia de género y optan por evitar ciertas áreas que perciben como peligrosas o inseguras. La sensación de seguridad personal a lo largo del día es fundamental para sentirse cómodo y libre de disfrutar plenamente los espacios públicos. *Navarrete-Hernández et al. (2021)* también identifica que las mujeres suelen enfrentar desafíos particulares en relación con la accesibilidad al espacio público. Existen estudios que señalan que las mujeres experimentan obstáculos y temores adicionales al acceder a espacios públicos y al considerar sus patrones de viaje.

Por lo anterior, se coincide con la postura de los autores, específicamente con *Koch & Latham (2021)*, quienes sostienen la importancia de comprender las distintas formas de habitar los espacios y las variaciones de acuerdo al género, así como considerar aspectos físicos propios de los lugares para comprender y mejorar la habitabilidad en los entornos urbanos.

### 2.1.3.3. *Conceptualización de las dimensiones socio-espaciales.*

El constructo en cuestión se basa en la mejora de las condiciones de vida en entornos urbanos, lo cual implica la consideración de aspectos como la infraestructura, acceso a servicios básicos y la movilidad. Adoptar una postura propia implica reconocer que una planificación urbana bien pensada puede contribuir a la creación de comunidades y la mejora de los niveles de habitabilidad urbana. Para fines de esta investigación se abordan seis dimensiones socio-espaciales que influyen en los espacios habitables: la seguridad, la identidad, la interacción social, las características morfológicas, la movilidad y la accesibilidad.

#### **1. Identidad social urbana.**

El uso de los espacios públicos tiene una influencia en el sentido de pertenencia y la cohesión social de las comunidades, por lo que es importante reconocerlos como espacios políticos en los que su diseño y gestión deben ser objeto de discusión y debate público, es decir, se deben crear espacios públicos que reflejen los valores de la comunidad y promuevan la inclusión, la diversidad y la participación ciudadana, así se dice que los espacios públicos realmente están disponibles para todos (*Trawalter et al., 2020*).

En relación con lo anterior, *Bueno (2021)* refiere la identidad urbana como las características y cualidades distintivas que definen una ciudad y le otorgan un sentido único. Este es un concepto referido a la personalidad distintiva y la cultura de una ciudad, y no es estático, sino que evoluciona constantemente a medida que la ciudad se transforma y se desarrolla a lo largo del tiempo, debido a que las ciudades son organismos vivos que están en constante cambio, experimentan crecimiento demográfico, transformaciones urbanas, avances

tecnológicos, cambios en la economía y desarrollo social. Todos estos factores contribuyen a la evolución de la ciudad y, a su vez, influyen en su identidad.

Una razón de la evolución de identidad urbana es el crecimiento demográfico. A medida que la población de una ciudad aumenta, se generan nuevas dinámicas sociales y culturales. Nuevos grupos étnicos, religiosos o culturales se establecen en la ciudad y aportan sus tradiciones, costumbres y perspectivas únicas. Estos cambios demográficos moldean la identidad urbana al agregar capas de diversidad y multiculturalidad.

La identidad urbana se relaciona con la territorialidad que se manifiesta a través de la apropiación y el sentido de pertenencia que los individuos y grupos desarrollan hacia los espacios públicos, esta relación emocional, cognitiva y simbólica que las personas fortalecen con el territorio. El espacio público, entendido como lugar de encuentro, accesible y compartido por todos los ciudadanos, se convierte en un escenario en el que se manifiestan las múltiples dimensiones de la identidad urbana, y en el que surgen conflictos ya que diferentes grupos y actores sociales tienen visiones distintas sobre cómo se debe configurar y afectar la apropiación del espacio, la transformación de los elementos identitarios, las dinámicas de poder y exclusión, y las tensiones entre la globalización y la identidad local.

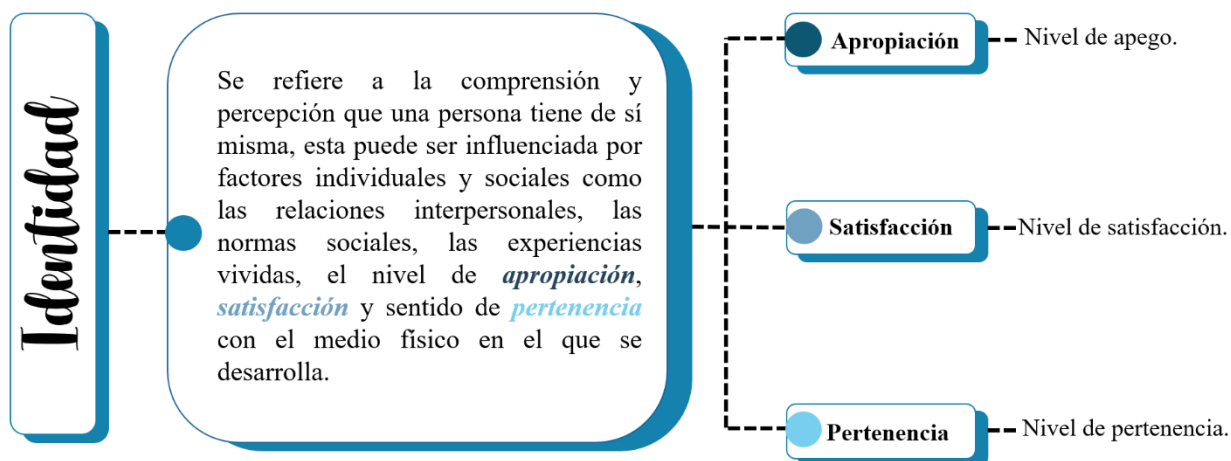
En este sentido, *Töppel & Reichel. (2021)* identifican que las geografías emocionales son fundamentales para comprender cómo interactúan los habitantes con el entorno inmediato. Las experiencias y emociones que las personas atribuyen a los lugares públicos de la ciudad son esenciales para comprender la forma en que se utilizan estos lugares y cómo se pueden mejorar para satisfacer las necesidades y/o requerimientos humanos. Los espacios públicos no son sólo espacios físicos, sino también lugares cargados de significado y memoria para las

personas que los utilizan. Por lo tanto, entender cómo las personas se relacionan emocionalmente con estos lugares y las dinámicas culturales que se ejercen son funcionales para comprender su valor y significado (Macías, 2023).

La postura propia que se adopta en esta dimensión refiere a la identidad con relación al espacio público como la manera de socializar y sentirse conectado con los entornos urbanos en los que interactúan. Puede manifestarse de diversas maneras, específicamente en cómo se relaciona con la apropiación y sentido de pertenencia que las personas experimentan hacia un determinado espacio público. Esto implica sentirse parte de ese entorno, identificarse con él y percibirlo como un lugar significativo y familiar. Además, la identidad hacia los espacios públicos puede estar influenciada por la representación simbólica que esos lugares tienen para las personas, así como con la interacción social y las dinámicas que ocurren en dichos entornos.

**Figura 9.**

*Mapa conceptual de identidad social urbana.*



*Nota:* elaboración propia con base en Trawalter et al., 2020; Bueno, 2021; Töppel & Reichel, 2021; Macías, 2023.

## **2. Seguridad urbana.**

La seguridad constituye un factor fundamental en la forma en que los habitantes perciben su entorno y tiene un impacto significativo en su bienestar físico y emocional (*Alvarado et al., 2017*). Cuando los espacios públicos son seguros y libres de riesgos, los ciudadanos disfrutan de una mayor tranquilidad y confianza en su vida cotidiana, fomenta la movilidad y la interacción social, lo que contribuye a un incremento de los niveles de habitabilidad urbana.

La seguridad urbana queda supeditada a la consideración del mantenimiento, la iluminación y la permeabilidad como elementos clave para aumentar tanto la percepción y la situación real de seguridad (*Holman et al., 2022*). Sin embargo, también es importante ser conscientes de la diversidad y las diferentes perspectivas culturales y raciales que dan uso al espacio. Esto implica las experiencias personales que tiene cada individuo en el espacio, la percepción de seguridad puede variar entre individuos debido a sus experiencias personales, ya que estas impactan en cómo perciben y evalúan los riesgos asociados con la relación espacial.

Por otro lado, *Navarrete-Hernández et al. (2021)* enfatizan que la preocupación por la seguridad personal, ya que no sólo tiene un impacto negativo en el aspecto psicológico, sino que también restringe la libertad y la capacidad de elección de una persona para moverse libremente en el espacio público, lo que a su vez reduce su uso. En ello radica la importancia

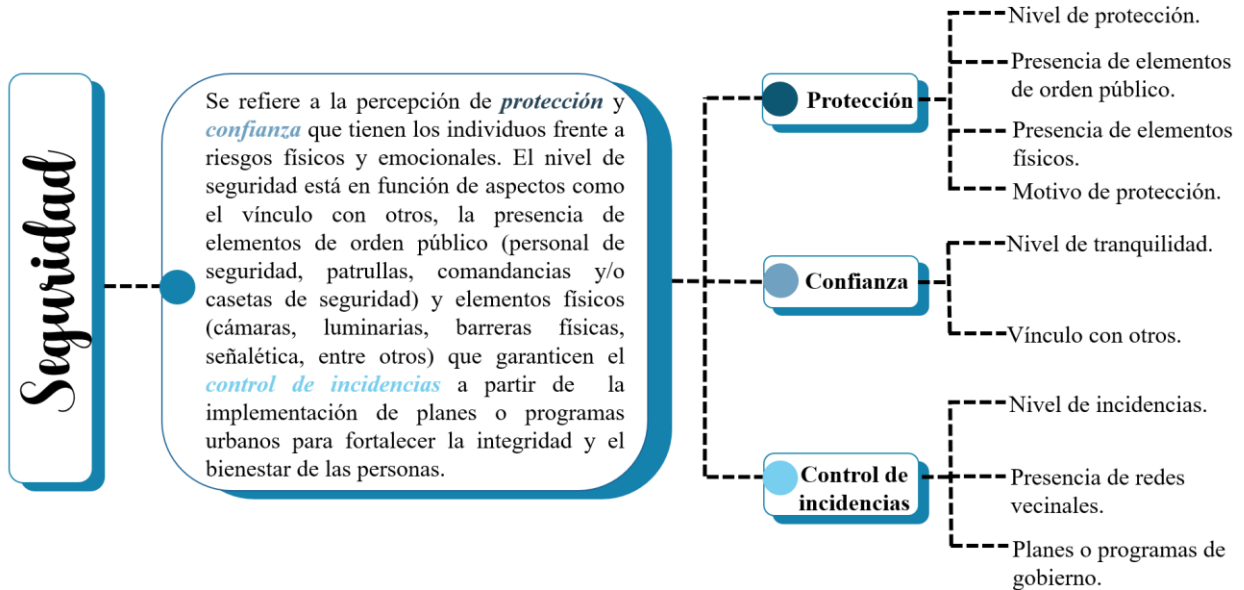
del acceso y la participación como generadores de diversos beneficios sociales, emocionales y psicológicos.

Con relación a la calidad de vida, *Parra et al. (2021)* identifican que una percepción de seguridad impacta positivamente en los niveles de habitabilidad urbana de una ciudad. De lo contrario, sentirse inseguro genera un ambiente de incertidumbre y miedo que dificulta la realización de actividades cotidianas, como caminar por la calle o disfrutar del espacio, ya que llevar a la degradación de edificios, espacios públicos deteriorados y calles en mal estado. La falta de mantenimiento y la escasa inversión en infraestructura urbana agrava el problema de inseguridad.

Con base en los autores anteriores, la seguridad se refiere a la percepción de protección y confianza que tienen los individuos frente a amenazas o riesgos físicos y emocionales. El nivel de seguridad está en función de aspectos como el vínculo con otros, la presencia de elementos del orden público (personal de seguridad, patrullas, comandancias y/o casetas de seguridad) y elementos físicos (cámaras, luminarias, barreras físicas, señalética, entre otros) que garanticen el control de incidencias a partir de la implementación de planes o programas urbanos para fortalecer la integridad y el bienestar personal.

**Figura 10.**

*Mapa conceptual de seguridad urbana.*



*Nota:* elaboración propia con base en Alvarado et al., 2017; Holman et al., 2020; Parra et al., 2021; Navarrete-Hernández et al., 2021.

### 3. Interacción social.

La interacción social constituye un proceso mediante el cual los individuos interactúan y participan en experiencias compartidos (Colacios, 2017). En el contexto del diseño urbano y su impacto en la interacción social, Gehl (2010) examina cómo las configuraciones urbanas influyen directamente en las conexiones sociales en entornos urbanos. En este sentido, Sennett (1974) profundiza en la interacción social en espacios públicos y explora la manera en que la arquitectura y la planificación urbana inciden en este conjunto de dinámicas, comportamientos y relaciones que tienen lugar entre individuos en entornos abiertos y compartidos por la comunidad.

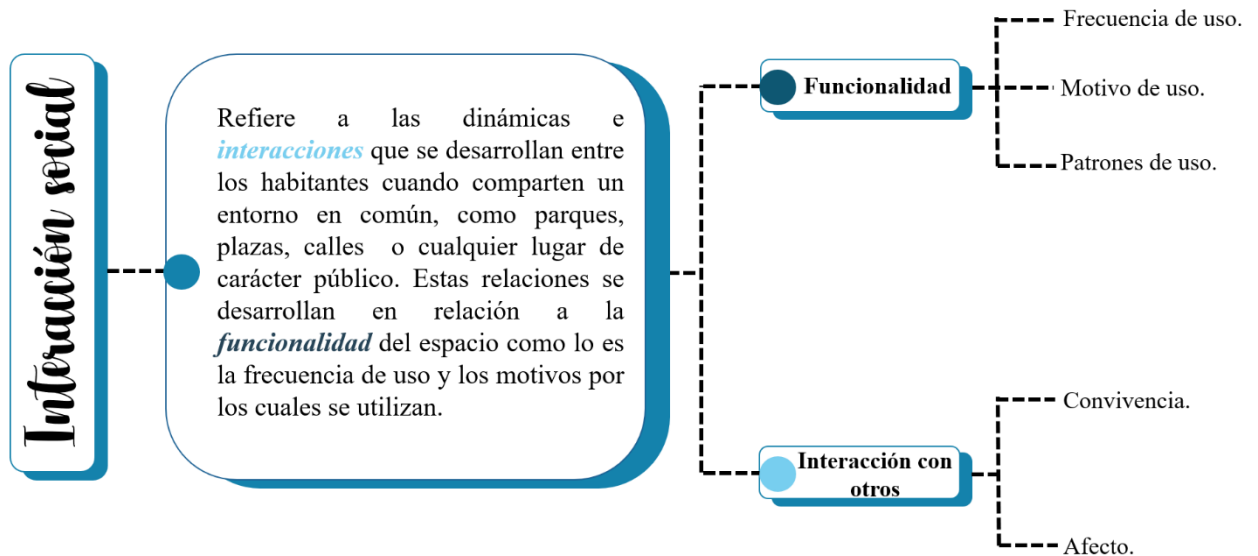
Por otra parte, *Whyte (1980)* aporta un enfoque detallado al analizar la interacción social en espacios públicos urbanos en donde realiza observaciones minuciosas sobre cómo las personas utilizan y se relacionan en estos espacios compartidos. Desde la perspectiva de *Erving Goffman (1959)*, la interacción en espacios públicos se convierte en un escenario teatral, donde los individuos desempeñan roles específicos estratégicamente para gestionar su imagen frente a los demás. Goffman propone que las interacciones sociales son actuaciones que los individuos utilizan para construir impresiones favorables. En este tenor, *Lefebvre (1968)* añade otra capa a esta comprensión al sostener que el espacio es un lugar de negociación y construcción de significados sociales. Para Lefebvre, la ciudad se transforma en un escenario donde la vida cotidiana se desarrolla constantemente, y la interacción social se convierte en una práctica activa que contribuye a la producción continua del espacio urbano.

En conjunto, estas teorías aportan significativamente a la comprensión de cómo el diseño urbano y la planificación impactan la interacción social, y fomentan la creación de entornos comunitarios más inclusivos y funcionales.

A partir del análisis de interpretaciones conceptuales de la interacción social, se define desde una postura propia como las dinámicas e interacciones que se desarrollan entre los habitantes cuando comparten un entorno en común, como parques, plazas, calles o cualquier lugar de carácter público. Estas relaciones se desarrollan en relación con la funcionalidad del espacio como lo es la frecuencia de uso y los motivos por los cuales lo utilizan.

**Figura 11.**

*Mapa conceptual de interacción social.*



*Nota:* elaboración propia con base en Gehl, 2010; Colacios, 2017; Alcaraz, 2020.

#### **4. Características morfológicas.**

La morfología del espacio público se refiere a la estructura física y sus características como la disposición de calles, plazas, parques, edificios y elementos urbanos. Estos aspectos influyen en cómo las personas se desplazan, interactúan y se apropian del espacio. Una buena morfología puede facilitar la accesibilidad, la conectividad y la funcionalidad de un espacio, lo que a su vez contribuye a una mayor calidad de vida (Ma et al., 2023). La morfología del espacio influye en la forma en que las personas habitan esos espacios y en la calidad del espacio público. Una planificación urbana que incluya aceras amplias, espacios verdes, áreas de descanso, una distribución adecuada de equipamientos así como servicios públicos

suficientes, fomenta la interacción social, el bienestar emocional, la integración comunitaria, mejora la percepción de seguridad y contribuye a crear entornos agradables para los ciudadanos.

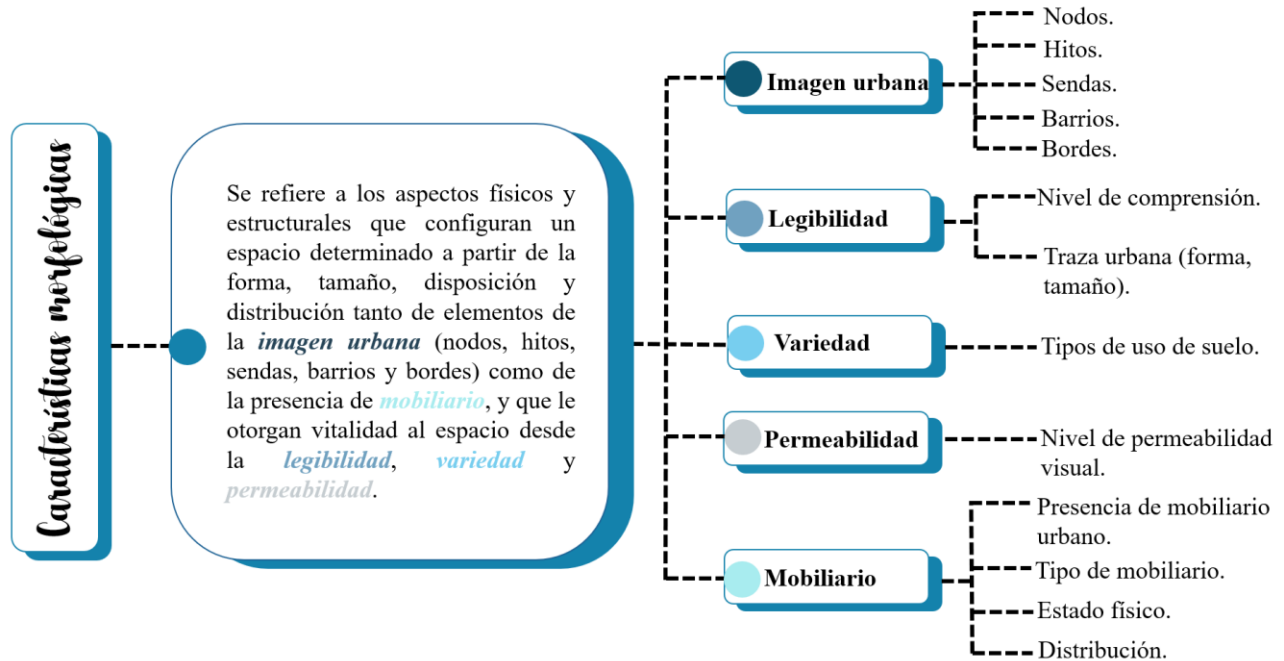
No obstante, es importante destacar que los mecanismos del espacio público van de la mano con aspectos como la gestión, el mantenimiento, la participación ciudadana y la gobernanza. Una buena gestión implica mantener el espacio limpio, seguro y funcional, así como promover su uso equitativo y sostenible (*Becerra et al., 2022*). La implicación de los ciudadanos en la planificación y decisión sobre el uso del espacio es esencial para asegurar que responda de manera efectiva a las necesidades y preferencias de la comunidad.

De acuerdo con lo anterior, las características morfológicas se definen desde una perspectiva propia como aquellos aspectos físicos y estructurales que configuran un espacio determinado, a partir de la forma, tamaño, disposición, distribución tanto de elementos de la imagen urbana (nodos, hitos, sendas, barrios y bordes) como de la presencia de mobiliario, y que le otorgan vitalidad al espacio desde la legibilidad, variedad y permeabilidad.

En este contexto y para fines de este trabajo, se analizan los siguientes criterios: estructura urbana en espina de pez, colindancia con vialidades principales, colindancia con fraccionamientos residenciales, porcentaje de equipamiento urbano, la presencia de elementos definidores del espacio público (vialidades, banquetas y parques), así como los elementos de la imagen urbana (*Lynch, 1960*) y las cualidades del entorno (*Bentley, 1999*).

**Figura 12.**

*Mapa conceptual de características morfológicas.*



*Nota:* elaboración propia con base en Becerra et al., 2022; Ma et al., 2023.

## **5. Accesibilidad urbana.**

En cuanto a la accesibilidad, se identifica que aquellos espacios accesibles y que cuentan con los recursos de movilidad adecuados son esenciales para crear ambientes habitables en las ciudades. Es fundamental que los espacios públicos y privados sean accesibles, lo cual incluye a aquellas con discapacidad. Además, es necesario contar con recursos de movilidad adecuados, como transporte público, vías peatonales y ciclovías, que permitan el desplazamiento de manera segura y eficiente (*Calonge, 2018*).

Asimismo, *Peimani & Kamalipour (2020)* mencionan que los espacios públicos accesibles y orientados al tránsito tienen una mayor vida y por tanto son habitables. Los espacios que cuentan con estas características tienden a atraer más personas y promover la actividad social y económica en la zona. Una buena orientación del tránsito en el espacio público mejora la movilidad y la seguridad para los peatones al caminar.

De acuerdo con *Giraldo y Vásquez (2021)*, para lograr estos objetivos se deben implementar políticas públicas que fomenten la mejora del espacio en los sectores que presenten déficit. Esto implica invertir en la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructuras adecuadas, mobiliario urbano y áreas verdes. Además, es necesario asegurar la participación ciudadana en estos procesos, para que los espacios públicos respondan a las necesidades de los habitantes. Por lo tanto, es importante cualificar los espacios públicos existentes, es decir, mejorar su diseño, mantenimiento y gestión. Esto implica garantizar su limpieza, seguridad, accesibilidad universal y diversidad de actividades para crear espacios públicos inclusivos, acogedores y adecuados.

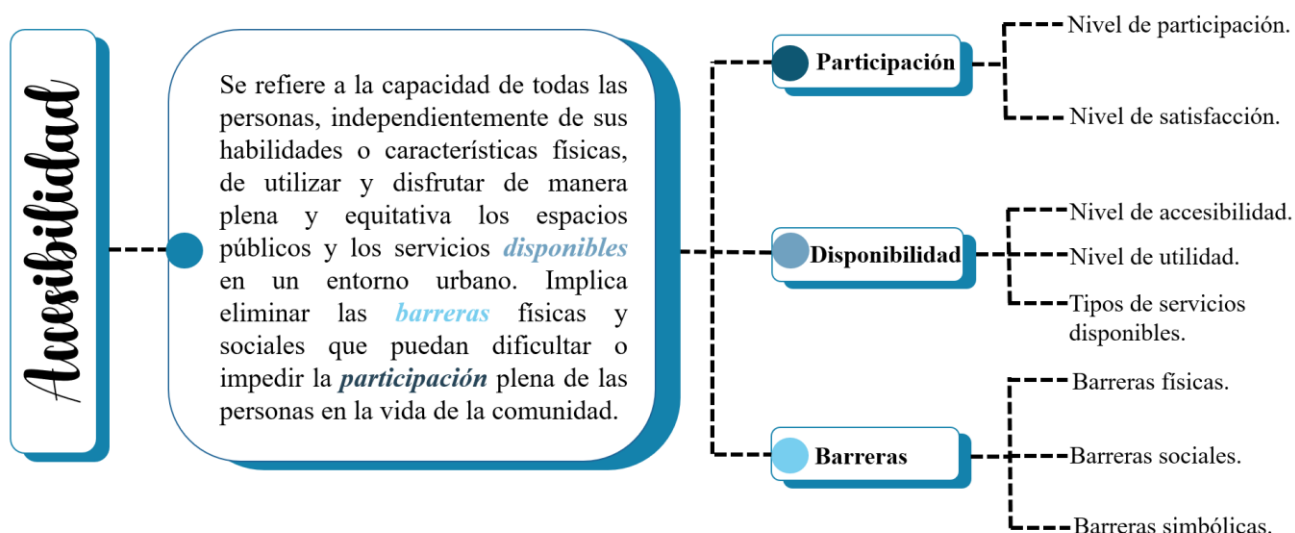
En 2022, *Gaglione et al.* propone la idea de crear ciudades accesibles por medio de su diseño, esto es una oportunidad para abordar varios desafíos actuales, como el envejecimiento de la población, el ahorro de energía y la prevención de enfermedades como el Covid-19. La creación de ciudades donde los habitantes puedan acceder fácilmente a servicios, espacios abiertos y destinos locales sin automóvil tiene múltiples beneficios. En primer lugar, fomentar la movilidad activa, como caminar y usar bicicleta y contribuir a un estilo de vida saludable al reducir la dependencia de los vehículos motorizados. Esto también contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, lo que tiene efectos positivos en la calidad del aire y en la mitigación del cambio climático.

Desde una perspectiva propia la accesibilidad en los espacios públicos refiere a la capacidad de utilizar y disfrutar de manera plena y equitativa los espacios públicos y los servicios disponibles, independiente de sus habilidades o características físicas. Implica eliminar las barreras físicas y sociales que pueden dificultar o impedir la participación plena de las personas en la vida de la comunidad. Es fundamental para promover la inclusión social, la participación ciudadana y la igualdad de oportunidades.

Un entorno accesible permite a todas las personas moverse de manera autónoma y segura, participar en actividades sociales, acceder a servicios esenciales y disfrutar plenamente de los espacios públicos.

**Figura 13.**

*Mapa conceptual de accesibilidad urbana.*



*Nota:* elaboración propia con base en Calonge, 2018; Peimani & Kamalipour, 2020; Giraldo y Vásquez, 2021; Gaglione, 2022.

## 6. Movilidad urbana.

La movilidad urbana es un objeto de reflexión por parte de diversos autores a lo largo de los años, quienes han aportado perspectivas clave para entender este fenómeno complejo y dinámico. Uno de ellos es *Lefebvre (1968)*, quien introdujo la noción de "derecho a la ciudad", en donde destaca la importancia del desplazamiento como un componente esencial para tener un acceso equitativo a los recursos urbanos por medio de una planificación urbana que priorice la movilidad sostenible y accesible para todos los ciudadanos y promueva una mayor integración social.

En el año de *1984, Giddens* exploró la relación entre la movilidad y la modernidad, e identificó que esta no sólo afecta la manera de experimentar el espacio urbano, sino que también influye en la estructura social al facilitar la conexión entre diferentes comunidades y estilos de vida. Por lo tanto, se ve a la movilidad como un aspecto fundamental en la praxis diaria de los habitantes, que impacta en distintos aspectos, como por ejemplo la salud física y mental. Si una persona depende exclusivamente de medios de transporte público poco confiables o de mala calidad, puede experimentar altos niveles de estrés, frustración y agotamiento debido a retrasos constantes, hacinamiento o falta de comodidad (*Saldeño y Blanco, 2018*). Esta postura se sostiene por *Gehl (2018)*, quien menciona que estos entornos favorecen la interacción social, promueven un estilo de vida activo y fomentan una sensación de comunidad, lo que contribuye un mayor bienestar.

Desde *1997, Gehl* identifica que los entornos urbanos deben centrarse en las personas, por lo que propuso transformar las ciudades en entornos más caminables para que estos fueran

más accesibles y fomenten la movilidad peatonal y ciclista. Su enfoque ha influido en la planificación urbana contemporánea que busca crear entornos urbanos que promuevan la interacción social. Además, la forma de relacionarse con el entorno durante los desplazamientos también es relevante. El uso excesivo de vehículos privados con motores de combustión interna contribuye a la contaminación atmosférica y al cambio climático. En contraste, el uso de medios de transporte sostenibles no sólo ayuda a mejorar la salud física, sino también a reducir la huella ecológica y promover un entorno más limpio y habitable. Si las personas viven en áreas con infraestructuras amigables para peatones y ciclistas, espacios verdes y acceso conveniente a servicios y actividades, es más probable que tengan una mayor calidad de vida.

Aunado a lo anterior, [Cabrera \(2019\)](#) también menciona la importancia de invertir en la mejora de la infraestructura existente, así como en la promoción de opciones de transporte sostenibles y amigables con el medio ambiente. Esto implica fomentar el uso de bicicletas, movilidad peatonal y sistemas de transporte público eficientes y accesibles. Al hacerlo, se puede reducir la congestión del tráfico, mejorar la calidad del aire y proporcionar alternativas viables para aquellos que no tienen acceso a un vehículo privado y así evitar la desigualdad generada en los tiempos de traslado. En este sentido, [Dasgupta \(2011\)](#) argumentó que la movilidad sostenible es esencial para mitigar el cambio climático, sino que también puede generar beneficios económicos al mejorar la eficiencia en el uso de recursos y reducir los costos asociados con la congestión urbana.

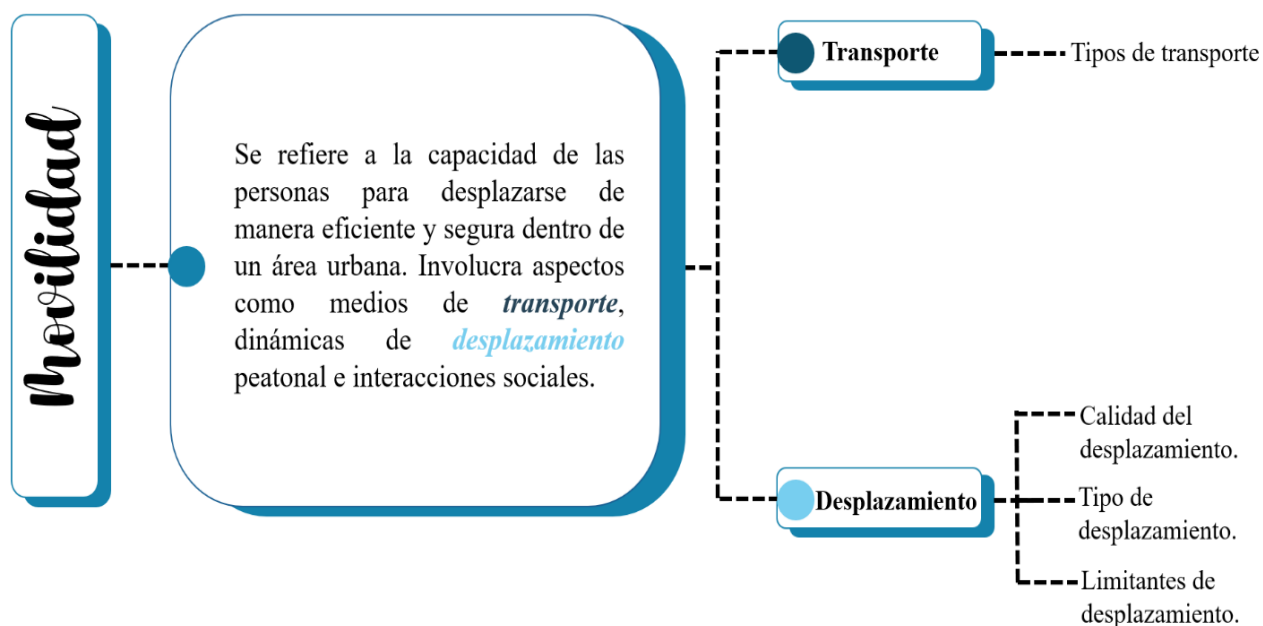
De acuerdo con [Hidayati et al. \(2020\)](#) las maneras de habitar el espacio urbano, incluyen la percepción de seguridad y las distintas formas de movilidad. Por ejemplo, las mujeres utilizan y perciben los espacios públicos de manera diferente a los hombres, esto se

debe a factores personales, como la edad y las experiencias propias de cada individuo, así como por factores externos como el diseño del entorno construido y los constructos socioculturales. En este también influyen factores como la historia de un lugar y la presencia o ausencia de tipos de usos de suelo pueden aumentar o disminuir la percepción de seguridad.

A partir de la revisión de autores, se genera una postura propia que define a la movilidad como la capacidad de desplazarse de manera eficiente y segura dentro de un área urbana. Involucra aspectos como medios de transporte, infraestructuras, dinámicas de desplazamiento peatonal e interacciones sociales.

**Figura 14.**

*Mapa conceptual de movilidad urbana.*



*Nota:* elaboración propia con base en Gehl, 2018; Saldeño y Blanco, 2018; Cabrera, 2019.

A manera de resumen, en la tabla 1 se muestran los elementos identificados por medio de la elaboración del marco teórico que impactan y/o contribuyen en la medición de la habitabilidad urbana.

**Tabla 2.** *Temas detectados a través del marco teórico para la conformación del instrumento de investigación.*

<b>Dimensión</b>	<b>Identidad</b>	<b>Seguridad</b>	<b>Interacción social</b>	<b>Características morfológicas</b>	<b>Accesibilidad</b>	<b>Movilidad</b>
<b>Elementos</b>	Sentido de pertenencia	Percepción de seguridad	Comunicación	Permeabilidad visual	Entornos accesibles	Movilidad sostenible
	Apropiación	Control de incidencias	Sentido de comunidad	Imagen urbana	Accesibilidad universal	Desplazamiento
	Necesidad emocional	Confianza	Participación ciudadana	Variedad	Barreras	Recorridos
	Modos de habitar el espacio	Incidencias	Cohesión social	Requerimientos contemporáneos	Disponibilidad	Conexión
	Satisfacción	Inseguridad	Funcionalidad	Necesidades físicas	Inclusión	Traslado
	Experiencias	Protección	Intercambio	Legibilidad	Proximidad	Transporte

#### 2.1.4. Marco Normativo

La presente investigación permea principalmente en los siguientes documentos normativos vigentes:

- *Ley de Edificaciones del Estado de Baja California (1976)*: comprende cómo las intervenciones del espacio físico deben realizarse para asegurar seguridad, higiene, funcionamiento adecuado, y acondicionamiento ambiental.
- *Reglamento de Parques y Jardines del Municipio de Ensenada, Baja California (2008)*: proporciona un marco estructural que facilita la participación comunitaria, busca crear espacios accesibles y promover la gobernanza inclusiva en la gestión de áreas verdes, lo cual contribuye a comprender cómo las dimensiones normativas y prácticas influyen en la funcionalidad de los espacios.
- *Reglamento para el Uso De Espacios Públicos para el Sano Esparcimiento del Municipio de Ensenada, Baja California (2017)*: Consideran un marco normativo que regula la administración y uso de los espacios e integran aspectos sociales, legales y de gestión urbana. Definen la jurisdicción y vinculan con otras disposiciones legales que permiten un análisis de la gestión urbana.
- *Reglamento de Participación Ciudadana y Vecinal para el Municipio De Ensenada, Baja California (2018)*: se fundamenta en los principios del orden público e interés social orientados a estructurar, fomentar, promover y normar los mecanismos que faciliten la organización y progreso de la participación ciudadana y vecinal dentro del ámbito municipal.
- *Ley de Desarrollo Urbano del Estado De Baja California (1994)*: enfatiza que todas las acciones de urbanización, como la transferencia de suelo rural a urbano, fusiones,

subdivisiones y cambios en la utilización del suelo, así como las obras de urbanización y edificación, deben cumplir estrictamente con las disposiciones de la Ley. También establece directrices para la zonificación del territorio, la regulación de la urbanización y la edificación, y la definición de disposiciones que afectan las acciones inmobiliarias de entidades públicas y privadas.

- *Ley de Urbanización del Estado de Baja California (1981)*: consiste en comprender la gestión y desarrollo de los espacios públicos en áreas urbanas bajo condiciones de urbanización. Además, resalta la responsabilidad compartida de los actores privados en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura urbana, la cual sustenta la funcionalidad espacial y detalla categorías de urbanización bajo sistemas de plusvalía o cooperación. Esto incluye la apertura y mejora de vías públicas, medidas de seguridad para vehículos y peatones, elementos de ornato y equipamiento urbano, servicios básicos como agua potable, alcantarillado, alumbrado público y electrificación.

## **2.2. Pregunta de investigación e Hipótesis**

La pregunta de investigación planteada es la siguiente:

¿Qué aspectos socio-espaciales inciden en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana de los espacios públicos del sector Sauzal y Chapultepec de la ciudad de Ensenada, Baja California?

### **Hipótesis**

A partir de ello, se establece la siguiente hipótesis:

Las características morfológicas funcionales, la seguridad y la identidad son aspectos socio-espaciales que inciden en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana de los espacios públicos.

## **2.3. Objetivos de investigación**

### ***2.3.1. Objetivo general***

El objetivo de la investigación consiste en analizar los aspectos socio-espaciales que inciden en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana de los espacios públicos del sector Sauzal y Chapultepec en la ciudad de Ensenada, Baja California.

### ***2.3.2. Objetivos específicos***

Para ello es necesario:

-Identificar los factores socio-espaciales que mejoran los niveles de habitabilidad urbana.

-Analizar el comportamiento que tienen los habitantes en los espacios públicos y el uso que le dan.

-Caracterizar los espacios públicos de las zonas de estudio desde sus dimensiones socio-espaciales.

-Comparar los espacios públicos del sector Sauzal y sector Chapultepec.

## **2.4. Alcances y Limitaciones**

### **Alcances**

Los alcances del estudio refieren al cumplimiento de los objetivos establecidos en un inicio, los cuales se enfocan en el análisis de los espacios públicos de dos zonas en el periodo comprendido entre el segundo semestre del 2022 y el primero del 2024. En primer lugar, se identificaron los factores socio-espaciales que influyen en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana. Asimismo, se realizó una caracterización de los espacios públicos en las zonas de estudio desde los factores identificados. Posteriormente, se llegó a una caracterización de los espacios públicos y se tuvo un alcance correlacional de las variables.

### **Limitaciones**

En lo que respecta a las limitaciones de la investigación, se identifica que la toma de una muestra específica la cual se limitó a considerar un nivel de confianza del 95% con un margen de error del 10% debido a que el tamaño de la muestra determinado fue el pertinente de acuerdo al tiempo de aplicación de los cuestionarios.

También se considera como limitación el hecho de estudiar únicamente un área de cada sector, lo que se debe a la restricción de tiempo en el estudio y a la necesidad de centrarse en áreas específicas para lograr resultados significativos.

## **CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA**

---

La presente investigación adopta un enfoque mixto que integra tanto perspectivas cuantitativas como cualitativas, seleccionadas por su relevancia en el contexto de la investigación. La dimensión cuantitativa se basa en la aplicación de encuestas para recopilar datos sobre la percepción de los habitantes. Simultáneamente, en la dimensión cualitativa, se emplea la técnica de observación participante con los usuarios de los espacios públicos.

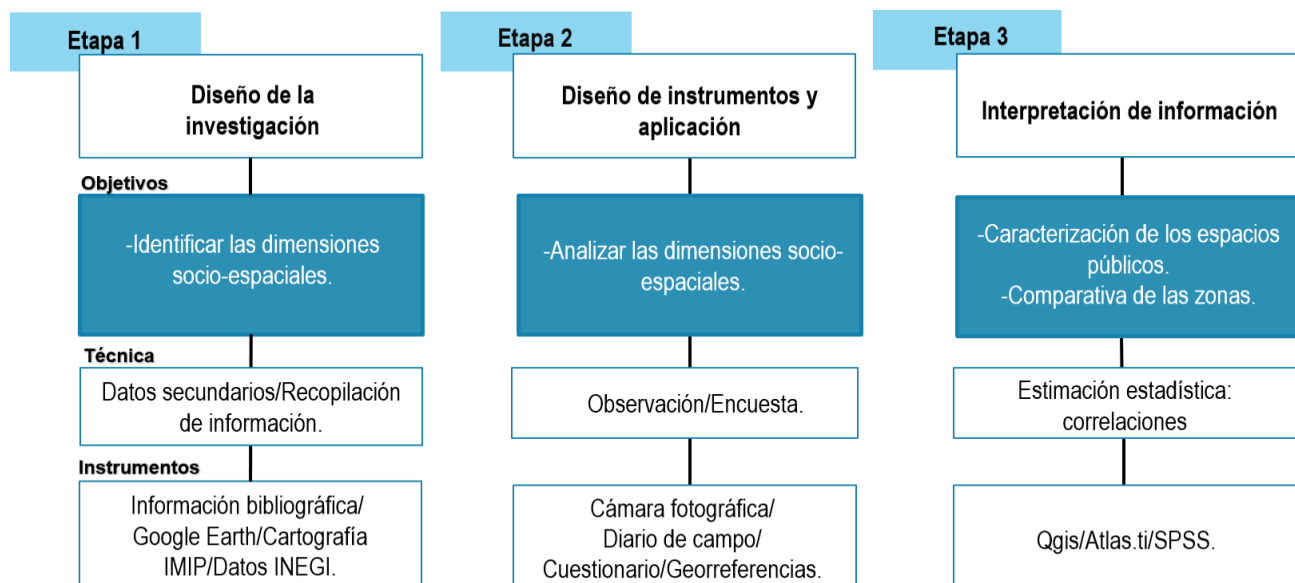
### **3.1. Características esenciales de la estrategia metodológica.**

La investigación realiza una adaptación de la metodología Protocol Search Appraisal Synthesis Report (PSALSAR) y considera una etapa de la metodología Collaboration for Environmental Evidence (CEE) para realizar una revisión sistemática con el apoyo de operadores booleanos a través de buscadores como scopus y web of science. En el anexo 1 se encuentra una tabla con el abordaje de autores que se consideraron de la revisión sistemática.

A partir de ello, se determinó un diseño no experimental, descriptivo con alcance correlacional y un enfoque mixto. En la figura 15 se observa la estrategia metodológica establecida para la investigación.

**Figura 15.**

*Estructura metodológica.*



La primera etapa refiere al diseño de la investigación, en donde por medio de fuentes de información bibliográfica, cartografía y datos de IMIP e INEGI se identificaron los factores socio-espaciales que se analizaron en las zonas de estudio. En cuanto a la segunda etapa, se diseñaron y aplicaron los instrumentos para analizar los factores socio-espaciales, así como el comportamiento y percepción de los habitantes por medio de la aplicación de encuestas y la observación participante, con el apoyo de un cuestionario, una cámara fotográfica, un dron y georreferencias. En la tercera etapa se generó una caracterización de los espacios públicos en ambas zonas de estudio, posteriormente se realizó una comparativa entre las dos áreas por medio de la interpretación y visualización de resultados. Esto se apoyó en los softwares Qgis y Atlas.ti. Finalmente, se realizó una correlación de las variables a través del software Statistical Package for the Social Sciences (SPSS).

### **3.1.2 Alcance de la investigación.**

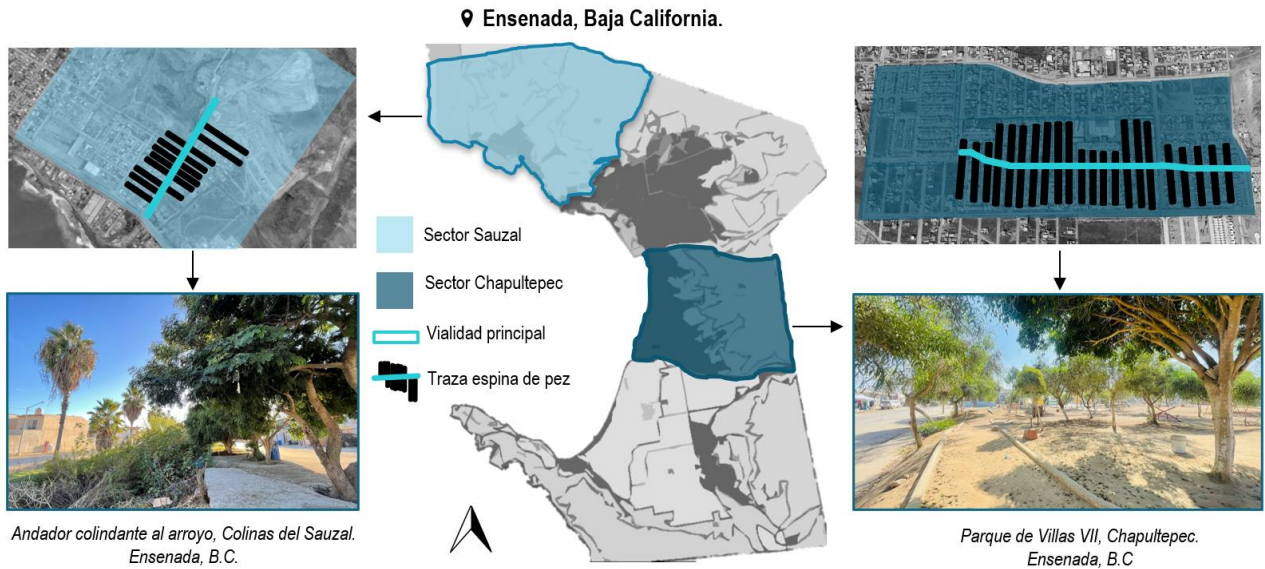
El alcance de la investigación apunta hacia la comparativa entre las dos áreas de estudio para comprender en profundidad el vínculo de las dimensiones, por medio de la interpretación y visualización de resultados busca identificar patrones, diferencias y similitudes en la utilización de los espacios públicos y en la percepción de los habitantes. Se espera una identificación de los principales problemas y fortalezas desde las dimensiones socio-espaciales en los espacios públicos en ambas zonas. Así como la elaboración de mapas y gráficos que representen visualmente los hallazgos para facilitar la comunicación de los resultados a los encargados del diseño, intervención y planificación de espacios públicos.

### **3.2. Zonas de estudio.**

Las zonas de estudio están delimitadas por características particulares, como lo son: la cercanía inmediata con zonas habitacionales que tienen acceso controlado, colindancia con vialidades principales, la formación de nichos a causa de la aparición de fraccionamientos, y por la configuración de la traza urbana en forma espina de pez. Estas características permiten una nueva visión para analizar la percepción de los habitantes en torno a los espacios públicos de las áreas seleccionadas. En la figura 16 se muestra la delimitación de las zonas; en color azul claro destaca el área del sector Sauzal y en color azul oscuro del sector Chapultepec.

**Figura 16.**

*Ubicación de las zonas de estudio.*



### **3.2.1. Criterios generales de selección.**

Para la selección de los sectores a considerar se detectaron los siguientes indicadores (ver figura 17): ubicación (*París et al., 2017*), antigüedad, traza urbana (*Becerra et al., 2022*), uso de suelo (*Parrales, 2017*) predominante habitacional, índices de seguridad (*Navarrete-Hernández et al., 2021*) y colindancia con el océano (*Escutia et al., 2020*). Con base en ellos se generó una matriz de relación para comparar los cinco sectores que componen la ciudad de Ensenada, Baja California. De los cuales se hizo la selección del sector Sauzal y el sector Chapultepec (ver figura 18).

**Figura 17.**

*Indicadores por sector.*

Tabla 2. TABLA DE CRITERIOS GENERALES POR SECTOR					
Indicador	Chapultepec	Noreste	Centro	Sauzal	Manadero
<b>Ubicación</b> <small>(Paris et al., 2016)</small>	Sureste	Noreste	Centro	Noroeste	Sur
<b>Traza urbana</b> <small>(Becerra et al., 2022)</small>	Reticular	Reticular y plato roto	Reticular	Reticular y anular	Reticular
<b>Uso de suelo</b> <b>Medición: HAS</b> <small>(Parrales, 2017)</small>	Comercial: 91.88	Comercial: 34.90	Comercial: 211.66	Comercial: 50.25	Comercial: 24.11
	Habitacional: 811.23	Habitacional: 1,168.67	Habitacional: 1,054.77	Habitacional: 344.15	Habitacional: 600.74
	Industrial: 157.18	Industrial: 26.81	Industrial: 8.39	Industrial: 119.51	Industrial: 46.11
	Turístico: 229.02	Turístico: 0.00	Turístico: 64.21	Turístico: 19.3	Turístico: 547.43
	Agrícola: 54.76	Agrícola: 0.00	Agrícola: 0.00	Agrícola: 54.44	Agrícola: 6,151.04
<b>Seguridad</b> <small>(Navarrete et al., 2021)</small>	Baja incidencia	Alta incidencia	Alta incidencia	Baja incidencia	Mediana incidencia
<b>Colindancia con el océano</b> <small>(Escutia et al., 2020)</small>	Cumple	No cumple	Cumple	Cumple	Cumple

Intensa repetición

Mediana repetición

Coincidencia todos los sectores

Alta repetición

Baja repetición

Nula coincidencia

El sector Chapultepec se localiza al sureste de la ciudad, el Noreste y Centro obtuvieron su nombre por la ubicación, es decir, se encuentran en la zona Noreste y Centro de Ensenada. En el noroeste se localiza el sector Sauzal y hacia el sur, Manadero. Con lo que respecta a la traza urbana, los cinco sectores comparten una estructura reticular, además, en la zona Noreste existen áreas con forma de plato roto y en el sector Sauzal hay lugares en donde predomina la traza anular. Para el uso de suelo se analizaron el uso comercial, habitacional, industrial, turístico y agrícola, y se identificaron coincidencias en los sectores Chapultepec y Sauzal con un porcentaje de uso comercial e industrial similar.

En cuanto a los índices de seguridad, se realizó una consulta mensual sobre los porcentajes de incidencias delictivas durante los periodos 2022-2 y 2023-2. Posteriormente, se realizó un cálculo que dio como resultado un nivel de baja incidencia en los sectores Sauzal y Chapultepec, un porcentaje medio en el área de Maneadero y una alta incidencia en la zona noreste y centro. El último indicador refiere a la colindancia con el océano en el cual los sectores Chapultepec, Centro, Sauzal y Maneadero comparten dicha cualidad, a diferencia de la zona Noreste, la cual por su ubicación se encuentra alejada de la zona costera.

Una vez identificados y analizados los indicadores anteriores en cada área correspondiente, se procedió a realizar una matriz de relación (figura 18) para identificar el número de similitudes, que dio como resultado el sector Chapultepec y Sauzal como las áreas que comparten una mayor cantidad de indicadores, por lo tanto, fueron seleccionadas para el análisis comparativo.

**Figura 18.**

*Matriz de relación.*

MATRIZ DE RELACIÓN					
	Chapultepec	Noreste	Centro	Sauzal	Maneadero
Chapultepec					
Noroeste	1				
Centro	2	4			
Sauzal	6	2	2		
Maneadero	4	2	1	2	

*Nota:* Los números indican las similitudes entre sectores, con base en los criterios analizados previamente.

### ***3.2.1.1. Criterios específicos de las zonas de estudio.***

Por otra parte, para la delimitación de las zonas de estudio se seleccionaron los siguientes criterios: estructura urbana en espina de pez, colindancia con vialidades principales (*Escutia et al., 2020*), colindancia con fraccionamientos residenciales, porcentaje de equipamiento urbano (*París, 2017; Schmadke & Pedrazzoli, 2014*), la presencia de elementos definidores del espacio público (vialidades, aceras y parques), así como los elementos de la imagen urbana (*Lynch, 1960*) y las cualidades del espacio (*Bentley, 1999*).

Una vez delimitadas las áreas de estudio en ambos sectores, se procedió a realizar un análisis espacial desde su especificidad. En consideración de la orientación e imagen urbana. Los resultados se centran en un análisis descriptivo y comparativo en torno a los espacios públicos del sector Chapultepec y Sauzal. Y que comparten características similares, aunque se encuentren en ubicaciones y contextos distintos. Se inició con el abordaje de los aspectos relacionados con la orientación de ambas zonas:

#### **1. Orientación**

El Sector Chapultepec se encuentra orientado al sureste de la ciudad, mientras que, el sector Sauzal se localiza en la zona noroeste de Ensenada, Baja California. Ambas áreas de estudio colindan con elementos naturales, vialidades principales y fraccionamientos con viviendas de carácter privado. Con lo que respecta al uso de suelo en Chapultepec, predominan las zonas habitacionales con una fuerte afluencia comercial formal e informal. Por otro lado, en Sauzal predominan las zonas habitacionales, sobre la vialidad principal Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana, se encuentra un corredor comercial con establecimientos. A diferencia de la primera zona, se nota una ausencia de personas.

## 2. Imagen urbana

Para el análisis de la imagen urbana se tomaron en cuenta los cinco criterios establecidos por *Kevin Lynch (1960)*. Con lo que respecta a nodos, en la zona de Chapultepec, se identifica una vialidad que alberga un área verde y caminos, la cual funciona como punto de referencia para los habitantes. Éste elemento también genera un impacto en la traza urbana, debido a que crea una fragmentación espacial. Mientras que en la zona de estudio del sector Sauzal no se identifica un nodo vial.

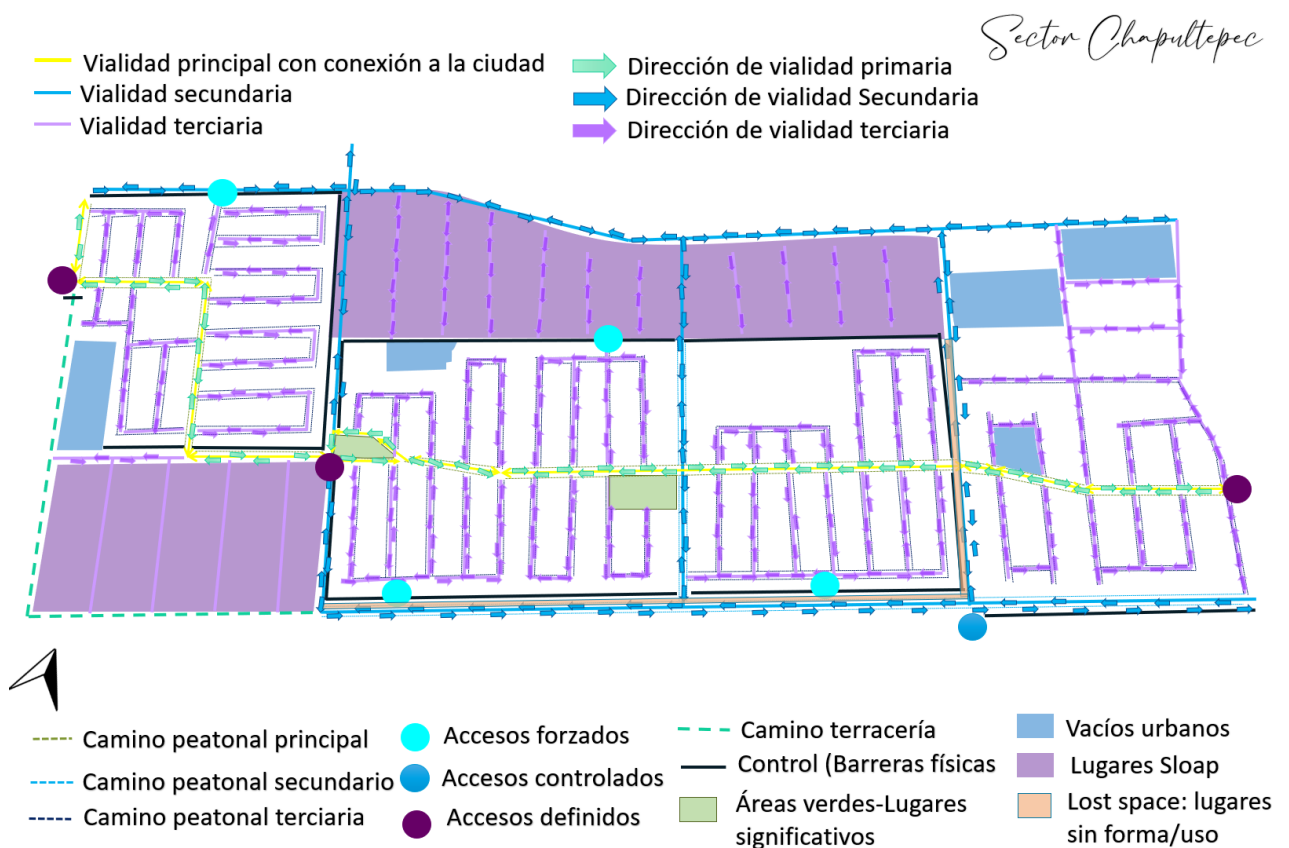
Dentro de la zona de estudio del sector Chapultepec se distinguen tres hitos en diferente escala espacial. El de mayor extensión refiere al parque de Villas VII, él cual es un punto de referencia y reunión para los residentes de la zona. A una escala menor, se identificaron dos parques, uno de ellos está delimitado por una reja perimetral y tiene un acceso controlado por horarios. Mientras que, el otro parque se trata de un vacío urbano recuperado por los habitantes de la zona. A diferencia de Chapultepec, en la zona del sector Sauzal, si bien, no se cuenta con un parque público, a los lados colindantes con el arroyo que divide la zona de estudio, se adaptaron áreas para caminar que cuentan con luminarias, bancas y vegetación, las cuales se encuentran en un estado óptimo para el desarrollo de actividades. Asimismo, este arroyo es un punto de referencia para los habitantes y visitantes del lugar, además, tiene un significado visual, que divide las zonas habitacionales públicas y privadas.

En cuanto a las sendas, en la figura 19 se analiza el área de Chapultepec, cuenta con tres vialidades que conectan directamente con la ciudad, que son la calle Enlace 2000, seguida con la avenida Camino del Real e intersecada con la calle Horticultores, y posteriormente sigue por la calle Paseo del Real, colocándose así dicha trayectoria como la principal para acceder al espacio estudiado (señalado de color amarillo). De igual manera, se puede observar

en color azul las vialidades secundarias conformadas por la calle Agricultores, intersectada por la calle Labradores y conectada a la vialidad Ezequiel Luna Torres. De color rosa, se señalan las vialidades terciarias que conectan los espacios dentro del área de estudio. En esta categoría se puede observar la terminación de vialidades con barreras físicas (color negro) formadas por la distribución y orientación de las viviendas que separan los fraccionamientos con viviendas de carácter privado de la ciudad.

**Figura 19.**

*Caracterización en zona de estudio de Chapultepec.*

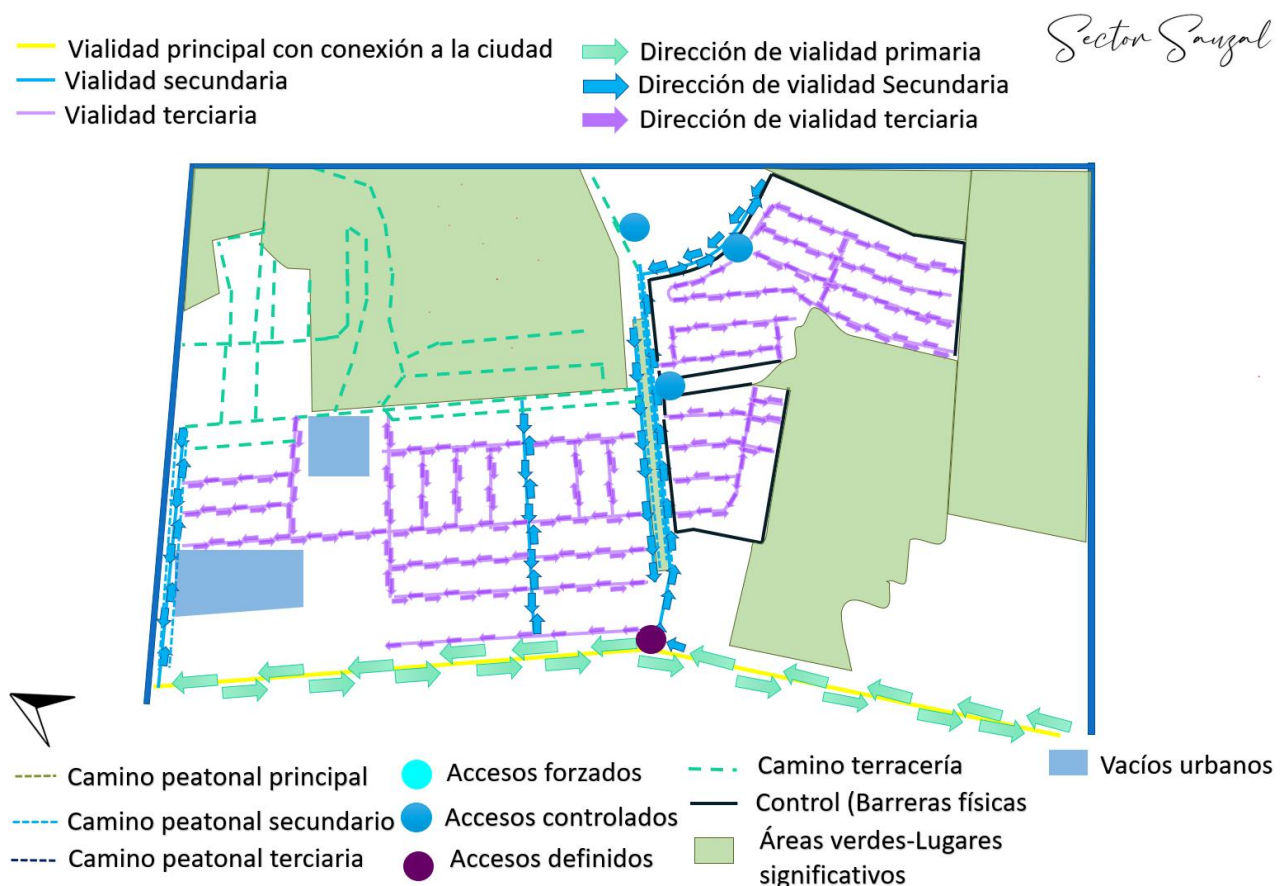


Con respecto al sector Sauzal, se identifica como vialidad principal (color amarillo) la Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana que conecta con la vialidad secundaria llamada

Colinas de la Bahía Sur. De igual manera, se identifican como secundarias (color azul) la Calle P. Colinas del Sol y la Calle C.M. Cabe mencionar que las vialidades en su mayoría se encuentran en buen estado, cuentan con señalética vial horizontal y vertical y, con espacio suficiente para el peatón, a diferencia de las vialidades observadas en el sector Chapultepec, las cuales en su mayoría se encuentran en mal estado por falta de pavimentación. En color morado se identifican las vialidades terciarias del sector, las cuales conectan directamente con las secundarias, algunos de estos accesos no cuentan con el terminado de concreto hidráulico como las demás (ver figura 20).

**Figura 20.**

*Caracterización en zona de estudio de Sauzal.*



Respecto a los barrios, en ambas zonas se logra identificar una diferencia de tipología arquitectónica con respecto a la vivienda pública y privada. En la zona sureste se forman subzonas dentro del espacio (señaladas de color lila en figura 8), conocidas como “sloop space”, los cuales son espacios residuales, resultantes del propio planeamiento urbanístico, y carecen de relación con su entorno edificado (*Pérez, 2018*).

En cuanto a bordes, tanto el área de Chapultepec como la de Sauzal colindan por cerros que funcionan como limitantes naturales. Sin embargo, se encuentra una variante de distinción entre las dos; la zona noroeste es intersectada por la presencia de un arroyo, que, además, sigue el flujo en sentido de la vialidad Colinas de la Bahía Sur y se presenta como un elemento de referencia.

### 3.2.2. Selección de la muestra.

Para la selección de la muestra, se realizó una caracterización de los habitantes con aspectos sociodemográficos obtenidos a través de INEGI (2020). Como se observa en la tabla 1, se consideraron el número total de habitantes mayores de 15 años por zona de estudio. Cabe mencionar que, al definir el tamaño de la muestra dio como resultado la aplicación de 95 encuestas. Sin embargo, para cumplir con el criterio de encuestar el mismo número de hombres y mujeres, se consideró aplicar un total de 96 cuestionarios.

**Tabla 3.** Aspectos sociodemográficos.

<i>Indicador</i>	<i>Sector Chapultepec</i>	<i>Sector Sauzal</i>
Población mayor de 15 años		
Población total	5, 383 hab	4,911 hab
Población femenina	2, 722 hab	2, 493 hab
Población masculina	2, 661 hab	2, 418 hab

*Nota:* Elaboración propia con base en datos de INEGI, 2020. El número de habitantes se refiere a la delimitación de las zonas de estudio.

Con base en la cantidad total de habitantes mayores de 15 años se determinó una muestra de 95 con nivel de confianza del 95% y un margen de error del 10% para ambas zonas de estudio. Es importante considerar que la aplicación del instrumento debe tener el mismo número de hombres y mujeres.

### **3.3. Instrumento para la caracterización y comparativa de las unidades territoriales urbanas.**

La investigación parte del análisis bibliográfico, se apoya con datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y cartografía perteneciente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Ensenada, B.C. (PDUCEP-E 2030) del Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California (IMIP). También se utiliza la herramienta de Google Earth pro, como apoyo para la captura de datos e imágenes de referencia. En la segunda etapa se utiliza un cuestionario de percepción que evalúa cinco dimensiones socio-espaciales: seguridad, identidad, interacción social, accesibilidad y movilidad. En la tabla 3 se muestra la operacionalización de variables para la construcción del instrumento en donde se identifican las dimensiones, variables e indicadores obtenidos a partir de la construcción del marco teórico.

**Tabla 4.** *Operacionalización de variables para la construcción del instrumento de recolección de datos.*

<b>Dimensión</b>	<b>Definición conceptual</b>	<b>Variable</b>	<b>Definición operacional</b>
<b>Seguridad urbana</b>	La seguridad urbana se refiere a la percepción de protección y confianza que tienen los individuos frente a amenazas o riesgos físicos y emocionales. El nivel de seguridad está en función de	Control de incidencias	Para medir el control de incidencias se consideraron los siguientes indicadores: a) Presencia de redes vecinales: 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer la existencia de redes vecinales con opción de respuesta sí, no y no sé.

	aspectos como el vínculo con otros, la presencia de elementos del orden público (personal de seguridad, patrullas, comandancias y/o casetas de seguridad) y elementos físicos (cámaras, luminarias, barreras físicas, señalética, entre otros) que garanticen el control de incidencias a partir de la implementación de planes o programas urbanos.		<p>1 ítem abierto opcional para saber los principales temas que tratan, en caso de existir alguna asociación de vecinos o grupo en la zona.</p> <hr/> <p>b) Nivel de incidencias: 1 ítem mediante escala de Likert para conocer qué tanto considera que se tiene el control de robos/agresiones en la zona. Donde 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p> <hr/>
		Confianza	<p>Para medir el eje de confianza se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Nivel de tranquilidad: 1 ítem de escala de Likert para medir el nivel de tranquilidad desde cuatro vertientes: El uso del espacio por la mañana, el uso del espacio por la tarde, el uso del espacio por la noche, la cercanía de su vivienda con áreas exteriores y catástrofes naturales (sismos, huracanes, derrumbes, etc.). Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p> <hr/> <p>b) Vínculo con otros: 1 ítem de escala de Likert para medir qué tan tranquilo se siente en el lugar con la presencia de las siguientes personas: amigos, conocidos, familiares, niños, comerciantes, personas sin hogar y personas de la tercera edad. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p> <hr/>
		Protección	<p>Para medir el eje de protección se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Presencia de elementos de orden público: 1 ítem de escala de Likert para medir la presencia de personas de seguridad (policías, guardias, etc.), patrullas/ vehículos de seguridad privada y comandancias/casetas de vigilancia. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p> <p>b) Presencia de elementos físicos: 1 ítem de escala de Likert para medir la presencia de elementos desde cuatro aspectos: cámaras de seguridad, luminarias, barreras físicas (rejas/cercos/bardas) y señalética (semáforos, altos, pasos de cebra). Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p> <hr/>
<b>Identidad urbana</b>	La identidad con relación al espacio público como la manera en que los habitantes se relacionan y se sienten	Satisfacción	<p>Para medir el eje de satisfacción se consideraron los siguientes indicadores:</p> <hr/>

<p>conectados con los entornos urbanos en los que interactúan. Puede manifestarse de diversas maneras, específicamente en cómo se relaciona con la apropiación y sentido de pertenencia que las personas experimentan hacia un determinado espacio público. Esto implica sentirse parte de ese entorno, identificarse con él y percibirlo como un lugar significativo y familiar.</p>		<p>a) Nivel de satisfacción: 1 ítem de escala de Likert para medir qué tan satisfecho se siente en cuanto a: el espacio público en general, la facilidad para entrar y salir de la zona, las adaptaciones físicas para personas con discapacidad en los espacios públicos, que las personas participen en el espacio público. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p>
	<p>Pertenencia</p>	<p>Para medir el eje de pertenencia se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Nivel de satisfacción: 1 ítem de escala de Likert para medir qué tanto se siente parte del espacio. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p>
	<p>Apropiación</p>	<p>b) Nivel de apego: 1 ítem abierto para conocer qué lo hace sentir parte del lugar.</p>
<p><b>Interacción social</b></p>	<p>Interacción con otros</p>	<p>Para medir el eje de pertenencia se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Convivencia: 1 ítem de opción múltiple para conocer con qué personas convive más en el espacio. Donde las opciones de respuesta son: amigos, pareja, familiares, conocidos, vecinos, comerciantes, personas sin hogar.</p>
	<p>Funcionalidad</p>	<p>Para medir el eje de funcionalidad se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Frecuencia de uso: 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer con qué personas convive más en el espacio. Donde las opciones de respuesta son: amigos, pareja, familiares, conocidos, vecinos, comerciantes, personas sin hogar.</p> <p>1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer qué días a la semana visita el sitio. Donde las opciones de respuesta son: Es mi primera vez/Una vez al mes, una vez por semana, de dos a cinco veces por semana, todos los días del mes.</p> <p>b) Motivo de uso: 1 ítem abierto para conocer el motivo de visita al sitio.</p> <p>c) Patrones de uso: 1 ítem abierto para conocer las actividades que realiza en el sitio.</p>

<b>Accesibilidad urbana</b>	Capacidad de utilizar y disfrutar de manera plena y equitativa los espacios públicos y los servicios disponibles, independiente de sus habilidades o características físicas. Implica eliminar las barreras físicas y sociales que pueden dificultar o impedir la participación plena de las personas en la vida de la comunidad. Es fundamental para promover la inclusión social, la participación ciudadana y la igualdad de oportunidades.	Barreras	Para medir el eje de barreras se consideraron los siguientes indicadores:  a) Barreras físicas/sociales/ simbólicas: 1 ítem abierto para conocer cuáles son los principales problemas que identifica en la zona.
		Disponibilidad	Para medir el eje de disponibilidad se consideraron los siguientes indicadores:  a) Disponibilidad: 1 ítem abierto para conocer cuáles son los principales problemas que identifica en la zona.  b) Tipos de servicios disponibles: 1 ítem de escala de Likert para conocer la calidad de los siguientes servicios: agua potable, alumbrado público, desagües pluviales, calles, parques, recolección de basura y comercio. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.
<b>Movilidad urbana</b>	Capacidad de desplazarse de manera eficiente y segura dentro de un área urbana. Involucra aspectos como medios de transporte, infraestructuras, dinámicas de desplazamiento peatonal e interacciones sociales.	Desplazamiento	Para medir el eje de desplazamiento se consideraron los siguientes indicadores:  a) Calidad del desplazamiento: 1 ítem de escala de Likert para medir qué tan eficientes son los tipos de transporte: microbús, taxi, autos de plataforma digital. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo  b) Limitantes del desplazamiento: 1 ítem de escala de Likert para conocer con qué facilidad recorre el sitio. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo  c) Tipo de transporte: 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer qué tipo de transporte utiliza. Donde las opciones de respuesta son: a pie, bicicleta, motocicleta, auto propio, autos de plataforma digital, taxi, microbús, otro.

Por medio de una bitácora de campo (observación participante) apoyada con fotografías y georreferencias se analizan aspectos referentes a las características morfológicas. En la tabla 4 se observa la operacionalización de la dimensión.

**Tabla 5.** *Operacionalización de variables para la construcción del instrumento de recolección de datos.*

<b>Dimensión</b>	<b>Definición conceptual</b>	<b>Variable</b>	<b>Definición operacional</b>
<b>Características morfológicas</b>	Las características morfológicas se definen desde una perspectiva propia como aquellos aspectos físicos y estructurales que configuran un espacio determinado, a partir de la forma, tamaño, disposición, distribución tanto de elementos de la imagen urbana (nodos, hitos, sendas, barrios y bordes) como de la presencia de mobiliario, y que le otorgan vitalidad al espacio desde la legibilidad, variedad y permeabilidad.	Imagen urbana	<p>Para medir el eje de imagen urbana se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Nodos: 1 ítem mediante observación en donde se identifiquen las vialidades que formen conflictos viales.</p> <p>b) Hitos: 1 ítem mediante observación que identifiquen lugares en donde se reúnen más personas.</p> <p>c) Sendas: 1 ítem mediante observación que identifique cuales vialidades se utilizan con mayor y menor frecuencia.</p> <p>d) Barrios: 1 ítem mediante observación que identifique si existen diferentes barrios.</p> <p>e) Bordes: 1 ítem mediante observación que identifique si existen elementos delimitantes en la zona.</p>
		Mobiliario urbano	<p>Para medir el eje de mobiliario urbano se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Presencia de elementos de mobiliario urbano: 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer los elementos existentes en el sitio. Donde las categorías son: luminarias, bancas, juegos, paradas de transporte público, botes de basura, aparatos para ejercicio, otro.</p> <p>b) Estado físico: 1 ítem mediante escala de Likert para medir el estado físico del mobiliario. Donde el 0 es pésimo o nada y 10 excelente o todo.</p> <p>c) Distribución espacial: 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer la distribución del mobiliario dentro de la zona. Donde las opciones de respuesta son: Se encuentra distribuido uniformemente por toda la zona, se encuentra sólo en la avenida principal, se encuentra sólo en una zona, no se encuentra distribuido uniformemente por toda la zona.</p> <p>1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer en qué parte se encuentra mayor presencia de mobiliario urbano. Donde las opciones de respuesta son: parques, calles, banquetas, otros.</p>

Legibilidad	<p>Para medir el eje de legibilidad se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Nivel de comprensión: 1 ítem mediante escala de Likert para medir la facilidad para recorrer la zona. Donde el 0 es muy difícil y el 10 muy fácil.</p> <p>b) Traza urbana (tamaño, forma): 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer el tipo de traza urbana en el sitio. Donde las opciones de respuesta son: reticular, plato roto, anular, espina de pez.</p>
Variedad	<p>Para medir el eje de variedad se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Tipo de uso de suelo: 1 ítem mediante una pregunta politómica para conocer el uso de suelo predominante en la zona. Donde las opciones de respuesta son: habitacional, comercial, agrícola y recreativo.</p>
Permeabilidad visual	<p>Para medir el eje de permeabilidad visual se consideraron los siguientes indicadores:</p> <p>a) Nivel de permeabilidad visual: 1 ítem mediante escala de Likert para medir qué tanto se puede observar de un sitio a otro. Donde 0 es nada y 10 es mucho.</p>

### 3.4. Levantamiento de información desde los habitantes.

A continuación, se describe el levantamiento de información desde los habitantes. Para la aplicación del cuestionario de percepción se establecieron visitas de campo al sector Chapultepec los días martes y viernes en un horario de 17:00 a 19:00 hrs, y sábados y domingos de 07:00 a 12:00 hrs. Se recolectaron alrededor de 10 encuestas por día en un periodo del 09 al 28 de octubre de 2023. Estos horarios fueron seleccionados ya que en la aplicación de pruebas piloto se identificó que son en donde se observa mayor afluencia de personas. Una vez finalizada la recolección, en dicho sector, se comenzó por la aplicación de instrumentos en la zona del Sauzal con una variación de horarios; los días martes y viernes se aplicaron encuestas de las 17:00 a las 19:00 hrs, mientras que, en sábados y domingos de 09:00 a 12:00 hrs durante un periodo del 05 al 30 de noviembre de 2023. Para la recolección

de información mediante la observación participante se consideró una hora durante cada visita al sitio, es decir, se coordinaron con la aplicación de cuestionarios.

### **3.5. Plan de análisis de la información.**

Una vez obtenida la información se lleva a cabo un minucioso análisis estadístico por medio de la corrección de variables con base en las respuestas del cuestionario de percepción, asimismo, con la información de la observación se genera cartografía para el análisis espacial de las características morfológicas de los espacios públicos. Esta información se convierte en un componente esencial que busca identificar discrepancias y similitudes que puedan arrojar luz sobre la eficacia de los espacios públicos analizados. Para profundizar en la comprensión de las dinámicas socio-espaciales presentes, se llevan a cabo análisis cualitativos que permiten explorar aspectos subyacentes, experiencias subjetivas y factores contextuales que influyen en la percepción y el uso de los espacios públicos. Finalmente, se realiza una comparativa entre las dos zonas de estudio, con el objetivo de resaltar diferencias significativas y proporcionar una visión integral de las características particulares de cada área que contribuyen a una comprensión completa entre el entorno urbano y la experiencia de sus habitantes.

## **CAPÍTULO 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

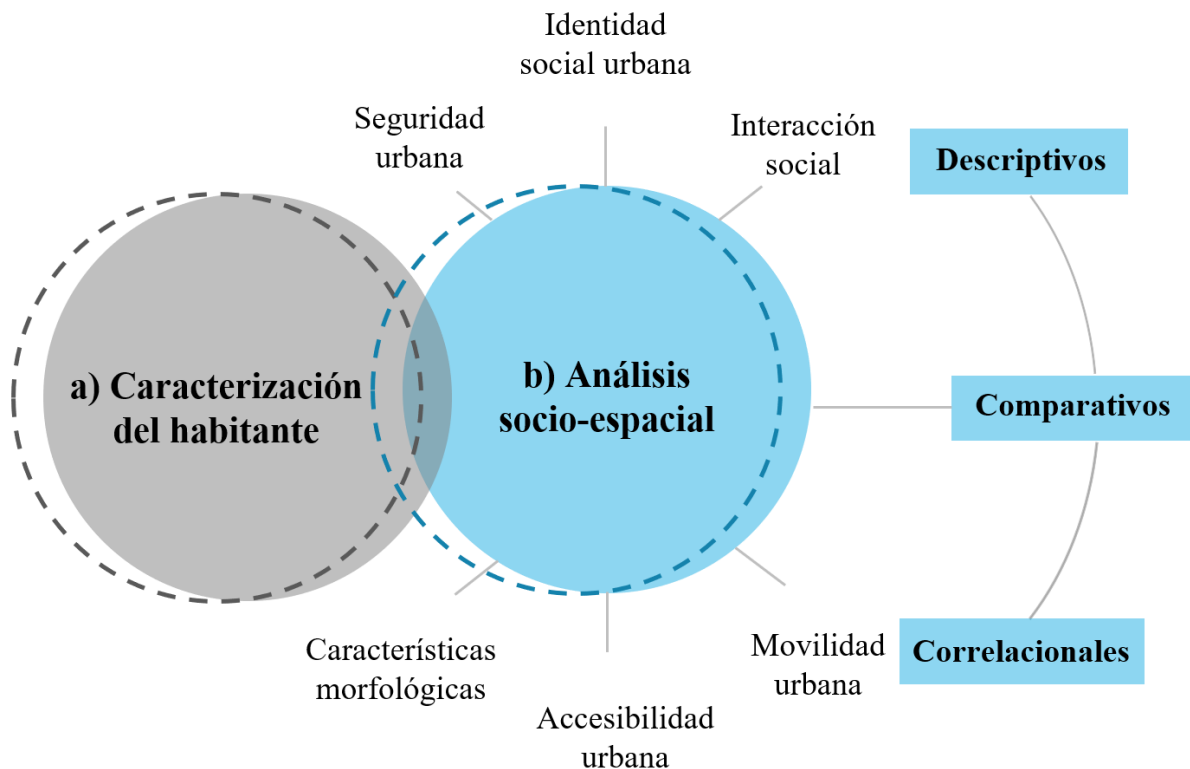
---

## 4.1. RESULTADOS

Los hallazgos de la presente investigación se estructuran en los siguientes apartados: a) Caracterización del habitante y b) Análisis de las dimensiones socio-espaciales. Se parte de abordar características propias de los encuestados tales como la edad, el sexo, el nivel de escolaridad y la ocupación. Luego de ello, se realizaron tres tipos de análisis que van desde los descriptivos básicos, comparativos y correlaciones de Spearman (figura 21) por medio del software estadístico Statistical Package for the Social Sciences (SPSS).

**Figura 21.**

*Estructura de resultados.*



#### 4.1.1. Caracterización de los habitantes.

Para la caracterización de los habitantes se consideraron cuatro indicadores: el sexo, la edad, el nivel de escolaridad y la ocupación. En primer lugar, en el sector Chapultepec (Ch) se evidencia que el mayor porcentaje de hombres (27,08%) y mujeres (22,92%) fue en un rango de edad de 30-59 años de edad. Mientras que, en el sector Sauzal (Sz) se identificó un mayor porcentaje de mujeres entre 15 y 29 años (25%) y hombres de entre 30 y 59 años (26,04%). La comparativa evidencia que en ambos sectores la población predominante fluctúa entre los 30 y 59 años de edad como se muestra en la tabla 5.

**Tabla 6.** Relación de edad y sexo en sector Chapultepec y Sauzal.

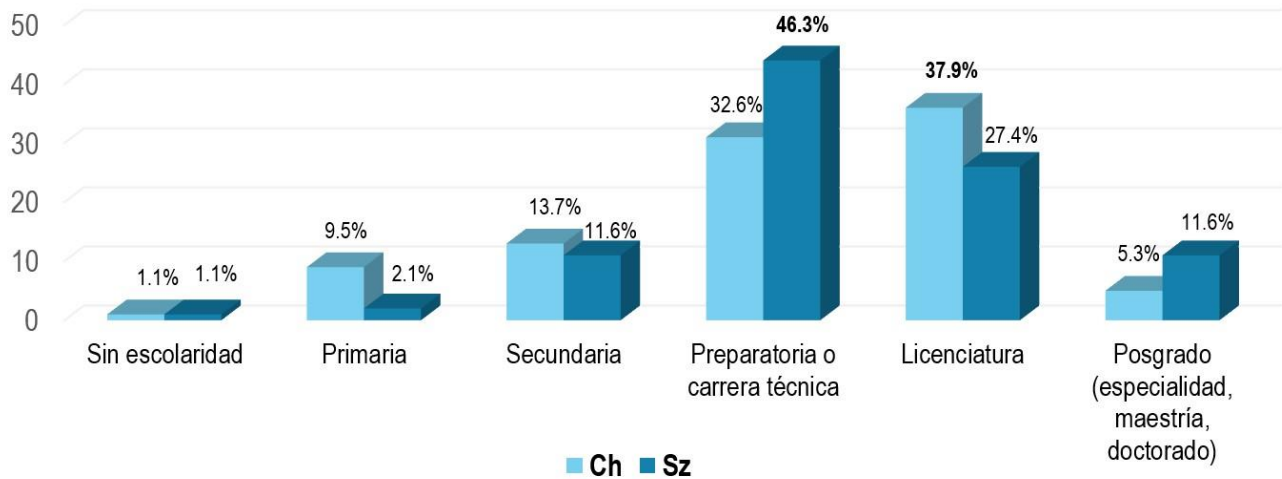
Sexo	Rango de edad					
	15-29 años		30-59 años		60 años o más	
	Ch	Sz	Ch	Sz	Ch	Sz
<b>Mujer</b>	15 (15,63%)	<b>24</b> <b>(25%)</b>	<b>26</b> <b>(27,08%)</b>	17 (17,71%)	7 (7,29%)	7 (7,29%)
<b>Hombre</b>	17 (17,70%)	16 (16,67%)	<b>22</b> <b>(22,92%)</b>	<b>25</b> <b>(26.04%)</b>	9 (9,38)	7 (7,29)
<b>Frecuencia y porcentaje acumulado</b>	32 (33,33%)	40 (41,67%)	<b>48</b> <b>(50,00%)</b>	<b>42</b> <b>(43,75%)</b>	16 (16,67%)	14 (14,58%)

*Nota:* el porcentaje total refiere a las 96 encuestas aplicadas.

En cuanto al nivel de escolaridad por sector, en el cual destacaron 37,9% las personas con un nivel de estudio de licenciatura en el Ch, y un 46,3% las personas con estudios de preparatoria o con carrera técnica en Sz (figura 22).

**Figura 22.**

*Porcentaje de escolaridad por sector.*



La ocupación predominante en el sector Chapultepec refiere a amas de casa (a).

Mientras que, en Sauzal (b) la mayor parte de habitantes son estudiantes como se muestra en la figura 23.

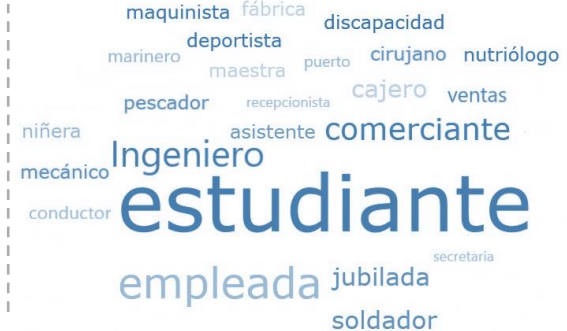
**Figura 23.**

*Ocupación en el sector Chapultepec y Sauzal.*

**a) Sector Chapultepec**



**b) Sector Sauzal**

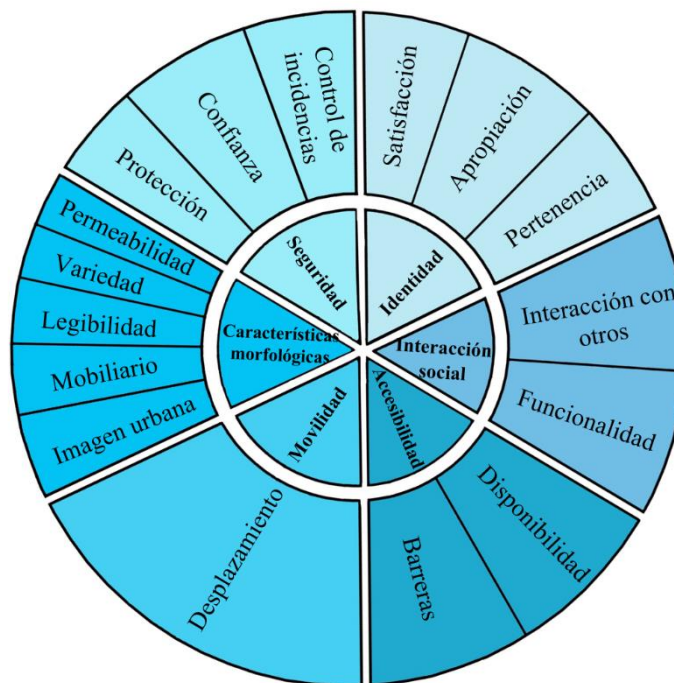


#### 4.1.2. Análisis de las dimensiones socio-espaciales en el espacio público.

En el presente análisis se abordan las dimensiones socio-espaciales identificadas en el espacio público: seguridad, identidad social, interacción social, características morfológicas, accesibilidad y movilidad urbana. Esto desde un enfoque descriptivo, comparativo y correlacional. Inicialmente se lleva a cabo la inmersión de las dimensiones socio-espaciales que configuran los espacios públicos tales como la seguridad, la identidad social, la interacción social, las características morfológicas, la accesibilidad y la movilidad urbana. Esto, desde una exploración de las variaciones que pueden surgir en distintos contextos. Dichas dimensiones han sido operacionalizadas por variables e indicadores con el fin de comprender su estructura (figura 24).

**Figura 24.**

*Dimensiones y variables de análisis.*



#### 4.1.2.1. Seguridad urbana

##### **Control de incidencias.**

El control de incidencias se midió por los indicadores de presencia de redes vecinales y nivel de incidencias. La mitad de la población encuestada en Chapultepec (Ch) (50.5%) evidenció la presencia de grupos vecinales, hecho que contrasta con un desconocimiento de las mismas al tener un 41.1% del porcentaje total. En cambio, en Sauzal (Sz) sólo un 36.8% confirmó la existencia de grupos de vecinos y más de la mitad (55.8%) expresó desconocimiento, aun cuando la observación en campo evidencia elementos físicos que indican la presencia de dichos grupos (figura 25).

##### **Figura 25.**

*Presencia de redes vecinales a partir de elementos físicos.*

**a) Sector Chapultepec**



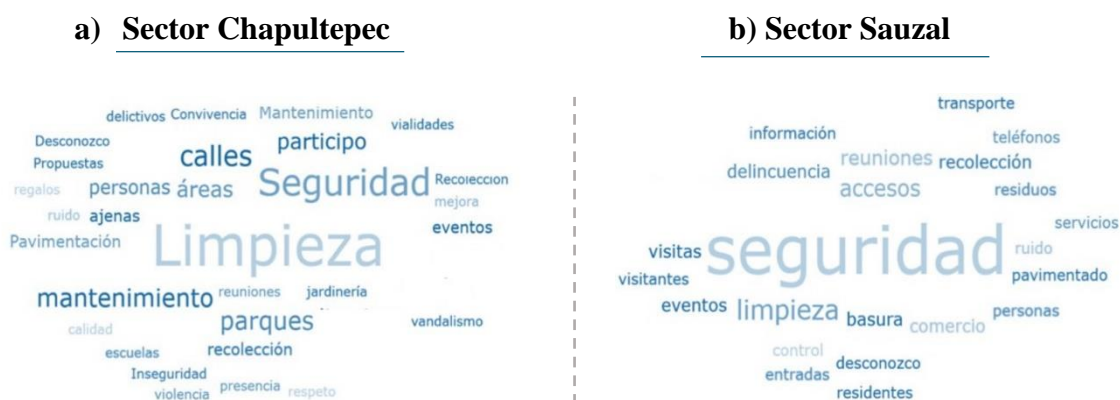
**b) Sector Chapultepec**



Los principales temas abordados durante las sesiones de vecinos en Ch se concentraron en el mantenimiento de los espacios públicos (38.5%). Mientras que, en Sz predomina el tema de la seguridad (72.1%) como se muestra en la figura 26.

**Figura 26.**

*Abordaje en temas de asociaciones de vecinos en el sector Chapultepec y Sauzal.*



Una diferencia notable entre ambos sectores fue sobre los temas de abordaje durante las reuniones vecinales, ya que en el sector Chapultepec giran en torno a la limpieza y seguridad del parque Villas VII, un espacio adoptado por los vecinos de la zona en el que buscan una restauración para crear un lugar seguro y funcional. Asimismo, los grupos vecinales abogan por la inclusión de todos los habitantes cercanos al espacio público mencionado al buscar la invitación, participación y difusión de reuniones vecinales. Desde la perspectiva del investigador se infiere que los temas de seguridad predominan debido a los altos índices delictivos que se presentan durante 2023.

Por su parte, Sz también presenta grupos vecinales. Sin embargo, la comunicación se lleva mayormente de manera virtual y los temas que abordan refieren principalmente a la

seguridad en cuanto a las zonas residenciales cerradas, en las que generalmente se discute respecto a los accesos y la limpieza.

### **Confianza**

Para medir la variable de confianza se consideraron como indicadores el nivel de tranquilidad y el vínculo con otros. Por medio de una escala de Likert de 0 (nada) a 4 (totalmente), se evidenció que en Chapultepec la mayoría de los habitantes tienen una percepción regular de seguridad. En primer lugar, se sentían más tranquilos con el uso del espacio por la mañana y por la tarde, específicamente en un horario entre 5:00 a 12:00 hrs y de 12:00 a 19:00 hrs. Sin embargo, esta percepción disminuye con el uso del espacio por la falta de iluminación artificial, por lo que los habitantes comentan que los espacios públicos se vuelven inseguros y “difíciles” de transitar.

Por otra parte, en el sector Sauzal se identificó que la mayoría de los habitantes se sentían totalmente tranquilos en el turno matutino (43.75%) y vespertino (48.96%) mientras que, por la tarde disminuye dicha sensación, lo cual se debe en gran parte por la ausencia de personas.

El nivel de tranquilidad respecto a la cercanía de las viviendas con los espacios públicos, se representa en Ch con una percepción de nula tranquilidad (33.33%) y un nivel regular en cuanto a catástrofes naturales (35.42%). Estos dos indicadores se relacionaron entre sí debido a que la percepción de tranquilidad en cuanto a catástrofes naturales dependía de la cercanía con zonas vulnerables al tener la presencia de áreas con posibilidad de inundación y limitaciones en el tránsito (figura 27). De hecho, en la zona “c”, los habitantes comentaron que se construyó un sistema para evitar la acumulación de agua, pero, debido a la falta de mantenimiento (limpieza) cuando llueve continua un estancamiento que impide el paso

vehicular por varios días. Cabe mencionar que dicha intervención de infraestructura fue solicitada por el comité vecinal de Villas VII en unión al comité de Todos Santos.

**Figura 27.**

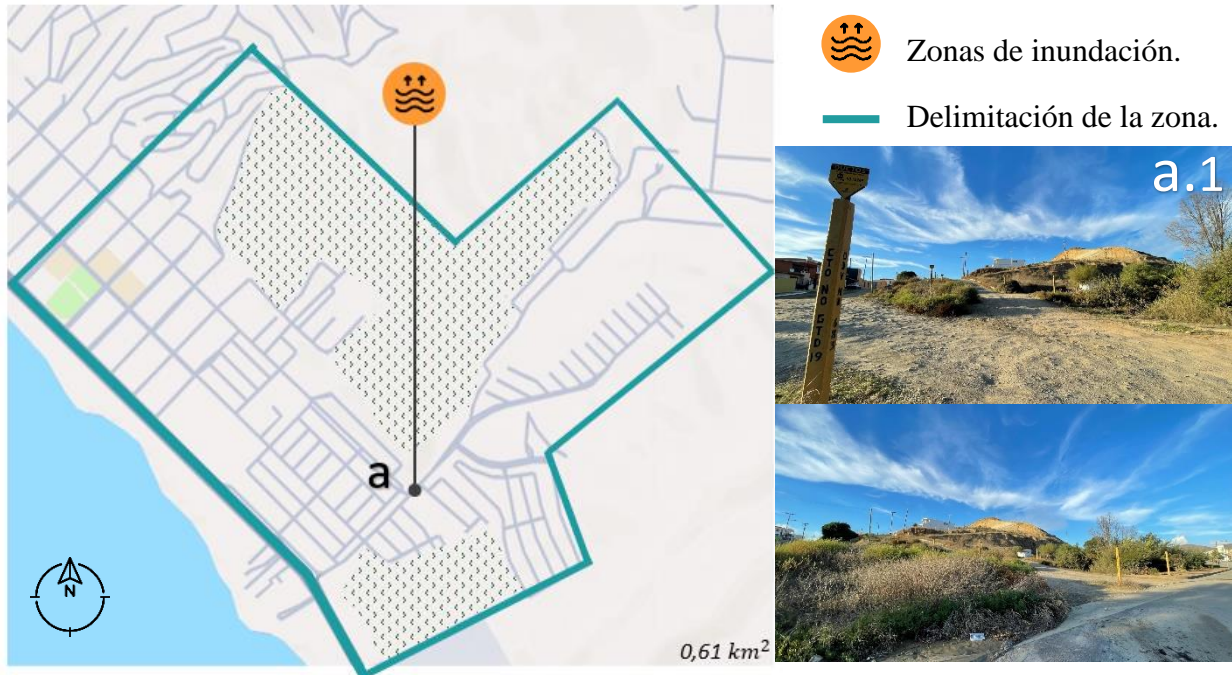
*Zonas de inundación en el sector Chapultepec.*



La percepción de tranquilidad respecto a catástrofes naturales en el sector Sz son similares a Ch, ya que cuando llueve las bajantes pluviales de los cerros colindantes dificultan el tránsito por las principales vialidades para acceder a la zona de estudio. A pesar de ello, los resultados del cuestionario arrojaron que el promedio de seguridad es muy tranquilo con la cercanía a los espacios públicos (figura 28).

**Figura 28.**

*Zonas de inundación en el sector Sauzal.*



En cuanto a los vínculos con otras personas se evidenció en Ch un nivel muy tranquilo con la presencia de niños. Mientras que, en Sz los habitantes se sienten más tranquilos cuando su círculo cercano se compone de amigos y familiares. Esta diferencia se relaciona con las actividades que se pueden realizar en el espacio: en Ch la configuración física permite el uso por parte de niños y en Sz no se tiene este tipo de mobiliario. En este hallazgo también se relaciona la ubicación de los sectores, a la antigüedad de las viviendas y por ende la consolidación de las familias, puede contribuir con un entorno más homogéneo y familiar. En contraste, la cercanía de Sz con instituciones educativas fomenta una diversidad de interacciones sociales que se ve reflejada en la mayor tranquilidad percibida con amigos y familiares.

## **Protección**

En cuanto a la variable de protección se consideran los indicadores de presencia de elementos de orden público y elementos físicos. En primer lugar, en Ch predominó un nivel de seguridad alto con respecto a la presencia de patrullas y a la cercanía a comandancias y casetas de vigilancia. La constante presencia de personal de seguridad se debe a dos motivos; el primero refiere a la cercanía con la comandancia de Pórticos del mar, y el segundo por los constantes requerimientos del comité vecinal por disminuir los actos delictivos en la zona. Estos factores conducen a una mayor vigilancia y a la implementación de estrategias que previenen actos delictivos, lo que se atribuye a una percepción de seguridad positiva.

En cuanto a la iluminación artificial, se identificó un nivel poco seguro debido a la falta de luminarias, motivo por el cual disminuye el uso de los espacios al retirarse la luz natural. Asimismo, se identificó que los habitantes se sienten totalmente inseguros con la cantidad existente de señalamientos como semáforos, altos, y pasos de cebra, y regularmente con barreras físicas. Este último punto se relaciona con la presencia de rejas, cercas, bardas, lo cual se observó que en los espacios que tienen estos elementos perimetrales son mayormente utilizados, a pesar de que los habitantes expresaron sentirse “más libres” cuando no existen limitaciones físicas.

Por otro lado, en Sz se identificó un nivel totalmente seguro con la presencia de personal de seguridad, con patrullas, con la iluminación artificial, con la cercanía a comandancias y casetas de vigilancia, con señalizaciones y con la presencia de barreras físicas. A diferencia del sector Ch, Sz únicamente presenta bardas perimetrales que separan los fraccionamientos residenciales cerrados, y en donde el 80% de los habitantes expresaron sentirse seguros, mientras que, el 20% comentó sentir inseguridad al caminar por las

banquetas colindantes ya que el nivel de permeabilidad es bajo y pueden ocurrir “agresiones” sin que otras personas vean.

En la tabla 6 se muestra a manera de resumen los promedios de respuesta en cada uno de los indicadores analizados, así como los porcentajes en el gradiente implementado (nada a totalmente).

**Tabla 7. Descriptivos básicos de seguridad urbana.**

Reactivo	Respuestas	Moda f (m)	
		Ch	Sz
<b>Seguridad urbana</b>			
<b>Control de robos y agresiones</b>	Nada		
	Poco	Regular	Mucho
	Regular	38	49
	Mucho	(39,58%)	(51,04%)
	Totalmente		
<b>Tranquilidad con:</b>	Uso del espacio por la mañana	Mucho 53 (55,21)	Totalmente 42 (43,75%)
	Uso del espacio por la tarde	Mucho 20 (20,83)	Mucho 47 (48,96%)
	Uso del espacio por la noche	Nada 31 (32,29)	Mucho 41 (42,71%)
	Cercanía de la vivienda	Regular 32 (33,33)	Mucho 41 (42,71%)
	Catástrofes naturales	Regular 34 (35,42)	Mucho 38 (39,58%)
	Amigos Conocidos Familiares Niños Vecinos Comerciantes Personas de la tercera edad Personas sin hogar	Niños 36 (37,5%)	Amigos Familiares 66 (68,75%)

<b>Seguridad con:</b>	Personal de seguridad	Mucho 50 (52,08%)	Totalmente 53 (55,21%)
	Patrullas/vehículos de seguridad	Mucho 40 (41,67%)	Totalmente 51 (53,13%)
	Comandancias/casetas	Mucho 34 (35,42%)	Totalmente 39 (40,63%)
	Iluminación	Poco 24 (25%)	Totalmente 50 (52,08%)
	Cámaras de seguridad	Mucho 32 (33,33%)	Totalmente 44 (45,83%)
	Barreras físicas	Regular 28 (29,17%)	Totalmente 46 (47,92%)
	Señalizaciones	Nada 27 (28,13%)	Totalmente 49 (51,04%)

El análisis de las tres variables de seguridad urbana (control de incidencias, confianza y protección) evidencia diferencias considerables entre los sectores de Chapultepec (Ch) y Sauzal (Sz). En cuanto al control de incidencias, Ch destaca por la presencia activa de redes vecinales enfocadas en el mantenimiento y la seguridad de espacios públicos. Sz, por su parte, aunque cuenta con grupos vecinales, maneja una comunicación desde la virtualidad enfocada en la seguridad habitacional. Respecto a la confianza, los habitantes de ambos sectores se sienten más seguros durante el día, aunque en Ch esta percepción disminuye por la noche debido a los bajos niveles de iluminación, y en Sz por la ausencia de personas. Finalmente, en la variable de protección, Ch muestra una alta percepción de seguridad por la presencia constante de patrullas y cercanía a comandancias, aunque enfrenta retos de iluminación y

señalización. En contraste, Sz se percibe como totalmente seguro gracias a sus medidas de seguridad y barreras físicas, aunque estas mismas barreras generan una sensación de inseguridad en las áreas colindantes

#### *4.1.2.2. Identidad social urbana*

##### **Satisfacción.**

La variable de satisfacción se abordó desde los siguientes indicadores: nivel de satisfacción, nivel de pertenencia y nivel de apego, como se puede ver en la tabla 9. En lo que concierne al nivel de satisfacción en Chapultepec (Ch), los habitantes expresaron sentirse medianamente satisfechos tanto con el espacio público en general como con la simplicidad para acceder y salir de la zona, a pesar de las congestiones viales que se suscitan en ciertos horarios del día.

Con relación a las adaptaciones para personas con discapacidad, tanto en Ch como en Sz casi la mitad de los habitantes se sienten insatisfechos, datos que se confirmaron con la observación en campo al identificar que no existen rampas para el acceso a los espacios públicos, lo cual generó un sentimiento de exclusión.

##### **Pertenencia.**

Por otra parte, se identificó que en ambos sectores el tipo de actividades que se pueden realizar incentivan el nivel de pertenencia que se vincula con lo recreativo. A pesar de que el acondicionamiento físico para dicha actividad tiene una variación significativa en ambos espacios, existe una indiferencia con relación al agrado de utilizar el espacio.

Para conocer el nivel de agrado hacia el espacio público se aplicó un reactivo en escala de Likert de 0 (nada) a 4 (totalmente) en el que se encontró que en ambos sectores sienten un agrado regular. En este sentido, se identificó que, a pesar de no sentir un nivel de agrado fuerte hacia los espacios, en ambos casos los utilizan en gran medida, esto por ser los espacios públicos más cercanos a sus viviendas.

### **Apropiación.**

Por último, se cuestionó el nivel de apego con el espacio público, para lo cual se analizó el nivel de agrado a través de una escala de Likert que mide del 0 a 4, donde 0 refiere nada y 4 totalmente, el promedio de respuesta en Chapultepec fue “nada de apego”, y en Sauzal el nivel de apego fue “regular”. También se preguntó qué le gusta más del espacio y en ambos casos destacó la naturaleza y la cercanía, como se puede observar en la figura 29. Además, Sauzal destacó por ser un lugar “tranquilo”, a diferencia de Chapultepec.

### **Figura 29.**

*Apego a elementos en el sector Chapultepec y Sauzal.*

#### **a) Sector Chapultepec**



#### **b) Sector Sauzal**



En la tabla 7 se muestran los descriptivos básicos de los indicadores de la dimensión de identidad social urbana, en donde se pueden observar los promedios de respuesta junto a la desviación estándar de cada reactivo.

**Tabla 8.** *Descriptivos básicos de identidad social urbana.*

Reactivo	Respuestas	Moda f (m)	
		Ch	Sz
<b>Identidad</b>			
<b>Satisfacción con:</b>	El espacio público en general	Regular 63 (65.63%)	Regular 60 (62,5%)
	Facilidad para entrar/salir de la zona	Regular 38 (39,58%)	Regular 46 (47,92%)
	Adaptaciones para personas con discapacidad	Nada 47 (48,96%)	Regular 40 (41,67%)
	Participación en el espacio	Regular 41 (42,71%)	Regular 41 (42,71%)
<b>Agrado por el espacio público</b>	Nada Poco Regular Mucho Totalmente	Regular 36 (37.89%).	Regular 54 (56.25%)
<b>Sentirse parte del espacio público</b>	Nada Poco Regular Mucho Totalmente	Regular 64 (60.95%)	Regular 59 (61.46%)
<b>Eventos con mayor frecuencia</b>	Deportivos Religiosos Culturales Recreativos Comerciales	Recreativos 67 (48.55%)	Recreativos 81 (75.71%)

*Nota:* La moda refiere a las respuestas promedio.

#### 4.1.2.3. *Interacción social*

##### **Interacción con otros.**

La interacción con otros se midió por medio de los indicadores de interacción con otros y funcionalidad. En primer lugar, en ambos sectores se identificó que las personas suelen convivir e interactuar más con familiares.

##### **Funcionalidad.**

En cuanto a la funcionalidad se abordaron los indicadores de patrones y frecuencias de visitas y motivo de uso. En primer lugar, se evidenció en Chapultepec (Ch) una regularidad en torno a la frecuencia de visitas, en donde los habitantes acuden diariamente. Este comportamiento sugiere que Ch desempeña un rol integral en la rutina diaria de los visitantes, posiblemente debido a su accesibilidad, la oferta de actividades y la percepción del espacio. En contraste, Sauzal (Sz) muestra una variabilidad en la frecuencia de visitas, con una media de 2 a 5 días a la semana y un uso regular. Este patrón refleja diferencias en la función que este espacio desempeña en la vida de sus habitantes, quienes lo consideran más como un destino para actividades de ocio que no necesariamente forman parte de su rutina diaria. Además, se identificó que los visitantes disfrutaban ambos espacios en cualquier día de la semana, lo que refleja la flexibilidad de horarios que los parques ofrecen a los habitantes.

Con lo que respecta al motivo de uso, la mayor parte de los habitantes en Ch sintieron una mayor inclinación por los espacios en los que podían pasear y los que son más cercanos a su vivienda (figura 30). A pesar de que en Sz, los habitantes también visitan el espacio por su cercanía, a diferencia de Ch, tienen una percepción de tranquilidad en él.

**Figura 30.**

*Motivos por los cuáles visitan los espacios públicos en el sector Chapultepec y Sauzal.*



**Tabla 9. Descriptivos básicos de interacción social.**

Reactivo	Respuestas	Moda f (m)	
		Ch	Sz
<b>Interacción social</b>			
<b>Convivencia</b>	Amigos Pareja Familiares Conocidos Vecinos Comerciantes Personas sin hogar Con nadie	Familiares 60 (28,17%)	Familiares 36 (26,08%)
<b>Frecuencia de uso</b>	Es mi primera vez Una vez al mes Una vez a la semana De dos a cinco veces por semana Todos los días	Todos los días 21 (22,58%)	De dos a cinco veces por semana 55 (57,29%)
<b>Días de visita</b>	Toda la semana Entre semana Fines de semana Aleatorio	Cualquiera de los anteriores 54 (56,25%)	Cualquiera de los anteriores 49 (51,04%)

*Nota:* La moda se determina con la respuesta más alta.

#### *4.1.2.4. Características morfológicas*

##### **Imagen urbana.**

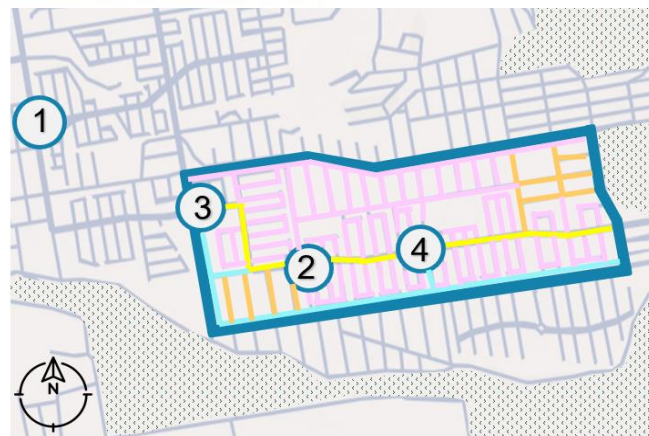
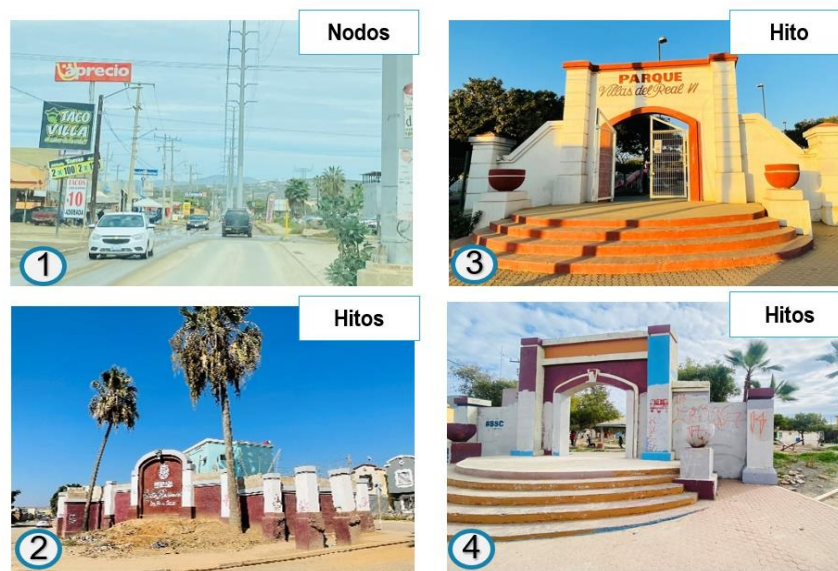
Las características morfológicas a diferencia de las otras dimensiones, se utilizarán desde la observación participante, y con apoyo de bases de datos, cartografía e información geográfica. En primer lugar, la variable de imagen urbana aborda los siguientes indicadores: nodos, hitos, sendas, barrios, borde, presencia de mobiliario urbano, estado físico del mobiliario urbano, distribución espacial, traza urbana, tipo de uso de suelo y nivel de permeabilidad visual.

La figura 31 muestra los indicadores de la imagen urbana (nodos, hitos y sendas) en el sector Chapultepec. En primer lugar, se identifican dos nodos viales los cuales experimentan un aumento significativo de tráfico durante un horario matutino (6:50-8:15 hrs) y por las tardes (17:00-19:15 hrs), especialmente cuando los habitantes se desplazan hacia y desde sus lugares de trabajo. Estas vialidades son esenciales en la praxis diaria de los habitantes, pues facilitan el acceso a sus viviendas, en consecuencia, enlazan la zona de estudio con resto de la ciudad. El primer hito refiere a un elemento (1) que se encuentra en la intersección de las vialidades Paseo del Real, De los Reyes y Labradores. Dicho elemento indica el comienzo del fraccionamiento Villas del Real III, y en su interior alberga una zona de descanso con andadores. El segundo nodo refiere a la vialidad Enlace 2000 (2), la cual es una arteria principal para ingresar a la zona de estudio que se vuelve intransitable en temporada de lluvias ya que se inunda e incomunica en ambos sentidos, por lo que se debe esperar un tiempo considerable para que vuelva a ser funcional. Este nodo también funge como un hito arquitectónico con el que los habitantes suelen ubicarse.


Asimismo, se identifican dos hitos más; el primero es la fachada del acceso al Parque Villas del Real VI (3), ubicado entre las vialidades Camino Real y Casa Principal, y el segundo es un elemento que al igual, señala el acceso al Parque de Villas del Real VII (4), ubicado sobre la vialidad principal Paseo del Real.

**Figura 31.**

*Nodos, hitos y sendas en el sector Chapultepec.*



**Simbología**

- |   |   |
|---|---|
|  <b>Vialidades principales</b> |  <b>Vialidades secundarias</b> |
| -Paseo del Real   | -Paseo del Real (tramo)   |
| -Torremolinos   | -Horticultores (tramo)  |
| -Camino Real  | -Ezequiel Luna Torres   |
| -Horticultores  | -Campesinos   |
|  <b>Vialidades terciarias</b>  |  <b>Vialidades terracería</b>  |

La figura 32 muestra los barrios y bordes detectados en Chapultepec. En cuanto a barrios, se identifica que la zona de estudio se caracteriza por la división de subzonas conformadas por el tipo de traza urbana, por la tipología de viviendas y por elementos físicos que conforman un total de seis subzonas. En cuanto a los bordes, la zona se delimita por barreras físicas como cercos, rejas y elementos de concreto que fueron colocados por los mismos habitantes (B1 y B4), y por elementos naturales como cerros (B2 y B3).

**Figura 32.**

*Barrios y bordes en el sector Chapultepec.*



## **Mobiliario.**

A continuación, se muestran en la figura 33 los indicadores de la variable de mobiliario urbano: presencia de elementos, distribución de elementos, y estado físico del mobiliario. Para este análisis se toma en consideración la presencia del mobiliario urbano en el Parque de Villas VII y su entorno inmediato, en el que se identificó un total de 5 botes de basura, 7 bancas elaboradas con madera e intervenidas con grafitis y una estructura para columpios. Sin embargo, estos no cuentan con asientos para ser utilizados. La presencia de luminarias se observa únicamente sobre la vialidad Paseo del Real. También se observó un letrero en el que se describe que el parque fue adoptado por el comité vecinal de Villas VII.

**Figura 33.**

*Presencia, distribución y estado físico del mobiliario urbano en sector Chapultepec.*

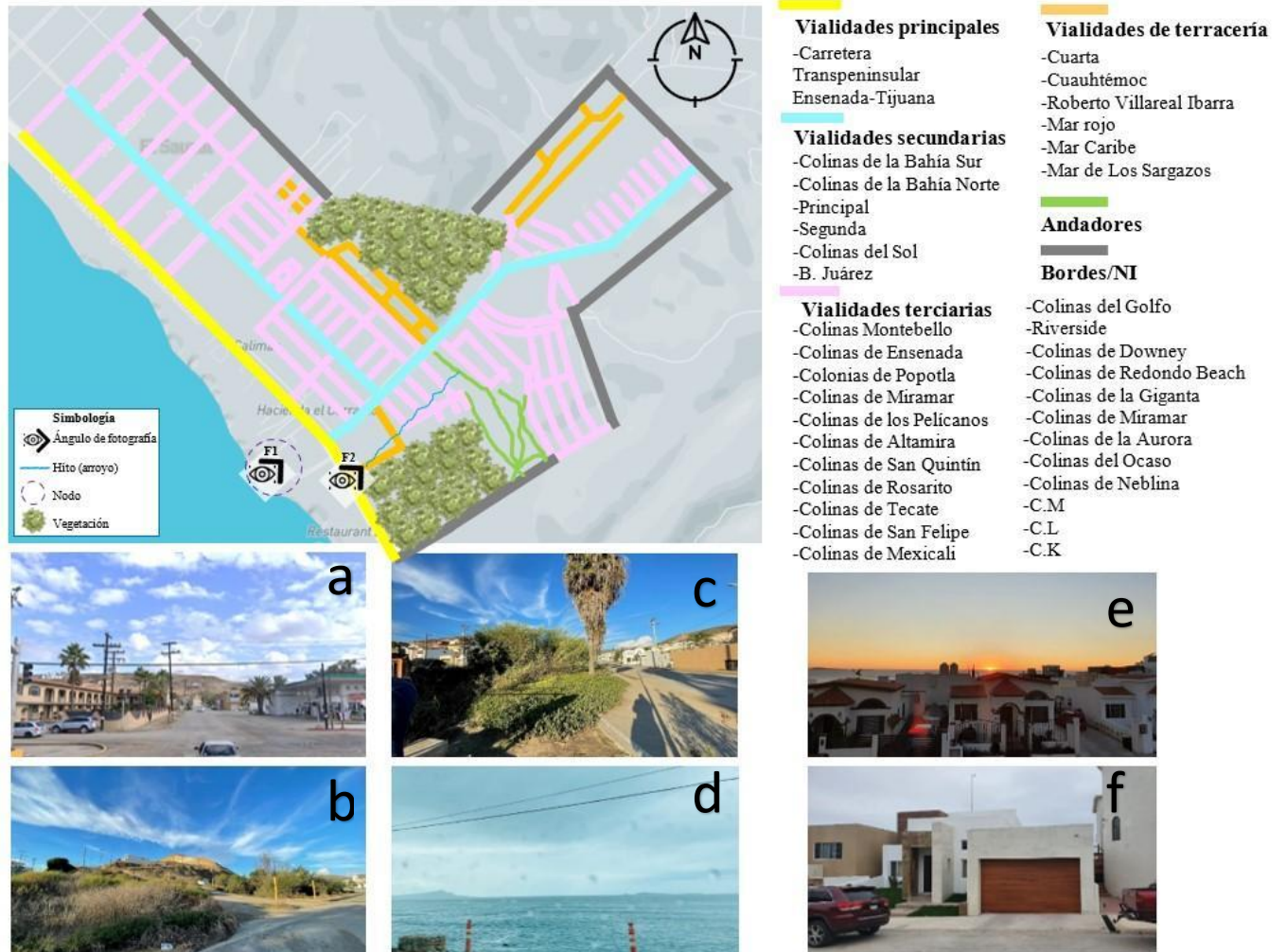


Por otra parte, en la figura 34 muestra los indicadores de la imagen urbana (nodos, hitos, barrios y bordes) en el sector Sauzal. Como nodo vial (a) se identifica la intersección de las vialidades Colinas del Sol y la Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana, en la cual se forma un caos vial debido a la corta duración del semáforo, específicamente en un horario de

07:00 a 09:20 hrs y 17:00 a 16:30 hrs. En lo que respecta a hitos (b), se identificó de esta manera al arroyo que divide las vialidades Colinas de la Bahía Sur y Colinas de la Bahía Norte, el cual también funge como un área de recreación. En cuanto a los barrios, se identifican dos sub zonas divididas tanto por la formación de fraccionamiento cerrados (f) que dividen la zona de estudio bardas y que cuentan con accesos controlados, como por las tipologías de las viviendas (e).

**Figura 34.**

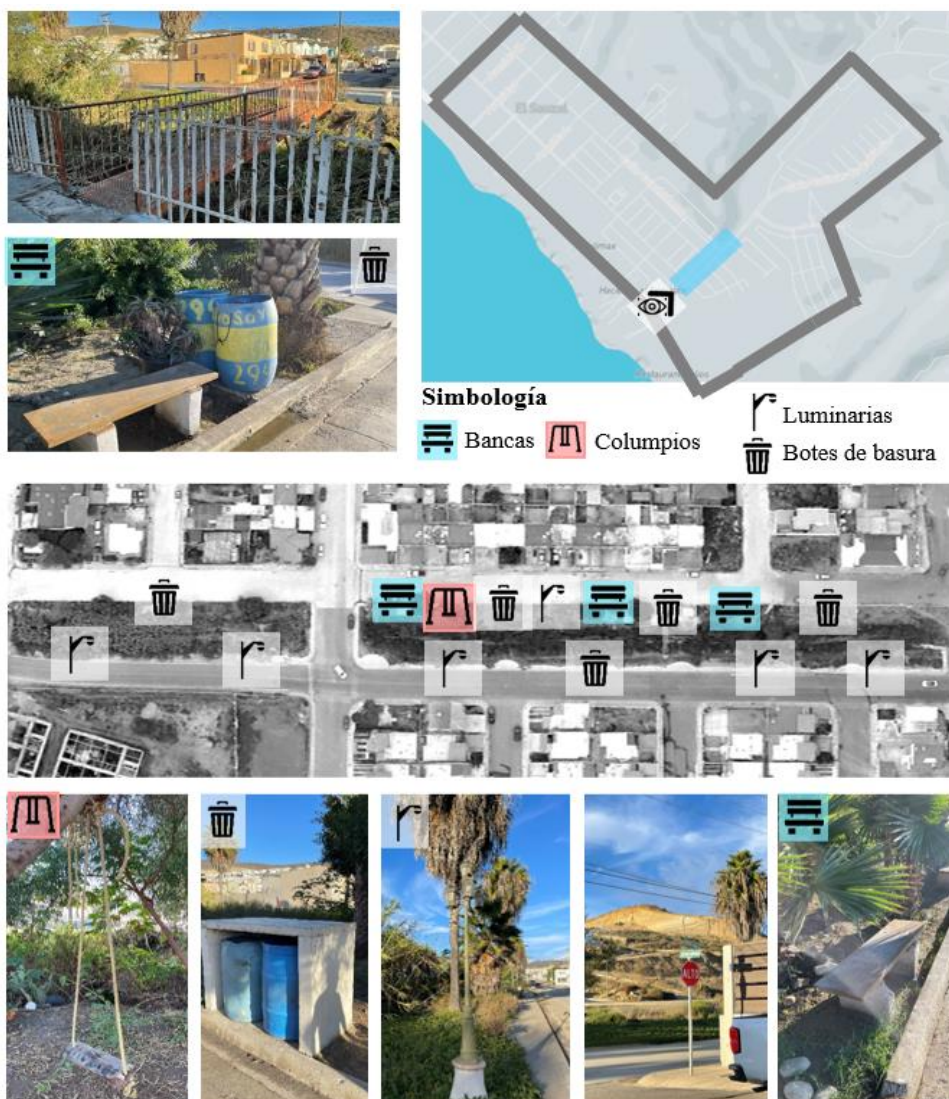
*Nodos, hitos y sendas en el sector Sauzal.*



En seguida, en la figura 35 se muestran los indicadores de la variable de mobiliario urbano, en los cuales se consideraron la presencia de mobiliario, la distribución y el estado físico en las áreas colindantes al arroyo, en donde se observa un total de 4 bancas, 7 botes de basura, 3 luminarias y 1 columpio adaptado por vecinos sobre la vialidad Colinas de la Bahía Norte. Mientras que, sobre la vialidad Colinas de la Bahía Sur se observan 2 botes de basura, una mayor cantidad de luminarias y ninguna banca.

**Figura 35.**

*Presencia, distribución y estado físico del mobiliario urbano en el sector Sauzal.*



## **Variedad.**

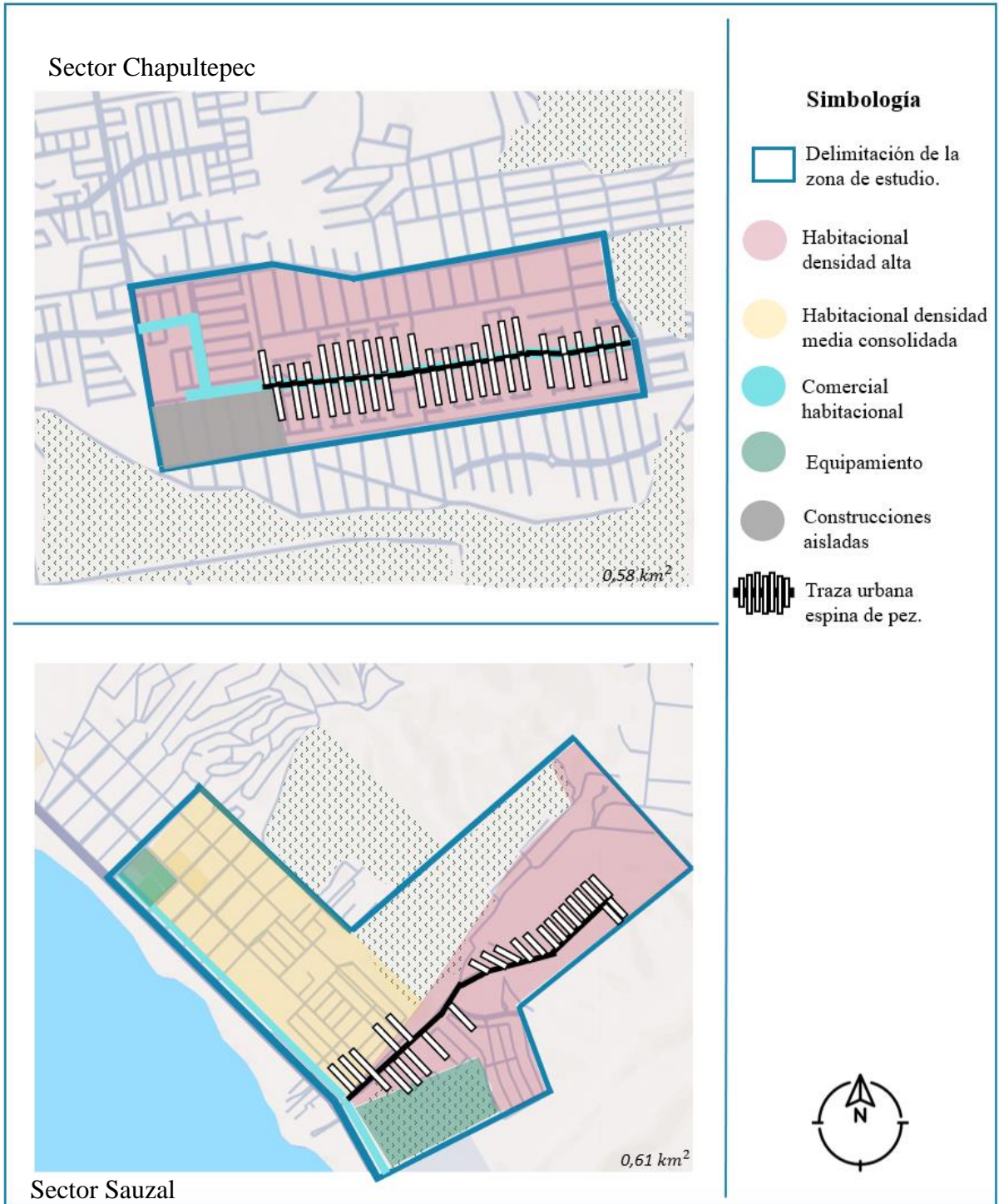
En cuanto al indicador de traza urbana, se evidencia que en ambos sectores predomina la traza reticular. Sin embargo, también se encuentran zonas en donde la configuración es lineal. Asimismo, ambos sectores comparten la cualidad de tener traza urbana espina de pez. Esto refiere a una configuración lineal de la traza urbana que se basa en un eje principal y calles transversales oblicuas.

En lo que respecta al tipo de uso de suelo, en la figura 36 se evidencia que en ambas zonas predomina un uso de suelo habitacional y comercial. En cuanto al sector Chapultepec el 80% de la zona tiene un suelo de suelo habitacional de alta densidad, un 15% es de uso comercial, específicamente sobre las vialidades principales, y un 5% de construcciones aisladas. Mientras que, en Sauzal un 40% refiere a uso de suelo habitacional de densidad media consolidada, un 40% a uso habitacional de densidad alta, un 20% a uso comercial, también se identifican dos terrenos con uso de suelo de equipamiento, sin embargo, estos no cuentan con edificaciones.

La comparación entre Chapultepec y Sauzal pone de manifiesto las ventajas y limitaciones de diferentes enfoques de planificación urbana. Mientras que Chapultepec muestra una clara tendencia hacia la densificación y la especialización comercial, Sauzal presenta una mayor diversidad en el uso del suelo, lo que podría favorecer la resiliencia y adaptabilidad del entorno urbano (figura 36).

**Figura 36.**

*Traza urbana y tipo de uso de suelo en el sector Chapultepec y Sauzal.*



#### 4.1.2.5. *Accesibilidad urbana*

##### **Disponibilidad.**

La disponibilidad de los espacios públicos se abordó desde los indicadores de nivel de utilidad, tipos de servicios disponibles y barreras. Por medio de una escala de Likert de 0 a 4 donde 0 equivale a nada y 4 a totalmente, se evidenció que tanto en el sector Chapultepec (Ch) como en Sauzal (Sz) la mayoría de los habitantes consideran muy útil el espacio para la realización de sus actividades diarias. A pesar de la valoración positiva, los datos sugieren que estos espacios aún no son accesibles para toda la población, ya que la presencia de adaptaciones para personas con discapacidad evidencia una brecha en términos de inclusividad.

En cuanto a los tipos de servicios disponibles, se midió la calidad del agua potable, el alumbrado público, los desagües pluviales, las calles y los parques. En Ch, la calidad de los tipos de servicios disponibles se sitúa en un promedio regular, hecho que sugiere que los habitantes no están plenamente satisfechos con los servicios ofrecidos, lo que se asocia en gran parte a problemas como la gestión y mantenimiento de los mismos. La prestación de servicios “regulares” implica una serie de desafíos, tales como interrupciones frecuentes en el suministro de agua potable, deficiencias en la iluminación pública, inadecuada gestión de aguas pluviales, deterioro de las calles y falta en el mantenimiento de parques.

Contrariamente, en Sz, la calidad de los servicios se percibió de manera positiva, lo que indica que existe una satisfacción mayor en los habitantes de este sector. Esto sugiere una gestión más eficiente y un mantenimiento constante de los servicios públicos en el área. La percepción de alta calidad en los servicios públicos en Sz se relaciona con una mejor estructura y una respuesta inmediata a las necesidades de la comunidad.

**Tabla 10.** *Descriptivos básicos de accesibilidad urbana.*

Reactivo	Respuestas	Moda f (m)	
Accesibilidad		Ch	Sz
Utilidad del espacio	Nada		
	Poco		
	Regular	Mucho	Mucho
	Mucho	62 (64,58%)	54 (56,25%)
	Totalmente		
Calidad de servicios	Agua potable	Regular 25 (26,04%)	Mucho 55 (57,29%)
	Alumbrado público	Regular 43 (47,79%)	Mucho 52 (54,17%)
	Desagües pluviales	Regular 41 (42,71%)	Mucho 52 (54,17%)
	Calles	Regular 36 (37,5%)	Mucho 51 (53,13%)
	Parques	Regular 37 (38,53%)	Mucho 53 (55,21%)
	Recolección de basura	Mucho 36 (37,5%)	Mucho 59 (61,46%)
	Comercio	Mucho 41 (42,71%)	Mucho 56 (58,33%)

*Nota:* La moda se determina con la respuesta más alta.

### **Barreras.**

Con respecto a las barreras físicas (figura 37), se identificó que en el sector Ch los principales obstáculos están relacionados con la limpieza, el mantenimiento de las calles y la iluminación artificial. Estas barreras pueden limitar el desplazamiento y cambiar la percepción de seguridad de los habitantes. Por otra parte, en Sz las principales barreras se asocian con las

dimensiones del espacio público para realizar actividades diarias y a la inseguridad, específicamente en horarios nocturnos.

**Figura 37.**

*Problemas mencionados con mayor frecuencia en el sector Chapultepec y Sauzal.*



En la figura 38 se observan algunas de las barreras identificadas en Ch como cercos colocados por el municipio (A.1-A.2) que impiden la continuidad espacial. Se evidenció que estos fueron colocados con el fin de hacer una separación cuando construyeron el fraccionamiento habitacional cerrado Ventto. Asimismo, se visualiza la intervención realizada para evitar el estancamiento de agua (A.2), ya que cuando llueve no se puede transitar por la zona.

Con relación a Sz, se muestra cómo se obstruyen las banquetas con elementos físicos como luminarias (B.1) y cercos (B.2), también se observa que estas carecen de espacio para el correcto desplazamiento. Asimismo, se muestra un puente que permite la conexión entre las vialidades Calle de la Bahía Norte y Sur (B.3), también se muestra la falta de mantenimiento del arroyo que intersecta a la zona de estudio, lo cual impacta negativamente en la percepción

de seguridad, ya que los habitantes expresaron que al interior del elemento natural albergan personas sin hogar, las cuales no se visualizan fácilmente por el crecimiento de la vegetación, y su presencia aumenta la sensación de inseguridad.

*Barreras físicas identificadas en el sector Chapultepec (A) y Sauzal (B).*

**Figura 38.**

**A) Sector Chapultepec**



**B) Sector Sauzal**



#### 4.1.2.6. *Movilidad urbana*

##### **Desplazamiento.**

En cuanto al desplazamiento, se abordaron los indicadores de eficiencia del transporte público, las limitantes del desplazamiento y el tipo de transporte disponible, como se muestra en la tabla 12. En primer lugar, se identificó que en ambos sectores se utilizan como medios de transporte el microbús, los taxis y los autos de plataforma digital. En el sector Chapultepec (Ch) se evidenció que los habitantes perciben más eficiente el uso de microbuses que los autos de plataforma digital. Esto se debe a que las rutas de microbús están definidas sobre la vialidad principal la cual es estratégica y los horarios son flexibles, mientras que, los autos de plataforma digital suelen negar el servicio debido a la delincuencia que se presenta en la zona.

Por otra parte, en Sauzal (Sz) la eficiencia de los microbuses se percibe como excelente, a pesar de que las rutas quedan lejos de la zona y los horarios no son constantes, al igual que el uso de plataformas digitales el tiempo de traslado incrementa, y en este último caso, los costos son más elevados por su ubicación. A pesar de estas diferencias, se evidenció que en ambos sectores existe una preferencia por el desplazamiento a pie y se observó que casi la mitad de los habitantes (42%) utiliza bicicletas. Aun cuando se tiene dicha percepción de los medios para desplazarse, los habitantes tanto de Ch como de Sz expresaron recorrer la zona con facilidad.

En la figura 39 se observan las limitaciones del desplazamiento en ambos sectores. En primer lugar, no existen ciclovías (A.4 y A.5), a pesar de la preferencia por el desplazamiento sostenible, lo cual se torna en un ambiente de inseguridad al tener que utilizar los carriles destinados a los vehículos motorizados. De igual manera se observan elementos que ocupan gran parte de las dimensiones en banquetas (A.1, A.2 y B2) y la falta de rampas (A.3).

**Figura 39.**

*Delimitación del desplazamiento en el sector Chapultepec (A) y Sauzal (B).*

**A) Sector Chapultepec**



**B) Sector Chapultepec**



**Tabla 11.** *Descriptivos básicos de movilidad urbana.*

Reactivo	Respuestas	Moda f (m)	
		Ch	Sz
<b>Movilidad</b>	Microbús	Mucho 50 (52,08%)	Mucho 34 (35,42%)
	Taxi	Regular 37 (38,54%)	Mucho 44 (45,83%)
	Autos de plataforma digital	Regular 37 (38,54%)	Mucho 63 (65,62%)
<b>Facilidad para recorrer el sitio</b>	Muy fácil		
	Fácil	Fácil 47 (48,96%)	Fácil 31 (32,29%)
	Regular		
	Difícil		
	Muy difícil		
<b>Transporte de mayor uso</b>	Sin transporte		
	Bicicleta		
	Motocicleta	No usa transporte (a pie) 65 (28,29%)	No usa transporte (a pie) 66 (36,07%)
	Auto propio		
	Autos de plataforma digital		
	Taxi		
	Microbús		

### 4.1.3. *Análisis correlacional*

#### 4.1.3.1. *Chapultepec*

##### *Seguridad urbana*

El análisis evidencia correlaciones entre las variables de las dimensiones de seguridad, identidad social, interacción social, accesibilidad y movilidad urbana. En primer lugar, se analizan las variables de seguridad en las que se observa una correlación positiva moderada de 0,67 entre el control de robos y el control de agresiones. Asimismo, se identificó una

correlación fuerte ( $c.S=0,71$ ) entre el uso del espacio público en un horario matutino y el uso del espacio por las tardes, el cual a su vez se relaciona moderadamente ( $0,51$ ) con la cercanía de la vivienda a dichos espacios. Este uso del espacio también se ve moderadamente determinado ( $c.S=0,53$ ) por la percepción de protección en cuanto a catástrofes naturales.

En relación con la percepción de seguridad en cuanto a la presencia de elementos de seguridad, se identifican diversas correlaciones, por ejemplo, el nivel de seguridad con vehículos correlaciona fuertemente ( $0,77$ ) con la cercanía a comandancias, así como con cámaras de seguridad. Además, el nivel de seguridad con vehículos se relaciona moderadamente ( $0,55$ ) con el nivel de iluminación y con la calidad de los parques y también ( $0,52$ ) con la calidad de las calles. En este sentido, la presencia de cámaras de seguridad tiene una correlación positiva moderada de  $0,53$  con respecto al nivel de satisfacción para realizar actividades que, a su vez, se correlaciona moderadamente ( $0,54$ ) con la cercanía a comandancias.

#### *Identidad social urbana*

Por otra parte, las variables de identidad muestran una correlación positiva fuerte de  $0,73$  entre el nivel de pertenencia y el nivel de agrado. Asimismo, este agrado se correlaciona moderadamente ( $0,53$ ) con la utilidad del espacio público. En cuanto al nivel de tranquilidad, se evidencia que este aumenta con la presencia de amigos y tiene una fuerte correlación con la presencia de conocidos ( $0,83$ ) y con familiares ( $0,93$ ). Sin embargo, tiene una el nivel de tranquilidad con niños tiene una correlación menor ( $c.S=0,59$ ) con la presencia de niños

#### *Accesibilidad urbana*

En cuanto a las variables correspondientes a la dimensión de accesibilidad, se destacan correlaciones significativas entre servicios e infraestructuras. Por ejemplo, la calidad del agua potable se correlaciona moderadamente (0,51) con el alumbrado público y con la eficiencia del uso de microbús (0,55), mientras que la calidad del alumbrado público se relaciona moderadamente (0,67) con la calidad de los desagües pluviales. Además, se observan correlaciones moderadas entre la calidad de los parques y la recolección de basura (0,60) y la calidad del comercio (0,66). Asimismo, se identificó una correlación positiva fuerte de 0,83 entre la recolección de basura con respecto a la calidad del comercio.

#### *Movilidad urbana*

En lo que respecta a la movilidad, se identificó una correlación positiva moderada de 0,59 entre la eficiencia de los taxis y la eficiencia de autos de plataforma digital.

#### *4.1.3.2. Sauzal*

A continuación, se presentan las correlaciones identificadas en el sector Sauzal. El análisis parte de las variables de seguridad:

#### *Seguridad urbana*

En términos de seguridad, se encontró una correlación positiva moderada de 0,58 entre el control de robos y el uso del espacio por la mañana, lo cual indica la influencia del control de robos en las actividades matutinas en el espacio público. En este uso por la mañana se relaciona moderadamente (0,54) con la cercanía las viviendas, que también se correlaciona (c.S=0,55) con el uso del espacio por la tarde.

En cuanto al nivel de tranquilidad con distintas personas, se observa una correlación positiva fuerte de 0,71 entre la compañía de amigos y conocidos en cuanto al nivel de tranquilidad. Además, destaca una correlación positiva fuerte de 0,90 con la compañía de familiares y la presencia de amigos. Lo que a su vez, tiene una relación ( $r_s=0,73$ ) con la presencia de conocidos.

### *Identidad más seguridad*

El grado de tranquilidad con la presencia de niños muestra una correlación positiva moderada de 0,59 en relación con el nivel de satisfacción con el espacio público. Asimismo, la sensación de seguridad en proximidad a comandancias presenta una correlación positiva moderada de 0,69 con respecto a dicho nivel de satisfacción. Además, la percepción de seguridad con la presencia de cámaras de seguridad exhibe una correlación positiva moderada de 0,63 en relación con la satisfacción en el espacio público. La seguridad percibida con la iluminación y las barreras físicas evidencia una correlación positiva fuerte de 0,75 y 0,77 respectivamente con respecto a la satisfacción en el espacio público. Por último, la seguridad percibida con las señalizaciones presenta una correlación positiva fuerte de 0,86 con respecto al nivel de satisfacción en el espacio público.

### *Identidad urbana*

En lo que respecta a las variables de identidad, se identificó que el nivel de satisfacción con accesos, muestra una correlación positiva moderada de 0,60 con el nivel de satisfacción con adaptaciones para personas con discapacidad. A su vez, el nivel de satisfacción con adaptaciones para personas con discapacidad, presenta una correlación positiva moderada de

0,59 con el nivel de satisfacción con actividades. Respecto al nivel de agrado, se destaca una correlación positiva fuerte de 0,82 con el nivel de pertenencia. Por último, el nivel de agrado también exhibe una correlación positiva moderada de 0,58 con el nivel de utilidad del espacio público.

#### *Accesibilidad urbana*

La calidad del agua potable muestra una correlación positiva moderada de 0,54 con la calidad de los parques, al igual que la calidad del alumbrado público, que presenta una correlación positiva moderada de 0,52 con la calidad de los parques. Por otro lado, la calidad del alumbrado público también se relaciona positivamente de manera moderada, con 0,54 de correlación, con la calidad del comercio. En cuanto a los desagües pluviales, su calidad está fuertemente correlacionada positivamente, con un coeficiente de 0,70, con la calidad de las calles, y de manera moderada, con un coeficiente de 0,57, con la calidad de los parques. Además, la calidad de las calles exhibe una correlación positiva fuerte de 0,77 con la calidad de los parques.

## **4.2. Discusión.**

### **4.2.1. Seguridad urbana**

#### *4.2.1.1. Control de incidencias.*

##### *Presencia de redes vecinales y nivel de incidencias*

Los hallazgos referentes a seguridad urbana indican diferencias y similitudes significativas en la percepción entre los habitantes del sector Chapultepec (Ch) y Sauzal (Sz). Estos resultados coinciden con [Bennett et al. \(2008\)](#), quien visualiza una variabilidad en la percepción de seguridad urbana en diferentes contextos locales. En Chapultepec, la mayoría de los habitantes manifestaron sentirse regularmente seguros respecto al control de robos y agresiones, hecho que coincide con [Cao et al. \(2022\)](#) al vincular este sentir de tranquilidad y control con la efectividad en la vigilancia de la zona, la presencia de programas comunitarios y la infraestructura disponible, lo que según [Skogan \(2009\)](#) puede sustentarse en la presencia de la participación comunitaria que aborde temas vinculados con esta dimensión.

Sin embargo, se identificó que en los sectores de estudio sucede lo contrario, en la zona en que se realizan más actividades de participación comunitaria existe un nivel de seguridad más bajo que en la zona donde las reuniones vecinales no se cohesionan.

Si bien ambos sectores muestran porcentajes similares en cuanto al conocimiento de redes vecinales, en Ch casi la cerca de la mitad de los habitantes encuestados no sabe que existen redes vecinales, mientras que, en Sz más de la mitad de los habitantes no tienen conocimiento de la existencia. Esto se debe en gran parte a que en el sector Ch la mayor parte de los habitantes entrevistados son amas de casa y en Sz estudiantes, lo que se refleja en los distintos horarios libres que tienen para la asistencia a reuniones. Esto evidencia cómo las

características demográficas y las dinámicas comunitarias influyen en la forma de crear la organización vecinal en distintos sectores. En Ch, la seguridad y la restauración del parque son temas centrales, lo que refleja una comunidad más establecida y con más tiempo para la participación activa. En Sz, la seguridad de las viviendas y la limpieza se abordan de manera virtual, lo que puede indicar una comunidad más joven y ocupada, con menos tiempo para reuniones presenciales, pero igualmente preocupada por la seguridad.

Diversos autores tales como *Cao et al. (2022)* identifican que un motivo vinculado con la indiferencia de sus habitantes ante las redes vecinales se debe en gran parte porque la planificación urbana prioriza el tráfico motorizado, lo que genera una baja conectividad y una fragmentación en los espacios vecinales. Si bien se está de acuerdo con esta postura que combina la integración social con la conectividad espacial, se añade una correlación con la percepción de seguridad, ya que sin una planificación que considere estos aspectos, se fomenta la individualización y se debilitan las estructuras sociales que contribuyen a la seguridad y al bienestar colectivo.

La tendencia es similar en los sectores. Sin embargo, existe un mayor desconocimiento de las redes vecinales en (Sz). A pesar de este desconocimiento, hay evidencias de la existencia de redes a través de la colocación de elementos físicos como letreros. En este sentido, *Kim (2020)* sostiene que la dificultad de transformar patrones vecinales radica en la resistencia al cambio dentro de las comunidades, la ausencia de incentivos para fomentar la participación activa.

Asimismo, se identificó que existen diferencias entre sectores en cuanto a la manera de reunirse y participar: en Ch, la participación es mayor y existe una mayor unión vecinal, mientras que en Sz, la interacción se concentra en la virtualidad, lo cual genera dinámicas

distintas. Este hecho se relaciona en gran medida con la ocupación de la mayoría de los habitantes, lo cual evidencia que en Ch el mayor porcentaje de la muestra son amas de casa y en Sz son estudiantes, por lo que el tiempo destinado a temas de la zona en que viven tiene una gran variación.

#### *4.2.1.2. Confianza.*

##### *Nivel de tranquilidad*

Con referencia a los hallazgos en torno a la variable de confianza se identifica una tendencia similar en ambos sectores en donde la percepción de tranquilidad frente a catástrofes naturales es influenciada por la proximidad a zonas vulnerables (propensas a inundaciones), hecho que se complementa con la idea de [Thompson \(2002\)](#), quien encontró que la percepción de riesgo y problema de salud mental como la ansiedad y el estrés ante desastres naturales aumenta a medida que las personas viven más cerca de áreas propensas a inundaciones y otros fenómenos naturales adversos. Además, en ambas áreas de estudio se identificaron zonas de inundación que obstaculizan el tránsito por las principales vialidades, lo cual tiene implicaciones críticas tanto para la percepción de seguridad como para el acceso a las zonas de estudio. Por ejemplo, [Lu et al. \(2024\)](#) señalaron que la interrupción del tráfico debido a inundaciones impacta negativamente en la cotidianidad de los habitantes.

##### *Vínculo con otros*

Se identificó que las características del entorno y las actividades disponibles influyen significativamente en el bienestar de los habitantes. Desde la individualidad, estos aspectos permiten que cada persona encuentre espacios de recreación y relajación que contribuyan a su

salud mental y física, en tanto que, en lo colectivo, fomentan la interacción social, el sentimiento de comunidad.

En Ch, la presencia de niños en los espacios públicos se asocia con una mayor seguridad entre los habitantes. Esta percepción se atribuye de cierta forma a las características físicas de la zona en particular, que incluye juegos infantiles, áreas diseñadas para el esparcimiento, barreras físicas y elementos naturales. La actividad de los niños en estos espacios genera un ambiente familiar, lo que impacta positivamente en los niveles de tranquilidad de la comunidad y aumenta el uso del espacio público como lo sugieren *Gong et al. (2024)*.

Por otro lado, en Sz, la tranquilidad de los habitantes está más enfocada a la presencia de amigos y familiares. Esta diferencia se interpreta en el contexto de las actividades predominantes, donde la falta de juegos infantiles dirige el uso del espacio hacia actividades como el ejercicio y reuniones sociales entre adultos. La ausencia de niños y la concentración de adultos que se conocen entre sí genera una percepción de seguridad y bienestar similar a Chapultepec, pero a través de un mecanismo diferente. Además, la consideración de la movilidad y su impacto en la delincuencia, como discuten *Valente et al. (2024)* dependen en cierta medida de la cantidad de visitantes esporádicos en el espacio público.

#### *4.2.1.3. Protección*

##### *Presencia de elementos de orden público*

Con relación al indicador sobre la presencia de elementos de orden público se evidenció que las experiencias de seguridad influyen en la transformación de sentimientos positivos a un lugar en un proceso en el que las personas tienden a proteger y defender su

espacio, y a desarrollar una apropiación territorial potencialmente negativa. Esto es observable en los habitantes que, al experimentar sentimientos de la inseguridad, pueden desarrollar un apego defensivo y exclusivista hacia su entorno inmediato. En ambos sectores se evidenció que la mayoría de los habitantes se sienten más seguros debido a la proximidad con instituciones encargadas de la seguridad ciudadana. Sin embargo, en Ch la sensación de seguridad se debió en gran parte por la unión vecinal que existe en la zona y por las actividades que se realizan con el fin de reducir los actos delictivos, así como por la interacción social que se suscita.

En este sentido, se está de acuerdo con *Tuan (1977)*, quien argumentó que este sentimiento de seguridad fortalece el apego al lugar, y promueve una comunidad cohesionada y protectora, ya que la observación evidenció que cuando los habitantes se sienten parte de la comunidad, su percepción de seguridad aumenta.

#### *Presencia de elementos físicos*

En cuanto al nivel de seguridad con respecto a la presencia de elementos físicos (cámaras de vigilancia, vehículos de seguridad, luminarias, barreras físicas y señalizaciones), *Sabaya & Alfasi (2024)* argumenta que la percepción de seguridad se vincula con aspectos como la iluminación y la permeabilidad visual. Los hallazgos obtenidos en campo corroboran en parte esta afirmación ya que se identificó que en Ch la falta de luminarias es un factor crítico que contribuye a la sensación de inseguridad. Los habitantes tienden a abandonar los espacios públicos al caer la noche, lo que sugiere una fuerte dependencia de la iluminación natural para sentirse seguros. Aunado a esto, se identifica un vínculo con la falta de iluminación artificial que limita el uso del espacio en horarios nocturnos.

En Sz se identifica una similitud, ya que los habitantes mostraron sentirse más seguros con la presencia de luminarias. Esto se traduce en un limitado uso de los espacios durante la noche.

*Navarrete-Hernández et al. (2021)* destacan la importancia de abordar el miedo a la delincuencia mediante la transformación del entorno construido. Estos autores sostienen que aspectos como la vegetación y las barreras físicas desempeñan papel preponderante en la reducción de inseguridad. Mientras los espacios bien iluminados y con permeabilidad visual promueven una sensación de tranquilidad y su uso incrementa, la existencia de barreras físicas como rejas y bardas también mejora la percepción de seguridad. Esto se corrobora con la preferencia de los habitantes de ambos sectores por aquellos espacios con áreas verdes y elementos perimetrales como cercas y rejas. Esto refiere a la tipología de espacio público como parques, ya que, en banquetas y vialidades, la percepción disminuye.

Por lo que se argumenta desde una postura propia que la percepción de seguridad no depende exclusivamente de la apertura visual, sino también del control y la exclusividad que proporcionan las barreras físicas, a pesar de quedar en duda si el espacio se identifica como como “público”. En este sentido, *Chitrakar et al. (2022)* sostienen que los espacios públicos están cada vez más controlados por agencias no gubernamentales, como pasa en los fraccionamientos residenciales cerrados identificados en ambos sectores. Este impacto de barreras físicas que limitan el espacio como bardas, cercas y rejas, ofrece una perspectiva interesante y en cierto modo contradictoria. En Ch, los habitantes se sienten seguros cuando existen estas limitaciones y tienden a ser utilizados más, a pesar de expresar una diferencia por espacios sin barreras. Esta preferencia por barreras físicas se relaciona con una necesidad de control y exclusividad como argumenta *Chitrakar et al. (2022)*. Esto se confirma con el caso

del sector Sz, en el que se identifica que, aunque las bardas perimetrales de los fraccionamientos cerrados generan un alto nivel de seguridad, el 20 % de los habitantes no se sienten seguros al transitar por estas colindancias ya que la falta de permeabilidad visual les genera una sensación de vulnerabilidad.

Por otra parte, en Ch, un 35% de las personas expresaron sentirse excluidos frente a la presencia de rejas, cercas y/o bardas, hecho que *Galkowski & Antosz (2022)* define como una forma de privatizar el espacio, ya que estos deben poseer un carácter público, independientemente de quién lo posea o lo controle.

#### **4.2.2. Identidad social urbana**

##### *4.2.2.1. Satisfacción.*

###### *Nivel de satisfacción*

Los hallazgos referentes al nivel de satisfacción con el espacio público evidenciaron discrepancias entre el sector Chapultepec (Ch) y Sauzal (Sz), debido a que el promedio de respuestas en Chapultepec indicó una insatisfacción hacia dichos espacios, la cual se confirmó con las observaciones directas en campo que mostraron un bajo nivel en la presencia de elementos de accesibilidad universal. En el sector Sauzal se identificó la presencia de elementos como rampas, sin embargo, también se evidencian barreras que limitan la continuidad espacial. A pesar de ello, el nivel de satisfacción fue mayor en este sector. La ausencia de infraestructuras básicas refleja entornos urbanos que no son inclusivos, lo cual incide en aspectos como la accesibilidad, la interacción social y el apego al lugar, como lo señalan *Mouratidis & Poortinga (2020)*.

Otros aspectos importantes muestran que los habitantes se sienten satisfechos tanto con el espacio público en general como con la facilidad de acceder a la zona habitacional. Sin embargo, estos hallazgos también revelan una problemática relacionada con la accesibilidad en horarios pico, esto sucede debido a que estos horarios coinciden con los periodos en los que la mayoría de las personas se desplazan hacia sus lugares de trabajo o estudio. La congestión vial en las horas pico no es un problema aislado de esta zona habitacional. Algunos estudios documentan situaciones similares en distintas ciudades alrededor del mundo, donde la limitación de vías de acceso resulta en congestionamientos significativos ([Ablitt, 2020](#)).

En este sentido, se coincide con [Chan et al. \(2022\)](#) quien sugiere la adopción de estrategias para regular la demanda en el transporte y la formulación de vías alternativas, y además se añade desde una perspectiva propia que es de suma importancia considerar un análisis de fortalezas y debilidades cada cierto tiempo en distintas áreas de la ciudad, los requerimientos humanos cambian y/o aumentan con el tiempo, como en el caso de Chapultepec, en donde existe una dependencia de una única vialidad para acceder a la zona habitacional, que, si bien en un inicio era funcional, pero a medida que incrementó la población y la traza urbana se redimensiona, surgieron problemas relacionados con el desplazamiento, repercusiones económicas y medioambientales.

#### *4.2.2.2. Pertenencia.*

##### *Nivel de pertenencia*

En cuanto al nivel de pertenencia se identificó que las actividades recreativas son muy comunes en ambos sectores. Sin embargo, hay diferencias notables en cómo se acondicionan los espacios dedicados a estas actividades. Es importante considerar que la varianza

significativa en el acondicionamiento de los espacios puede estar relacionada con factores socioeconómicos y de gestión municipal, *Rigolon (2016)* argumenta que las disparidades en el mantenimiento de los espacios públicos refleja desigualdades sociales y se pierde el sentido de pertenencia. Dicho argumento se compara con los hallazgos que mostraron que a pesar de que los habitantes no expresan un fuerte nivel de agrado hacia los espacios públicos disponibles, su nivel de utilización no disminuye. Esta tendencia se atribuye principalmente a la proximidad de los espacios con las viviendas de los habitantes, hecho que se respalda con la postura de *Macías (2023)*, quienes observaron que la cercanía es un factor determinante en la frecuencia de uso de los espacios recreativos.

Asimismo, *Thompson (2002)* enfatiza que, incluso cuando los espacios no cumplen con altos estándares de diseño, su mera disponibilidad y accesibilidad pueden promover un uso significativo. Esto se corroboró mediante la identificación de un nivel alto de utilización con tendencia a la ubicación y función práctica por encima de la forma estética.

#### 4.2.2.3. *Apropiación.*

##### *Nivel de apego*

Diversos autores como *Scannell & Gifford (2010)* y *Lewicka (2011)* conceptualizan la comprensión del apego al lugar y su impacto en la psicosocialidad del ser como un vínculo efectivo entre una persona y un lugar específico, lo que genera efectos positivos como la identificación, el arraigo y un sentido de pertenencia. Sin embargo, es importante reconocer que este apego se manifiesta de diferentes formas y no siempre tienen una tendencia positiva.

*De Backer (2022)* sugieren que un apego intensificado, descrito como territorialidad, conduce a consecuencias negativas como la hostilidad hacia las personas ajenas a la zona y

sentimientos de exclusión. Algo similar ocurre en ambos sectores, donde la comprensión del apego al lugar se ve desde una perspectiva de la identidad y la dependencia. Esta dualidad refleja la complejidad de las dinámicas sociales que se establecen con el entorno inmediato. La identidad del lugar refiere a cómo los individuos internalizan y se identifican con los elementos físicos y sociales, mientras que la dependencia de lugar se relaciona a la funcionalidad y las oportunidades que el entorno proporciona a sus habitantes.

Aunado a lo anterior, [Twohig-Bennett & Jones \(2018\)](#) y [Kabisch et al. \(2022\)](#) sostienen que el acceso a espacios verdes se asocia con menores niveles de estrés, hecho que se alinea con los hallazgos que mostraron que en ambos sectores existe una tendencia similar en la preferencia por elementos naturales y la proximidad con las viviendas al sentir una mayor tranquilidad. Este nivel de apego con el espacio se vincula a su vez con los vínculos sociales que se ejercen entre los habitantes como lo identifican [Wohl & Blit \(2024\)](#). Dentro de los hallazgos se encontró que los vínculos sociales se vinculan con la formación del sentido de identidad hacia un lugar. En consecuencia, las relaciones interpersonales y la vida comunitaria influyen considerablemente en la percepción de las personas con su entorno.

### ***4.2.3. Interacción social***

#### *4.2.3.1. Interacción con otros.*

##### *Nivel de convivencia*

De acuerdo con [Wohl & Blit \(2024\)](#), los vínculos están positivamente relacionados con la identidad y la dependencia del lugar. Cuanto más amigos tenga una persona, más actividades colectivas realizará y más probabilidades de que los lazos familiares desempeñen un papel similar al de las amistades, lo que proporciona un sentido de pertenencia en el

entorno. Sin embargo, estos autores también identifican que la sensación de seguridad se asocia únicamente con la identidad del lugar y no con la dependencia del lugar. Esto se debe a que la sensación de seguridad está más vinculada con las emociones de los residentes hacia su entorno, en lugar de con las características físicas del vecindario. Los hallazgos de la investigación mostraron que la convivencia con familiares contribuye a una mayor sensación de seguridad, ya que la presencia de personas conocidas como vecinos no es tan positiva como con personas que crean vínculos directos propios de la familia, y la convivencia con estos actores de confianza disminuye las situaciones inseguras y aumenta el bienestar emocional.

Por otra parte, *Mubi & Pavoni (2019)* aborda un fenómeno público que lo denomina como malestar social, el cual se manifiesta a través de la interacción social. Además, menciona que el derecho desigual al espacio público depende de las categorizaciones de personas prácticas. Este concepto es relevante para entender cómo la convivencia familiar influye en la percepción del espacio público y en la participación comunitaria. Si bien los lazos familiares pueden ofrecer apoyo y seguridad, también es esencial considerar cómo estos vínculos pueden afectar la accesibilidad y el uso equitativo por parte de distintos grupos sociales.

En este sentido, *Soyinka et al. (2021)* sostienen que los espacios públicos promueven la interacción social, el bienestar y la cohesión comunitaria, y proporcionan lugares de encuentro y actividades recreativas que fomentan la participación ciudadana. Se coincide con esta postura debido a lo observado en los sectores analizados, y además se añade que la convivencia familiar es un factor clave para fortalecer la cohesión social y el apego al lugar.

#### *4.2.3.2. Funcionalidad.*

##### *Frecuencia de uso*

En cuanto a la frecuencia de uso, los resultados muestran que en Chapultepec los visitantes acuden diariamente, mientras que, en Sauzal, la frecuencia varía entre 2 a 5 días a la semana. Este hallazgo sugiere que Chapultepec tiene un atractivo diario más fuerte, posiblemente debido a factores como su tamaño, diversidad de actividades y accesibilidad. Diversos autores como *García-Romero et al. (2022)* encontraron que la frecuencia de visita a parques urbanos está fuertemente influenciada por las actividades recreativas y culturales, así como la seguridad del lugar. En contraste, la menor frecuencia de visitas a Sauzal se puede explicar por aspectos identificados en campo como falta de actividades, infraestructura insuficiente y menor accesibilidad.

#### *Motivo y patrones de uso*

Uno de los principales motivos de uso en ambas áreas refiere a la presencia de áreas verdes, así como la cercanía a las viviendas y la atracción al espacio en general. *García y Hernández (2021)* destacan que la estética y la percepción positiva del ambiente natural son factores clave que “atraen” a las personas. Sin embargo, en el análisis se identificó que a pesar de que los espacios públicos no cuentan con elementos suficientes para la realización de sus actividades diarias, el nivel de uso es elevado. Asimismo, *Alcaraz (2020)* encontraron que la proximidad con parques y jardines influye significativamente con la frecuencia de visitas y en el tiempo que las personas pasan en estos espacios, hecho que se corrobora con los resultados que muestran la preferencia por los espacios cercanos, aunque el tiempo que los habitantes pasan en el espacio corto.

#### **4.2.4. Características morfológicas**

##### *4.2.4.1. Imagen urbana.*

*Nodos, hitos, sendas, barrios y bordes.*

Los hallazgos muestran una dinámica compleja y multifacética de los flujos de tráfico y la organización urbana en las zonas de estudio. Los nodos viales identificados, que experimentan un aumento de tráfico en horas pico, son críticos para la movilidad de los habitantes. Autores como [Raihan et al. \(2024\)](#) sostienen que en estos casos la densidad poblacional debe considerar una gestión del tráfico.

En ambos sectores se identificaron nodos viales que se conflictúan en temporada de lluvias ya que por las inundaciones se vuelven intransitables. Esto no sólo se visualiza a nivel local, sino que se identificó que en diversas regiones sucede algo similar, por lo que [Torres & Almeida \(2020\)](#) destacan la importancia de la inversión y el estudio de infraestructura urbana resiliente.

Además de los nodos, se identificaron otros hitos importantes como los accesos a los parques Villas del Real VI y VII. Estos fungen como puntos de referencia social y orientación para los habitantes. De acuerdo con [Ma et al. \(2023\)](#), estos elementos generan una percepción de seguridad al proporcionar sentido de orientación.

Los bordes, definidos por barreras físicas y naturales, ilustran cómo los elementos del entorno construyen y delimitan los espacios urbanos. Estas limitaciones afectan la movilidad y los niveles de interacción social, un ejemplo de ello refiere a la colocación de cercos y rejas

por parte de los habitantes como manifestación de la preocupación de seguridad y por la necesidad de una mayor sensación de privacidad.

Por otra parte, los hallazgos en Sauzal refuerzan la comprensión de elementos urbanos y cómo afectan las dinámicas en el espacio urbano. La intersección de Colinas del Sol y la Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana como nodo vial, y el arroyo como hito recreativo, reflejan la necesidad de una planificación integral ([Becerra et al., 2022](#)).

#### *4.2.4.2. Mobiliario urbano.*

##### *Presencia de mobiliario urbano, estado físico y distribución espacial.*

El análisis del mobiliario urbano en el Parque de Villas VII destaca tanto la provisión de espacios recreativos como la necesidad de mantenimiento y mejora. La presencia de botes de basura, bancas y estructuras para columpios, aunque intervenidas por el graffiti y la falta de asientos en los columpios, subraya la necesidad de contar con espacios públicos en puntos estratégicos de la ciudad. La adopción del parque por el comité vecinal de Villas VII ejemplifica el papel activo de las comunidades en la gestión de los espacios públicos ([Anthonyr, 2023](#)).

#### *4.2.4.3. Legibilidad.*

##### *Traza urbana*

[Kim \(2020\)](#) sostiene que los barrios construidos con características homogéneas tienden a carecer de identidad local y afectan negativamente la cohesión y adaptabilidad social. Este punto es crucial al considerar que la configuración en espina de pez y la traza reticular, aunque eficientes en términos de movilidad y acceso, podrían limitar la diversidad y

personalización de los entornos urbanos. En el caso de los sectores de estudio se identificó la predominancia de configuraciones reticulares, con zonas lineales y una configuración en espina de pez que consiste en un eje principal con calles transversales oblicuas, lo que sugiere una mayor conectividad y facilidad para el desplazamiento. Este punto es importante al considerar que la configuración en espina de pez y la traza reticular, aunque son eficientes en términos de movilidad y accesibilidad, pueden implicar la limitación de la diversidad y la personalización del entorno urbano

#### *4.2.4.4. Variedad.*

##### *Tipos de uso de suelo*

En términos de uso de suelo, la predominancia de uso habitacional y comercial en ambos sectores es significativa. En Chapultepec, el 80% del suelo se destina a vivienda de alta densidad, un 15% a comercio, mayoritariamente en las vialidades principales, y un 5% a construcciones aisladas.

Esta distribución refleja una planificación orientada a la densificación y el desarrollo comercial concentrado, posiblemente en respuesta a la demanda de servicios y vivienda en áreas urbanas densamente pobladas. [Räsänen et al. \(2020\)](#) argumenta que una tipología urbana repetitiva y simétrica puede ser antiadaptativa, ya que impone una homogeneidad social y limita la mezcla de usos del suelo, lo que es fundamental para una urbanidad rica y dinámica.

Por otro lado, en el sector Sauzal, se observa una distribución más diversa con un 40% de uso habitacional de densidad media consolidada, un 40% de alta densidad, y un 20% destinado a uso comercial. Además, se identificaron terrenos destinados a equipamiento, aunque sin edificaciones. Esta diversidad en el uso del suelo fomenta una mayor variedad de

actividades y servicios, y potencian los niveles de habitabilidad urbana. Asimismo, [Duivenvoorden et al. \(2021\)](#) destacan que la forma y morfología urbana afectan las posibilidades de renovación del espacio público y las dinámicas sociales.

#### **4.2.5. Accesibilidad urbana**

Los hallazgos de [Zumelzu et al. \(2022\)](#) destacan la influencia significativa del entorno construido en la transitabilidad urbana. En consonancia con estos resultados, se observa que las personas prefieren rutas que sean cortas, directas y de alta calidad en términos de infraestructura peatonal. La accesibilidad y el uso se han identificado como medidas esenciales para evaluar los niveles de habitabilidad urbana, como lo señalan [Lynch \(1960\)](#), [Madanipour \(1999\)](#) y [Mehta \(2014\)](#).

En este sentido, [Chitrakar et al. \(2022\)](#) también argumentan que la capacidad de un espacio para funcionar como un "espacio verdaderamente público" puede verse comprometida si no se gestionan adecuadamente estos aspectos.

##### *4.2.5.1. Disponibilidad.*

###### *Nivel de utilidad*

El acceso universal a los espacios públicos es de suma importancia para asegurar que toda la comunidad disfrute y se beneficie de los recursos necesarios ([Lemaire & Kerr, 2017](#)). Con relación a lo anterior, se observa que la falta de adaptaciones adecuadas limita la participación plena de personas con discapacidad, y restringe las actividades diarias de manera autónoma y segura. Además, se identificó que el nivel de satisfacción disminuye debido a la carencia de recursos accesibles.

### *Tipos de servicios disponibles*

En cuanto a los hallazgos referidos al tipo de servicios disponibles, se identificó que existe una diferencia entre sectores, la cual se refleja en desigualdad de recursos y atención gubernamental, a pesar de ser Chapultepec una zona en la que las redes vecinales están en constante comunicación con estas instituciones para que sus requerimientos sean atendidos. Aunado a esto, se identificó que autores como [Xing et al. \(2022\)](#) sostienen que una infraestructura de servicios públicos de calidad impacta positivamente en la satisfacción de la comunidad, y además una percepción positiva se vincula a una mayor participación.

#### *4.2.5.2. Barreras.*

### *Tipos de barreras*

En Chapultepec, los principales problemas giran en torno a la limpieza, el mantenimiento y la iluminación. Estas preocupaciones sugieren un enfoque comunitario en la estética ambiental y la infraestructura. De acuerdo con [Peña-García et al. \(2015\)](#) la iluminación adecuada de las calles se vincula generalmente con un mayor bienestar comunitario y una reducción de las tasas de criminalidad.

Por otro lado, en Sauzal, los problemas predominantes incluyen la falta de espacio para actividades diarias y la inseguridad. Estas preocupaciones apuntan a un conjunto diferente de desafíos como la falta de espacio suficiente para las actividades cotidianas que no es sólo un inconveniente personal, sino que también refleja problemas más profundos en la planificación y el desarrollo urbano. [Gehl \(2011\)](#), resalta la importancia de contar con espacios que además de dar un sentido estético fomenten la interacción social y mejoren los niveles de habitabilidad urbana.

#### **4.2.6. Movilidad urbana**

##### *4.2.6.1. Desplazamiento.*

###### *Eficiencia del transporte público*

En lo que respecta a la eficiencia del transporte público, [Cabrerá \(2019\)](#) fundamentan la relación entre la accesibilidad económica y la seguridad son esenciales para la aceptación y el uso de transporte público. Además de dicho argumento, se añade que

Estos resultados sugieren que la eficiencia del transporte urbano no solo depende de la infraestructura y la disponibilidad del servicio, sino también de factores contextuales como la seguridad y la percepción de costos y tiempos por parte de los usuarios. En Chapultepec, la alta incidencia de delitos parece ser un factor decisivo que limita la aceptación de servicios de transporte digital, mientras que, en Sauzal, la distancia de los paraderos y los costos influyen de manera determinante.

###### *Limitantes del desplazamiento*

Las limitantes del desplazamiento se centran en una percepción de recorrer las zonas de estudio de manera fácil. Sin embargo, el análisis más profundo de la infraestructura urbana evidencia desafíos alineados con las observaciones de [Kim \(2020\)](#). Ellos destacan que el diseño predominante de los barrios reduce la vitalidad urbana y fomenta un estilo de vida dependiente del automóvil. Este enfoque de planificación urbana resulta en una conectividad deficiente dentro de la ciudad y una densidad poblacional relativamente baja, factores que afectan negativamente la movilidad urbana.

Este problema de conectividad limitada tiene implicaciones más amplias, particularmente en relación con la seguridad y los patrones delictivos. *Ye et al. (2021)* y *Newton et al. (2021)* sugieren que áreas con una mayor vitalidad urbana y presencia de personas tienden a experimentar mayores tasas de criminalidad, aunque también pueden beneficiarse de una mayor vigilancia y oportunidades de intervención. Además, *Newton et al. (2021)* destacan la importancia de considerar factores socio-espaciales al estudiar la relación entre urbanismo y delincuencia, demuestran que no sólo la cantidad de personas, sino también cómo están distribuidas y cómo se mueven dentro del entorno urbano, influyen en los patrones delictivos. Esto se evidencia en el sector Sauzal, en dónde si bien se cuenta con suficientes elementos que aumentan la percepción de seguridad, el hecho de la falta de conectividad mediante de transporte público genera una insatisfacción por parte de los habitantes. Mientras que, en Chapultepec se sienten más satisfechos con la conectividad con el transporte público.

#### *Tipos de transporte disponible*

En el *2001 Imrie* enfatizó que la accesibilidad universal de ocupar un lugar central en el diseño de infraestructuras urbanas, con el fin de asegurar que todos los habitantes se desplacen de forma segura. Asimismo, *Hidayati et al. (2020)* argumentan que existe una relación entre la percepción de seguridad y las diversas modalidades de desplazamiento.

*Sauter & Huettnermoser (2021)* identifican que la diversidad en cuanto a movilidad es un factor importante para crear entornos habitables. Sin embargo, en los hallazgos se visualizaron limitaciones que afectan la movilidad peatonal y ciclista en ambos sectores. La presencia de elementos que ocupan las banquetas, la falta de rampas y la ausencia de ciclovías se vinculan con barreras físicas para un desplazamiento eficiente. Esto se evidencia en las

zonas de estudio ya que gran parte de los habitantes se desplazan a pie y por medio de bicicletas, a pesar de no contar con la infraestructura adecuada para este tipo de movilidad sostenible.

## **CAPÍTULO 5. CONCLUSIONES**

---

Este apartado se estructura en a) las respuestas a las preguntas de investigación y cumplimiento de objetivos, proporciona un análisis de cómo se abordaron alcanzaron los fines propuestos. b) la comprobación de hipótesis planteada al inicio del estudio. c) las limitaciones de la investigación, en donde se identifican los factores que pudieron haber afectado los hallazgos y d) las recomendaciones, que ofrecen sugerencias prácticas basadas en los hallazgos del estudio para su aplicación en diversos contextos, así como futuras líneas de investigación, con el fin de sugerir áreas que podrían beneficiarse de un análisis más profundo.

La investigación cumplió con el siguiente objetivo general: análisis de los aspectos socio-espaciales que influyen en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana en los espacios públicos del sector Sauzal y Chapultepec, en Ensenada, Baja California, al dar respuesta a la pregunta general: ¿Qué aspectos socio-espaciales inciden con la mejora de los niveles de habitabilidad urbana de los espacios públicos del sector Sauzal y Chapultepec de la ciudad de Ensenada, Baja California?, la respuesta a ello se vincula a la hipótesis de estudio que plantea que: las características morfológicas funcionales, la seguridad y la identidad son aspectos socio-espaciales que inciden en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana de los espacios públicos.

El cumplimiento del objetivo antes mencionado se logró a partir de la aplicación de encuestas de percepción en los sectores Chapultepec y Sauzal de la ciudad de Ensenada, Baja California, México. Para ello, se consideró una muestra representativa de 96 habitantes por cada sector y se realizó una intervención de campo durante el bimestre octubre-noviembre de 2023. Asimismo, se elaboraron fichas de campo para la medición por medio de la observación *in situ* durante diciembre 2022 a febrero 2024.

Algunos de los aspectos relacionados con la seguridad urbana refieren a la percepción influenciada por factores como la participación comunitaria, la infraestructura y la iluminación. Aunque Chapultepec tiene una mayor participación comunitaria, la percepción de seguridad no es necesariamente más elevada que en Sauzal, donde la infraestructura y la proximidad a instituciones de seguridad pública juegan un papel crucial. Esto evidencia cómo la planificación urbana y la cohesión social son esenciales para mejorar la sensación de seguridad y el bienestar colectivo.

Por otra parte, los aspectos vinculados con la identidad social urbana muestran diferencias en cuanto a la satisfacción, el sentido de pertenencia y el apego al espacio público. En Chapultepec, la insatisfacción es más pronunciada debido a la deficiente accesibilidad, lo cual limitó el disfrute y uso del espacio público y afectó negativamente el sentido de pertenencia. Por otro lado, en Sauzal, a pesar de evidenciarse una mayor satisfacción con el espacio, persisten desafíos relacionados con la continuidad espacial que impiden un pleno aprovechamiento del lugar. Esto refleja cómo el sentido de pertenencia de los habitantes está relacionado con aspectos físicos tales como la accesibilidad y proximidad. Finalmente, el apego al lugar se ve influenciado por la identificación de elementos socio-espaciales del entorno, y se destaca el vínculo emocional con el lugar para fortalecer la identidad social urbana.

En los aspectos identificados de la interacción social se comprobó que los vínculos sociales desarrollados en los espacios públicos son esenciales para fortalecer la cohesión social y generar un ambiente de confianza. Esto se evidenció principalmente en el sector Chapultepec, en donde un nivel alto de interacción social impactó positivamente en el sentido de pertenencia. Estos vínculos sociales actúan como un tejido que une a los habitantes y

contribuye a una percepción de seguridad. Además, la frecuencia de uso de los espacios públicos tanto en Chapultepec como en Sauzal se relaciona estrechamente con la oferta de actividades y la infraestructura disponible.

Por otro lado, los factores relacionados con las características morfológicas mostraron aspectos como la imagen urbana que evidencia una dinámica compleja en la organización del tráfico y la movilidad dentro de ambos sectores. La congestión vehicular en los nodos, especialmente durante las horas que se genera mayor conglomeración y en la temporada de lluvias. En Chapultepec, los parques Villas del Real VI y VII funcionan como hitos sociales y de orientación, mientras que los cercos y rejas reflejan preocupaciones de seguridad y privacidad. En cuanto a Sauzal, la intersección de las vialidades Colinas del Sol y la Carretera Transpeninsular junto con las áreas recreativas colindantes al arroyo subrayan la necesidad de una planificación integral que considere tanto la infraestructura vial como los espacios recreativos.

Otro aspecto importante se refiere a la configuración de la traza urbana la cual es predominantemente reticular y en espina de pez, lo que genera una eficiencia en la movilidad. Asimismo, la distribución de uso del suelo evidenció distintos enfoques de planificación urbana, con Chapultepec enfocado en una alta densidad y comercio, mientras Sauzal muestra una mayor diversidad de usos. A pesar de ello, se observó una mayor afluencia de dinámicas sociales en Chapultepec.

Ahora bien, la dimensión de accesibilidad urbana mostró aspectos tales como la adaptabilidad del espacio físico para un acceso inclusivo, y la disponibilidad de servicios. Se evidenció que en ambos sectores estos aspectos son áreas de oportunidad para crear espacios

para todos y aumentar la cohesión social. Además, la disponibilidad de servicios varía entre sectores. La investigación muestra que una infraestructura de servicios públicos de calidad mejora la satisfacción de los habitantes y fomenta una mayor participación ciudadana.

Por último, la dimensión de movilidad urbana abordó aspectos relacionados con el desplazamiento como el tipo de servicio disponible, la calidad de estos y las barreras físicas que limitan la movilidad. En primer lugar, se ha analizado el tipo de servicio disponible en estos sectores. Los resultados indicaron que la presencia de transporte público accesible y eficiente es crucial para el desplazamiento de los habitantes. En el sector de Sauzal, la disponibilidad de rutas de transporte que conectan con otras partes de la ciudad impacta positivamente en la accesibilidad urbana. En Chapultepec, la situación es similar. La calidad del servicio de transporte es un punto focal, donde se observó frecuencia y cobertura de las rutas de transporte público incrementó la satisfacción de habitantes y fomenta un mayor uso de los espacios públicos.

En cuanto al objetivo específico número uno definido como: identificar los factores socio-espaciales del espacio público que mejoran los niveles de habitabilidad urbana, y vinculado a la pregunta de investigación: ¿Cuáles son los factores socio-espaciales del espacio público que mejoran los niveles de habitabilidad urbana?, se dio cumplimiento por medio de la revisión sistemática de la literatura, y se comprobó por la aplicación de encuestas de percepción y la observación en campo que los factores que impactan en los niveles de habitabilidad urbana son la seguridad, la identidad social, la interacción social, las características morfológicas, la accesibilidad y la movilidad urbana.

Con lo que respecta al objetivo específico número dos: analizar el comportamiento de los habitantes en los espacios públicos y el uso que le dan, el cual se vincula con la pregunta: ¿Cómo es el comportamiento de los habitantes en los espacios públicos y el uso que le dan? Se analizó que el comportamiento de los habitantes generó patrones de uso y apropiación. En Chapultepec, los espacios son mayormente utilizados para actividades recreativas en compañía de familiares, mientras que, en Sauzal son destinados para actividades como caminar y correr, y suelen realizarse desde la individualidad o con amigos. La participación activa y la presencia constante de habitantes indicaron un alto nivel de integración y sentido de pertenencia en ambos sectores, a pesar de las diferencias en la forma y frecuencia de uso.

El objetivo específico número tres se enfocó en: caracterizar los espacios públicos en las zonas de estudio desde sus dimensiones socio-espaciales, ligado a la siguiente pregunta: ¿Cómo son las características socio-espaciales en el sector Chapultepec y Sauzal? Esto se caracterizó mediante los cuestionarios de percepción y las fichas de observación. Una vez identificadas las dimensiones socio-espaciales: seguridad urbana, identidad social urbana, interacción social, características morfológicas, accesibilidad y movilidad urbana, se elaboró una estrategia de intervención de campo con el fin de comprender desde qué instrumento era más pertinente abordar cada una, hecho que determinó el análisis de todas las dimensiones por medio del cuestionario de percepción y la observación. Sin embargo, las características morfológicas se analizaron únicamente por medio de la observación *in situ*, así como información y cartografía perteneciente a distintas instituciones de planeación urbana de la ciudad de Ensenada, México.

A partir de la identificación de posturas por diversos autores aunado a los hallazgos obtenidos se llegó al cumplimiento de la hipótesis, la cual planteó que las características

morfológicas funcionales, la seguridad y la identidad son aspectos socio-espaciales que inciden en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana de los espacios públicos al evidenciar la correlación positiva fuerte de estas dimensiones con la satisfacción de los habitantes y el impacto en la calidad de vida. A lo largo de esta investigación se logró comprobar la hipótesis mediante un enfoque multidisciplinario que integró la aplicación de las metodologías cuantitativas y cualitativas para un análisis descriptivo, comparativo y correlacional.

Además, se identificó que no sólo las características morfológicas funcionales, la seguridad y la identidad contribuyen con la mejora de los niveles de este fenómeno, sino que también se identificó que la accesibilidad y la movilidad urbana son aspectos esenciales para su desarrollo integral. La habitabilidad urbana depende de un enfoque holístico que considera todos estos aspectos en conjunto. Cada uno de ellos es interdependiente y contribuye de forma integral a la creación de una ciudad sostenible y equitativa.

En la presente investigación se han identificado limitaciones que se deben considerar al interpretar los resultados, las cuales giran en torno al tiempo y tamaño de la muestra, a la ubicación y a un contexto post pandémico. En primer lugar, se identifica como una limitante el tiempo destinado a la aplicación de los cuestionarios, lo cual influyó en la cantidad de datos recopilados. Una mayor extensión del periodo de recolección de datos podría haber permitido obtener una muestra más amplia y representativa. Si bien se determinó un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 10%, una extensión de tiempo contribuiría a reducir dicho margen y aumentar la confiabilidad de los resultados.

Con respecto a la ubicación, la investigación se centró únicamente en un área de cada sector analizado. Esta decisión responde a la restricción de tiempo disponible para la realización del estudio y a la necesidad de enfocarse en áreas específicas para obtener mejores resultados. Sin embargo, se podrían afectar la generalización de los hallazgos, ya que las conclusiones obtenidas no necesariamente son representativas de otras áreas del mismo sector.

Otra limitante del estudio refiere la pandemia COVID-19. A partir de este suceso, las dinámicas sociales y económicas cambiaron, lo que pudo haber influido en las respuestas de los habitantes, en la forma de percibir los espacios públicos a partir de un factor externo y en las formas de relacionarse con los demás y con el espacio. Este contexto post pandémico añade una capa de complejidad a la interpretación de los hallazgos, dado que algunos de los efectos observados pueden estar directamente relacionados con cambios temporales y no necesariamente con tendencias estables o predecibles.

Debido a las limitaciones en el tamaño y selección de la muestra, así como en el enfoque de áreas específicas, los resultados de este estudio pueden no ser generalizados a otras poblaciones o contextos. Es posible que diferentes áreas o sectores presentan características y dinámicas distintas, lo cual limita la aplicabilidad de la conclusión.

En cuanto a las recomendaciones, en primer lugar, se invita a profesionistas, urbanistas e investigadores a abordar la importancia de los espacios públicos y el impacto que tienen en la mejora de los índices de habitabilidad urbana. Con esto se busca guiar a expertos en la creación de ciudades más habitables y equitativas, donde los espacios públicos desempeñen un papel central en la mejora de la vida urbana. Es recomendable, además, que este tipo de intenciones de mejoras lleguen a los ejecutores de obra, encargados de mantenimiento,

trabajadores y personal de mantenimiento público y comités de vecinos, donde pueden crearse elementos de comunicación a fin de sensibilizar a la mayor parte de interventores, trabajadores y habitantes de los espacios públicos.

Es importante que los estudios y proyectos no se limiten a la creación de nuevos espacios públicos, sino que también se centren en la consolidación y mejora de los ya existentes. Un gran porcentaje de espacios cuentan con una infraestructura que, con las adecuaciones necesarias, pueden contribuir con el aumento de satisfacción y mejorar la calidad de vida de los habitantes. Hacer crecer los espacios públicos es una tarea fundamental para recuperar espacios como estacionamientos, lotes en desuso y banquetas.

Los espacios públicos deben ser accesibles y seguros por lo que se recomienda la implementación de estrategias que promuevan la inclusión y la diversidad. Es decir, se necesita asegurar que todos los grupos sociales, independientemente de su edad, género o condición socioeconómica. Para ello, es importante considerar aspectos como la instalación de mobiliario urbano, la iluminación y la incorporación de elementos de diseño que fomenten la interacción social.

Considerar áreas dentro de la ciudad que, aunque actualmente son subutilizadas o deterioradas, presentan un gran potencial para ser transformadas en espacios públicos de calidad. Si bien es importante planificar el crecimiento futuro de las ciudades, es igualmente esencial aprehender el pasado y asegurarse que las decisiones actuales promuevan la igualdad de oportunidades. Esto implica una evaluación de cómo los desarrollos urbanos han afectado la estructura y la vida comunitaria, y utilizar estos aprendizajes para la realización de futuros proyectos. Un enfoque reflexivo y retrospectivo puede ayudar a evitar errores del pasado y

fomentar un desarrollo urbano equitativo y sostenible. Sin embargo, también deben promoverse espacios que innoven ante los nuevos retos que se avecinan, como el crecimiento poblacional, la creciente necesidad de agua y el cambio climático, que colocan a la planificación y el diseño en crear propuestas adecuadas a ello.

Otro punto a considerar es realizar un análisis del contexto existente inmediato antes de implementar cualquier intervención en el espacio urbano. Las intervenciones deben integrarse de manera armoniosa con el entorno, y respetar la identidad y las características propias de cada área. Cada cambio a realizar necesita considerar las necesidades de las comunidades locales y buscar soluciones que fortalezcan el tejido social y urbano preexistente. Esto se refleja en una planificación participativa y el diálogo continuo con los habitantes son claves para asegurar que las mejoras propuestas sean bien recibidas y realmente beneficiosas. Estas recomendaciones buscan guiar a profesionistas, urbanistas e investigadores en la creación de ciudades más habitables y equitativas, donde los espacios públicos impacten positivamente en los niveles de habitabilidad urbana.

A manera de cierre, se concluye que este estudio ha proporcionado una comprensión profunda de los aspectos socio-espaciales que inciden en la mejora de los niveles de habitabilidad urbana en los espacios públicos de los sectores Sauzal y Chapultepec en Ensenada, Baja California. Con estas directrices, se espera contribuir a la creación de ciudades más habitables y equitativas, donde los espacios públicos desempeñen un papel central en el bienestar humano-urbano.

## REFERENCIAS

Ablitt, J. (2020). Walking in on people in parks: Demonstrating the orderliness of interactional discomfort in urban territorial negotiations. *Emotion, Space and Society*, Volume 34. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2019.100648>.

Alcaraz, María (2020). “Por qué la interacción social es fundamental para el ser humano”. [https://www.abc.es/bienestar/psicologia-sexo/psicologia/abci-interaccion-social-fundamental-para-humano-202010281158\\_noticia.html](https://www.abc.es/bienestar/psicologia-sexo/psicologia/abci-interaccion-social-fundamental-para-humano-202010281158_noticia.html).

Araya, I. (2018). La espacialidad urbana en la construcción socio espacial de los lugares: una mirada desde el giro espacial

Alvarado, C., Adame, S. Y Sánchez, R. (2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad y Ambiente*.

Amado, J. (2012). Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/04/24/origenesyevoluciondelespaciopublicodesafiosyopportunidadesparalagestionurbanaactual/>

Anthony, B. (2023). The Role of Community Engagement in Urban Innovation Towards the Co-Creation of Smart Sustainable Cities. *Journal of the Knowledge Economy*. 10.1007/s13132-023-01176-1.

*Applied Geography*, volume 164. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2024.103217>.

Araiza, S. Y García, A. (2016). El usuario en el espacio público. *Interacción, experiencia y participación*.

Arango, S. y López, A. (2021). Diseño Urbano Participativo del Espacio Público. Una herramienta de apropiación social. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(III): 13-26.

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.86798>

Arendt, H. (1993). "La condición humana". Barcelona, Paidós, pp. 48-57.

Atiqul, S., Islam, M., Siddhanta, A., Ahmed, K. & Chowdhury, M. (2021). Public Perceptions of Urban Green Spaces: Convergences and Divergences. *Frontiers in Sustainable Cities*

Ayala-García, E. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*.

<https://doi.org/10.14718/revarq.2021.3286>

Bambó, R., Nicolás, P., Díez, C., Ezquerro, E., García, S. Y Monclús, J. (2023).

Becerra, M., Tacurri, A. Y Trinidad, B. (2022). Análisis de la compacidad urbana respecto a la morfología en un barrio de la ciudad de Riobamba.

<http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/8642>

Bennett, T., Holloway, K., & Farrington, D. P. (2008). The effectiveness of neighborhood watch. *Campbell Systematic Reviews*, 4(1), 1-46.

Bentley, I. & Alcock, A., (1999) *Entornos Vitales: Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano, manual práctico*. Barcelona: Gustavo Gili.

Borja, J., y Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanos*. Barcelona: Diputación de Barcelona, Xarxa de Municipis y Editorial Electa.

Bueno, J. (2021). Espacio público e identidad. Tres escenarios de interpretación en la ciudad contemporánea. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 10(19), 161-169. doi: 10.18537/est. v010.n019.a14

Cabrera, F. (2019). Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía. El caso de Lima [Universidad Autónoma de Barcelona].  
<http://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/2137205>, <http://hdl.handle.net/10803/667392>

Calonge, F. (2018). Recursos de movilidad y accesibilidad urbana en los municipios del sur del área metropolitana de Guadalajara, México. *Urbano*, 21(38), 48–57.  
<https://doi.org/10.22320/07183607.2018.21.38.04>

Cao, Y. & Tang, X. (2022). Evaluating the Effectiveness of Community Public Open Space Renewal: A Case Study of the Ruijin Community, Shanghai. *Land*.  
<https://doi.org/10.3390/land11040476>

Cao, Y., Kiang, C., & Chye, J. (2022). Towards human-centric planning: Older people's everyday life in neighbourhood spaces in Singapore's public housing. *Habitat International*, volume 127. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2022.102649>.

Carstensen, T, Skytt-Larsen, C., Busck, A. & Søråa, Nina. (2022). Constructing Common Meeting Places: A Strategy for Mitigating the Social Isolation of Disadvantaged Neighbourhoods?. *Urban Planning*. 7. [10.17645/up.v7i4.5821](https://doi.org/10.17645/up.v7i4.5821).

Castaño, C., y García, I. (2020). Poder, desigualdades y violencias sobre sujetos que ocupan el espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 31, núm. 2, pp. 59-72, 2021. Universidad Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89305>

Castells, M. (1974). La cuestión urbana. Siglo Veintiuno de España Editores, S. A. Primera edición española.

Chan, J., Lu, T., Xie, D., & Lin, Z. (2022). Neighborhood characteristics, deprivation, and attachment: Evidence from Guangzhou, China. *32*(4-5), pp. 574-578

Chávez, M., Pérez, M. Y Castillo, J. (2021). La habitabilidad urbana a partir del análisis del territorio. [ru.iiec.unam.mx/5489](http://ru.iiec.unam.mx/5489). ISBN UNAM 978-607-30-5333-4, AMECIDER 978-607-8632-19-0

Chitrakar, R., Baker, D., & Guaralda, M. (2022). How accessible are neighbourhood open spaces? Control of public space and its management in contemporary cities. *Cities*, volume 131. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103948>.

Colacios, R. Y Mendoza, C. (2017). Uso e interacción social en el espacio público: el caso del polígono de vivienda Sant Cosme, Barcelona. <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.36.06>

De Backer, M. (2022). Between place and territory: Young people's emotional geographies of security and insecurity in Brussels' deprived areas. *Emotion, Space and Society*, volume 45. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2022.100911>.

Duivenvoorden, E., Hartmann, T., Brinkhuijsen, M. & Hesselmans, T. (2021). Managing public space – A blind spot of urban planning and design, en Manizales, Colombia.” *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 30 (1): 158-177. <https://doi.org/10.15446/rcdg>.

Elwys, D., y Lorenza, M. (2018) Encuentros en el espacio público: cómo las personas conocidas frente a las no conocidas establecen arreglos sociales y espaciales, *Investigación sobre el lenguaje y la interacción social*, 51:3, 248-270, DOI: 10.1080/08351813.2018.1485230

Escutia, V., Morales, A., y Morúa, D. (2020). “Habitabilidad urbana. Intervención urbano arquitectónica CDMX.”. *Frontiers of Architectural Research*.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095263523000067>

Frisch, M. (2021). Formas desiguales de habitar la ciudad de Pilar: Interacciones en los ingresos a las urbanizaciones cerradas. *Quid16. Revista del Área de Estudios Urbanos*. ISSN: 2250-4060.

Gaglione, F., Gargiulo, C., Zucaro, F., Cottrill, C. (2022). Urban accessibility in a 15-minute city: a measure in the city of Naples, Italy. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.049>.

Gałkowski, M., & Antosz, P. (2022). The hidden boundaries of public space: Awareness of civil rights restrictions in privatized urban squares in Poland. *Cities*, volume 127. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103722>.

Garriz, E., y Schroder, R. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Científica Guillermo de Ockham*.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105338606003>

Gehl, J. (1993). Los “no lugares”, espacios del anonimato. España.

Gehl, J. (2018). *La humanización del espacio público*. Editorial Reverté.

Giraldo, T., Vásquez, L. (2021). “Distribución e indicadores de cobertura y accesibilidad del espacio público.

Goffman, E. (1963). *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*. Free Press

Gong, X., Van den Berg, P., & Arentze, T. (2024). A new measurement method of parental perception of child friendliness in neighborhoods to improve neighborhood quality and children's health and well-being. *Cities*, volume 149.  
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104955>

Guadarrama, G., y Pichardo, P. (2021). La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano. *Economía, sociedad y territorio*.  
<https://doi.org/10.22136/est20211678>

Han, S., Song, D., Xu, L., Ye, Y., Yan, S., Shi, F., Zhang, Y., Liu, X., Du, H. (2022). Behaviour in public open spaces: A systematic review of studies with quantitative research methods. *Building and Environment*. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85136294419&doi=10.1016%2fj.buildenv.2022.109444&partnerID=40&mDOI:10.1016/j.buildenv.2022.109444>

Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Verso Books

Hernández, J. (2013). Construcción social en el espacio público en barrios públicos de Bogotá. <https://www.redalyc.org/pdf/258/25828908005.pdf>

Hidayati, I., Tan, W. & Yamu, C. How gender differences and perceptions of safety shape urban mobility in Southeast Asia. *Transportation Research. Part F. Traffic Psychology and Behaviour* 73 p.155-173. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.06.014>

Holman, N., Mace, A., Zorloni, D., Navarrete-Hernandez, P., Karlsson, J., & Pani, E. (2022). Race-based readings of safety in public space in Milan, the challenge for urban design. *European Urban and Regional Studies*, 0(0). <https://doi.org/10.1177/09697764221129531>

Imrie, R. (2001). *Inclusive Design-Designing And Developing Accessible Environments*. 10.4324/9780203362501.

Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California (IMIP-ENS). (2020). Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada 2008-2030. <https://imipens.org/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Mapa Digital de México V6. <http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/>

Jacobs, J. (1961). "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas".

Jiménez, J. (2017). Teoría de la socialidad como interacción: hacia un análisis social naturalista, universal e interaccional. <https://www.redalyc.org/journal/101/10154572004/html/>

Kabisch, N., van den Bosch, M., & Laforteza, R. (2022). The health benefits of nature-based solutions to urbanization challenges for children and the elderly – A systematic review. *Cities*, 112, 103558. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2017.08.004>

Kim, S. (2020). Urban Vitality, Urban Form, and Land Use: Their Relations within a Geographical Boundary for Walkers. *Sustainability*. 12. 10633. 10.3390/su122410633.

Koch, R. & Latham, A. (2014). Inhabiting cities, domesticating public space: making sense of the changing public life of contemporary London.

Kraus, M. (2021). Gender-Difference of Perception of Urban Public Spaces. 10.5593/sgem2021V/6.2/s27.23.

Lefebvre, H. (1968). "El derecho a la ciudad".

Lefebvre, H. (1991). The Production of Space. Wiley-Blackwell

Legeby, Ann. (2010). From Housing segregation to integration in Public Space: A Space Syntax Approach Applied on the City of Södertälje".  
[https://www.researchgate.net/publication/254396126\\_From\\_Housing\\_Segregation\\_to\\_Integration\\_in\\_Public\\_Space](https://www.researchgate.net/publication/254396126_From_Housing_Segregation_to_Integration_in_Public_Space)

Lemaire, X & Kerr, D. (2017). Inclusive Urban Planning – Promoting Equality and Inclusivity in Urban Planning Practices.

Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? Journal of Environmental Psychology, 31(3), 207-230.  
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.10.001>

Lu, X., Shun, F., Kai, H., Wei-Qiang, C. (2024). Mitigating flood impacts on road infrastructure and transportation by using multiple information sources. Resources, Conservation and Recycling. Volume 206. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2024.107607>

Lynch, K. (1960). "La imagen de la ciudad", Infinito. Buenos Aires.

Ma, Y., Su, N. y Tu, T. (2023). Métodos y prácticas de evaluación de la calidad del espacio público urbano en China. *Transacciones en Datos Urbanos, Ciencia y Tecnología*.  
<https://doi.org/10.1177/27541231231166095>

Madanipour, A. (1999). Why are the design and development of public spaces significant for cities?. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26(6), 879-891.  
<https://doi.org/10.1068/b260879>

Mazzetto, S. (2022). PUBLIC SPACES, VALUES, AND NEEDS (2022) Proceedings of International Structural Engineering and Construction. DOI: 10.14455/ISEC.2022.9(1).AE-13

Mehta, V. (2014). Evaluating public space. *Journal of Urban Design*, 19(1), 53-88.  
<https://doi.org/10.1080/13574809.2013.854698>

Mitchell, W. J. (2003). *Me++: The Cyborg Self and the Networked City*. MIT Press.

Mohammadi, Z., Alborzi, F. y Soheili, J. (2021). The Impact of Physical Components of Public Spaces on Promoting Social Interactions Case Study: District 22 of Tehran. *Sustainable city*, 4(2), 23-40. doi: 10.22034/jsc.2021.255919.1348

Mora, R., Greene, M., y Reyes, A. (2018). Uso y percepción del espacio público en dos barrios vulnerables: Un análisis comparativo de dos barrios. *AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad]*, (24), 53–60. <https://doi.org/10.4206/aus.2018.n24-08>

Moro, S. (2011). Una metodología sistemática para el análisis de los espacios públicos. El caso de la ciudad de Plata.  
<https://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/1072>

Mouratidis, K., & Poortinga, W. (2020). Built environment, urban vitality and social cohesion: Do vibrant neighborhoods foster strong communities?. *Landscape and Urban Planning*, Volume 204. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103951>.

Mubi, B., Andrea & Pavoni, A. (2019). City of unpleasant feelings. Stress, comfort and animosity in urban life. *Social & Cultural Geography*. 20. 137-156.  
10.1080/14649365.2017.1355065.

Naciones Unidas. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. (LC/G.2681-P/Rev.3)*, Santiago.

Navarrete, P., Vetro, A. & Concha, P. (2021). Building safer public spaces: Exploring gender difference in the perception of safety in public space through urban design interventions, *Landscape and Urban Planning*.  
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104180>

Navarrete-Hernández, M., Pérez, J. Y Escorza, H. (2021). La habitabilidad urbana a partir del análisis del territorio.

Nelischer, C., & Loukaitou, A. (2023). Intergenerational Public Space Design and Policy: A Review of the Literature. *Journal of Planning Literature*, 38(1), 19–32. <https://doi.org/10.1177/08854122221092175>

Newman, O. (1972). *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. Macmillan

Newton, A., Felson, M. & Bannister, J. (2021). Introduction to the Special Issue: Urban Mobility and Crime Patterns. *Eur J Crim Policy Res* 27, 307–311.  
<https://doi.org/10.1007/s10610-021-09501-7>

Páramo, P. Y Burbano, A. (2022). Habitabilidad del espacio público en Bogotá, Colombia. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu15.hepb>

Páramo, P., Burbano, A., Jiménez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Alzate, M., Jaramillo, J., y Moyano, E. (2018). La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina. *Avances en Psicología Latinoamericana / Bogotá (Colombia) / Vol. 36(2) / pp. 345-362 / 2018 / ISSN 2145-4515* 345

París, O., Schmadke, J., y Pedrazzoli, M. (2017). “Instrumentos para medir, evaluar y proponer interacción social en el espacio público”.

Parra, C., Madero, Y. Y Méndez, G. (2021). Habitabilidad y seguridad ciudadana en territorios informales de Bogotá, Colombia.

Parrales, J. (2017). “Propuesta de diseño de espacios públicos en el casco central de la comuna Sancan, perteneciente al Canton Jipijapa.”

Peimani N, Kamalipour H. (2020). Acceso y formas de urbanidad en el espacio público: diseño urbano de tránsito más allá del norte global. *Sostenibilidad*. <https://doi.org/10.3390/su12083495>

Peña-García, A., Hurtado, A., & Aguilar-Luzón, M. C. (2015). Impact of public lighting on pedestrians' perception of safety and well-being. *Safety Science*, 78, 142-148. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.04.009>.

Petrtylová, R. & Jaško, M. (2022). Behavioural mapping and online data as tools for socio-spatial analysis of public spaces – Bratislava, Slovakia waterfront case study. *GeoScape*, 16(1) 39-54. <https://doi.org/10.2478/geosc-2022-0004>

Poder Legislativo del Estado de Baja California. (2003). Página de Internet del Poder Legislativo de Baja California. <http://www.congresobc.gob.mx>

Quicaño, G., y Quicaño, W. (2022). Criterios de diseño urbano y su implicancia para la habitabilidad del espacio público en el distrito Villa María del Triunfo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/102342>

Raihan, Prodhan & Biswas, Mithun & Islam, Md Tohidul. (2024). Research on Urban Traffic Management Evaluation-Taking Dhaka City as an Example. [10.59324/ejtas.2024.2\(3\).xx](https://doi.org/10.59324/ejtas.2024.2(3).xx).

Räsänen, A., Lein, H., Bird, D., & Setten, G. (2020). Conceptualizing community in disaster risk management. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, Volume 45. <https://doi.org/10.1016/j.ijdr.2020.101485>.

Ricart, N., y Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público. <https://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263776>

Rigolon, A. (2016). A complex landscape of inequity in access to urban parks: A literature review. *Landscape and Urban Planning*, 153, 160-169.

<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.05.017>

Roa, L. (2012). El derecho al espacio público.

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=55526545002>

Robles, C., y Calderón, C. (2018). Arquitectura del siglo XX en la frontera norte de México: la arquitectura neocolonial californiana y el patrimonio arquitectónico

Bajacaliforniano. *Madgu. Mundo, Arquitectura, Diseño Gráfico Y Urbanismo*, 1(2), 24.

<https://doi.org/10.36800/madgu.v1i2.28>

Rodríguez, A. (2023). Rethinking the common from spatialized differences: new interpellations for community psychology. *Community Psychology in Global Perspective*. Volume 9, Issue 1, Pages 113 – 1302023

Sabaya, Y., & Alfasi, N. (2024). Neighborhood planning: A path-dependent perspective on the gap between discourse and practice, the Israeli case. *Cities*, volume 150.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105005>.

Saldeño, Y & Blanco, R. (2018). Movilidad y espacio público: condiciones para el bienestar de las personas que laboran en Chapinero, Bogotá, Colombia. *Revista de Salud Pública*, 20 (5), 548-553.

<https://doi.org/10.15446/rsap.v20n5.60995>

Sauter, D., & Huettnermoser, M. (2021). Walking for Health: The Importance of Walking for Public Health. *Journal of Urban Health*, 78(1), 123-134.

<https://doi.org/10.1093/jurban/jul080>

Scannell, L., & Gifford, R. (2010). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 1-10.

<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.09.006>

Secretaría de Ayuntamiento de Ensenada. (2007). [Ensenada.gob.mx](http://Ensenada.gob.mx)

Secretaría de Seguridad Ciudadana. (2022). Índices delictivos por colonia-agosto. <https://www.seguridadbc.gob.mx/contenidos/estadisticas5.php>

SEDATU. (2021). Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Skogan, W. G. (2009). *Policing the city: Perceptions of community policing*. The University of Chicago Press.

Sonet, U., Klufallah, M., Peters, M., Dixon, T. Indicators of the public participation exercise for designing public parks in malaysia: A systematic review (2021) *Sustainability* (Switzerland). <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85118571812&doi=10.3390%2fsu132112119&partnerID=40&md5=5452fDOI:10.3390/su132112119>

Sousa, E. (2018). El espacio urbano. Un lugar de interacción social. <https://www.redalyc.org/journal/3536/353667618001/353667618001.pdf>

Soyinka, O., Adenle, Y., y Abdul-Rahman, M. (2021). Urban informality and sustainable design of public space facilities: a case study of Hong Kong SAR of China in 2018. *Environ Dev Sustain* 23. <https://doi.org/10.1007/s10668-021-01370-8>

Soyinka, O., Siu, K. W. M., & Wang, Y. (2021). Public spaces and social interaction: Exploring the role of urban design. *Cities*, 108, 103014.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.103014>

Stevens, N., Tavares, S & Salmon, P. (2021). The adaptive capacity of public space under COVID-19: Exploring urban design interventions through a sociotechnical systems approach. *Human Factors and Ergonomics in Manufacturing & Service Industries*. 31.

10.1002/hfm.20906.

Thompson, C. (2002). Urban open space in the 21st century. *Landscape and Urban Planning*, 60 (2), 59-72. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00059-2](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00059-2)

Töppel, M & Reichel, C. (2021). Qualitative Methods and Hybrid Maps for Spatial Perception with an Example of Security Perception. *Urban Planning*. 6. 105-119. 10.17645/up.v6i1.3614.

Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.

<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.06.014>.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847820304514>)

Trawalter, S., Hoffman, K., & Palmer, L. (2020). Out of Place: Socioeconomic Status, Use of Public Space, and Belonging in Higher Education. *Journal of Personality and Social Psychology*. Advance online publication. <http://dx.doi.org/10.1037/pspi0000248>

Trujillo-Ortiz, A. (2004). Breve reseña histórica de Ensenada, Baja-California.

<http://resena.ens.uabc.mx/resena.htm>

Tuan, Y.-F. (1977). *Space and place: The perspective of experience*. University of Minnesota Press.

Twohig-Bennett, C., & Jones, A. (2018). The health benefits of the great outdoors: A systematic review and meta-analysis of greenspace exposure and health outcomes. *Environmental Research*, Volume 166, Pages 628-637.  
<https://doi.org/10.1016/j.envres.2018.06.030>.

Valente, R., Medina-Ariza, J., Pérez, J., Gutiérrez-Gallego, J. (2024). Mobilities and the flexible boundaries of the neighbourhood. A test with crime data in Barcelona,

Viderman, T. & Knierbein, S. (2020). Affective urbanism: towards inclusive design praxis. *Urban Des Int* 25, 53–62. <https://doi.org/10.1057/s41289-019-00105-6>

Wohl, A., & Blit Cohen, E. (2024). The dark side of community development and place attachment in a diverse neighborhood. *Community Development*, 1–18.  
<https://doi.org/10.1080/15575330.2024.2313534>

Xiong, Xing & Yu, Xinghou & Wang, Yuxin. (2022). The impact of basic public services on residents' consumption in China. *Humanities and Social Sciences Communications*. 9. 389. [10.1057/s41599-022-01367-2](https://doi.org/10.1057/s41599-022-01367-2).

Ye, N., Kita, M., Matsubara, S., Okyere, S. & Shimoda, M. (2021). Socio-Spatial Changes in Danwei Neighbourhoods: A Case Study of the AMS Danwei Compound in Hefei, China. *Ciencias Urbanas*. <https://doi.org/10.3390/urbansci5020035>

Zhang, J., Yue, W., Fan, P., & Gao, J. (2021). Measuring the accessibility of public green spaces in urban areas using web map services. *Applied Geograph*, Volume 126.  
<https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2020.102381>.

## ANEXOS Y/O APÉNDICES

### Anexo 1. Principales hallazgos del marco teórico por autor.

	<b>Autor y año</b>	<b>Variables</b>	<b>Enfoque</b>	<b>Método</b>	<b>Software</b>	<b>Hallazgos</b>
Espacio público.	Zumelzu et al., 2021.	<b>Accesibilidad,</b> conectividad, <b>Identidad.</b>	Espacial	Mixto	ATLAS.TI/ DEPTHMAP	Georreferencias
	Motomura et al., 2022.	Proximidad, disponibilidad, calidad, <b>habitabilidad.</b>	Espacial	Cualitativo	QualSyst	Los espacios públicos abiertos son elementos críticos del entorno construido en áreas urbanas densas y son esenciales para fomentar la cohesión social.
	Bambó et al., 2023	<b>Habitabilidad,</b> permeabilidad <b>identidad,</b> <b>morfología.</b>	Espacial	Mixto	SPSS	Regeneración del espacio público.
Habitabilidad urbana.	Kraus, 2021.	<b>Morfología,</b> <b>seguridad.</b>	Espacial urbano	Mixto	QGIS	Formas de habitar el espacio de acuerdo al género.
	Páramo y Burbano, 2022.	<b>Habitabilidad urbana,</b> <b>seguridad,</b> movilidad.	Espacial urbano social	Mixto	QGIS	Gestión interinstitucional eficiente.
	Quicaño, 2022.	<b>Habitabilidad,</b> <b>Accesibilidad,</b> imagen urbana, espacio público.	Espacial- urbano	Mixto	Autocad	Un diseño urbano adecuado cuenta con diversos aspectos para crear espacios habitables.
Dimensión socio-espacial.	Gaglione et al., 2022.	<b>Seguridad,</b> <b>accesibilidad,</b> orientación.	Espacial social	Mixto	ARCGIS	Las ciudades habitables son seguras y accesibles.
	Yue et al., 2023.	<b>Morfología,</b> calidad de vida.	Espacial Social	Mixto	QGIS	La morfología como papel crucial de la calidad.
	Rodríguez, 2023.	<b>Interacción social,</b> comportamiento de los habitantes.	Espacial Social	Cuantitativo	N/E	La diversidad es una característica inherente a las comunidades y que su invisibilización puede tener consecuencias negativas en la cohesión social.

**Anexo 2.** Consulta de autores para la identificación de variables.

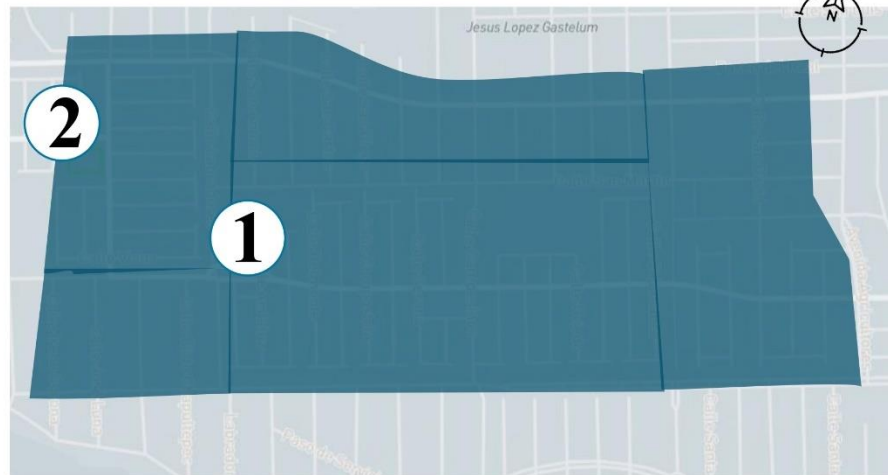
AUTOR	TÍTULO	AÑO	PROBLEMA DETECTADO	VARIABLES INDICADORES
<b>Ann Legeby</b>	From Housing Segregation to Integration in Public Space: A Space Syntax Approach Applied on the City of Södertälje	2010	En estas áreas se logra identificar la segregación extrema del espacio público y que muchos barrios están relativamente aislados espacialmente de la ciudad en su conjunto.	Perfil social de los residentes por área determinada,
<b>Omar París, José Martín Schmadke y Mauro Pedrazzoli, basado en Robinowitz</b>	Instrumento para medir, evaluar y proponer interacción social en el espacio público, Córdoba-Argentina.	2017	Espacios públicos insuficientes e inadecuados para las comunidades.	Plazas y Parques Calle peatonal Senderos para bicicletas Senderos para caminatas Calles y boulevards Área de espera de transporte público Mercados Alrededor de edificios públicos
<b>Jaime Hernández García</b>	Construcción social en el espacio público en barrios públicos de Bogotá	2013	Construcción social en el espacio público.	Género Edad Antigüedad del espacio público
<b>Javier Parrales Lucío</b>	Propuesta de diseño de espacios públicos en el casco central de la comuna Sancañ, perteneciente al Canton Jipijapa	2017	Inconformidad de los habitantes de tener espacios públicos que no satisfacen sus necesidades de interacción, lo que genera segregación de personas, estas se mudan en busca de beneficios.	<u>Variable independiente (causa) : Degradación de los espacios públicos. Uso de suelo, espacios públicos, equipamiento urbano, Vialidad y movilidad y áreas verdes protegidas.</u>

			<u>Variable dependiente</u> (efecto): <u>Bajos niveles de habitabilidad. Espacios públicos, equipamiento urbano, normas de urbanismo y habitantes.</u>	
<b>Escutia, Víctor. Morales, Aranza. Morúa, Daniela</b>	Habitabilidad urbana-intervención urbano arquitectónica CDMX	2020	El que ambos sitios colinden con estaciones de transporte público (metro), genera aglomeración de personas, conflicto vehicular.	Accesibilidad
				Ubicación
				Uso de suelo
<b>Mora, R., Greene, M., &amp; Reyes, A.</b>	Uso y percepción del espacio público en dos barrios vulnerables: Un análisis comparativo de dos barrios.	2018	Analizar el déficit urbano y conocer la manera de percibir el espacio.	Colindantes
				Características morfológicas
				Características socio económicas
<b>Pérez, F. T., Ferré, A. M., &amp; Esteban, F. O.</b>	Crisis, convivencia multicultural y "efectos de barrio". El caso de dos barrios de Valencia	2015	Crisis por la falta de espacio público debido al incremento de población por los inmigrantes.	Equipamiento urbano
				Ubicación
				Accesibilidad
<b>Moro, S.</b>	Una metodología sistemática para el análisis de los espacios públicos. El caso de la ciudad de La Plata. Question, 1(30), 9.	2011	Degradación del paisaje y entorno urbana y su influencia en la comunidad y el medio ambiente.	Tipo de vivienda
				Espacios verdes
				Avenidas
<b>Bentley Alcock</b>	Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano	1999	Hacer espacios más humanos	Diagonales
				Nodos
				Dimensión morfológica y funcional
				Dimensión social
				Dimensión medioambiental
				Corredores de vinculación
				Legibilidad
				Variedad
				Permeabilidad
				Personalización
				Riqueza visual
				Imagen propia

**Anexo 3. Fichas de observación-Chapultepec.**

Variable: Imagen urbana Indicador: Nodos Clave: IU\_N\_01

No. Ficha: 01



**Figura 1. Elemento en intersección.**

**El nodo vial 1** refiere a una intersección por las vialidades Paseo del Real, De Los Reyes y Labradores, la cual se identifica por la formación de un área verde en su interior y la existencia de una estructura que contiene el nombre de la zona.



**Figura 2. Interior del nodo vial.**



**Figura 3. Vialidad Enlace 2000.**

**El nodo vial 2** comprende la vialidad Enlace 2000, la cual es una arteria principal para ingresar a la zona de estudio. Dicha vialidad se vuelve intransitable en temporada de lluvias ya que sufre de inundaciones e incomunica ambos sentidos. Requiere esperar un tiempo considerable para que vuelva a ser funcional.

Ambas vías experimentan un aumento significativo de tráfico durante las horas matutinas (6:50am-8:15am) y por las tardes (5:00pm-7:15pm), especialmente cuando los habitantes se desplazan hacia y desde sus lugares de trabajo.

Estas vialidades juegan un papel esencial en la vida diaria de los habitantes ya que conectan áreas residenciales con el resto de la ciudad.

Variable: Imagen urbana Indicador: Hitos Clave: IU\_H\_01

No. Ficha: 02



**Figura 1.** Parque Villas del Real VI.

El hito vial 1 refiere al elemento arquitectónico ubicado en el acceso al Parque Villas del Real VI, ubicado entre las vialidades Camino Real y Casa Principal.



**Figura 2.** Elemento de intersección  
El hito vial 2 refiere a una intersección por las vialidades Paseo del Real, De Los Reyes y Labradores, la cual se identifica por la formación de un área verde en su interior.



**Figura 3.** Parque Villas del Real VII  
El hito vial 3 refiere al elemento arquitectónico ubicado en el Parque Villas del Real VII que se encuentra sobre la vialidad Paseo del Real.

Variable: Imagen urbana **Indicador:** Sendas **Clave:** IU\_S\_01

No. Ficha: **03**



**Vialidades principales**

- Paseo del Real
- Torremolinos
- Camino Real
- Horticultores

**Vialidades secundarias**

- Paseo del Real (tramo)
- Horticultores (tramo)
- Ezequiel Luna Torres
- Campesinos

**Vialidades terciarias**

- |                 |                |               |             |
|-----------------|----------------|---------------|-------------|
| -Agricultores   | -Laguna Azul   | -Andaluz      | -San Ismael |
| -Alcaudete      | -Monijo        | -Belmonte     | -San Jorge  |
| -Corona         | -Ronda         | -Compostela   | -Montemagno |
| -Sendero        | -Soler         | -Ferrare      | -Montalbo   |
| -Marbella       | -San Antonio   | -Gerona       | -Oviedo     |
| -Tabara         | -San Carlos    | -Imperial     | -Palazzo    |
| -Almanza        | -San Diego     | -Lconforte    | -Portofino  |
| -De Los Alferes | -San Esteban   | -Marconi      | -Miletto    |
| -De Los Escudos | -San Francisco | -San Gabriel  | -Palermo    |
| -Francos        | -Altares       | -San Hipólito | -Rivoli     |

**Vialidades de terracería**

- Irene Corona
- José Luna
- José Guadalupe Orta
- Ejido Chapultepec
- Labradores
- Sta. Clara
- San Juan Todosantos
- San Martín

Variable: Imagen urbana Indicador: Barrios Clave: IU\_BA\_01

No. Ficha: 04



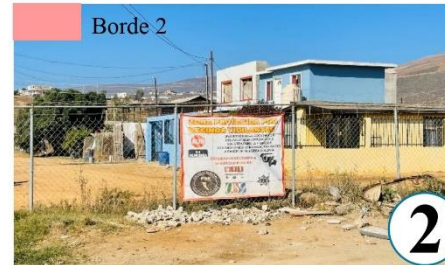
La zona de estudio se caracteriza por la división de subzonas conformadas tanto por el tipo de traza urbana como por la tipología de las viviendas.

Variable: Imagen urbana Indicador: Bordes Clave: IU\_BO\_01

No. Ficha: 05



El borde número uno refiere a un área natural colindante a la zona de estudio.



El borde número dos hace referencia a una barrera física (reja) que divide la zona de estudio.



La colocación de malla ciclónica con elementos de concreto colocados sobre la vialidad Esequiel Luna Torres corresponde al borde número tres.



En cuanto al borde número cuatro se identifica por una zona natural (cerro).

**Variable:** Mobiliario urbano **Indicador:** Presencia de elementos | **Distribución** | **Estado físico** **Clave:** MB\_PE\_01 **No. Ficha:** 06






Hay un total de X botes de basura y las luminarias presentes se encuentran únicamente sobre la vialidad Paseo del Real.

También se identifica un letero en el que se describe que el parque fue adoptado por el comité vecinal de Villas VII.



Para analizar la presencia de mobiliario urbano se toma en consideración el parque de Villas VII y su entorno inmediato.

**Simbología**

- |   |              |   |                 |
|---|--------------|---|-----------------|
|  | Columpios    |  | Luminarias      |
|  | Bancas       |  | Quioscos        |
|  | Sube y baja  |  | Botes de basura |
|  | Juegos       |   |                 |
|  | Resbaladilla |   |                 |



En el sitio se ubican un total de X bancas elaboradas con madera e intervenidas con grafitis.









En cuanto a la presencia de juegos, se encuentra una estructura correspondiente a columpios, sin embargo, estos no cuentan con asientos para ser utilizados. También se encuentran tres juegos más en la zona.

Variable: Legibilidad **Indicador:** Traza urbana **Clave:** LEG\_TU\_01

No. Ficha: 07



**Simbología**

	Traza reticular		Traza reticular
	Traza lineal		Traza no definida
	Traza reticular		Traza urbana espina de pez

**Traza urbana forma espina de pez:**

Refiere a la configuración lineal basada en un eje principal y calles transversales oblicuas.

Constituye como la arteria central, es decir, su tejido urbano.

Variable: Variedad Indicador: Uso de suelo Clave: VA\_US\_01

No. Ficha: 08

**Fig 1.** Tipo de uso de suelo. Chapultepec 2008.



**Nota:** Cartografía obtenida de Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California (IMIP-ENS), 2008.

**Uso de Suelo**

- Comercial Habitacional
- Comercial
- Conservación
- Construcciones Aisladas
- Equipamiento
- Habitacional Densidad Alta
- Habitacional Densidad Baja
- Habitacional Densidad media consolidada

**Simbología**

- Habitacional Densidad Media en Consolidación
- Industrial
- Infraestructura Urbana
- Turístico Recreativo
- Turístico
- Baldío no Urbanizable
- Baldío Urbanizable

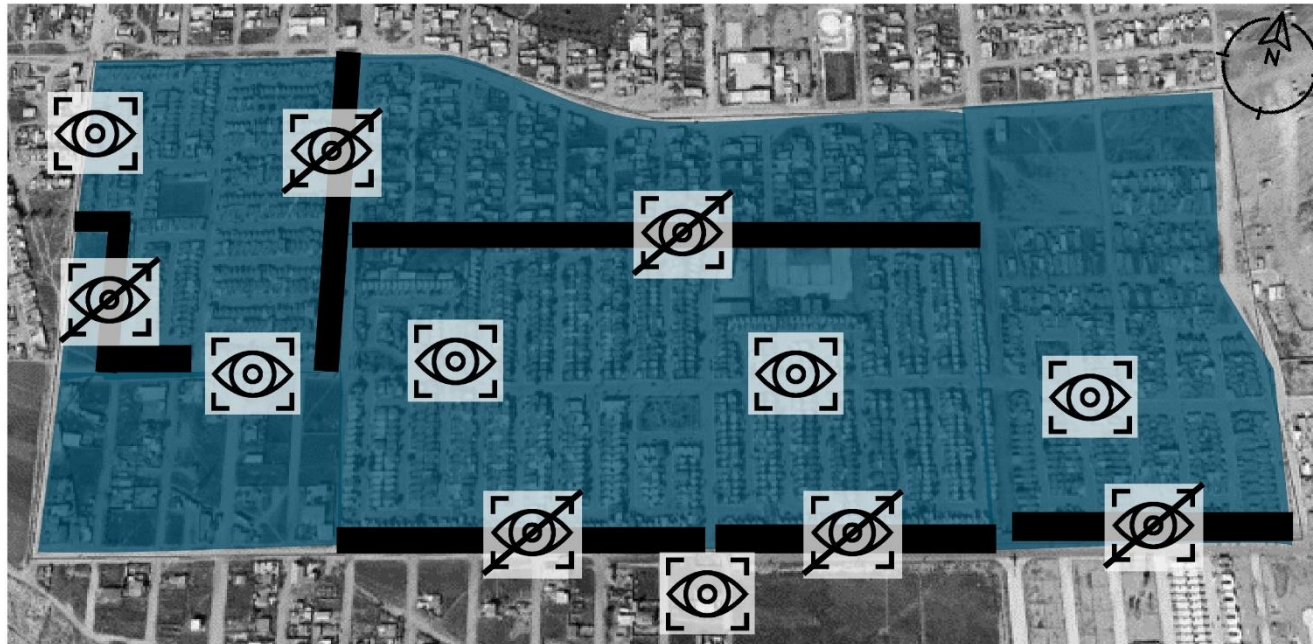
**Fig 2.** Tipo de uso de suelo. Chapultepec 2024






Actualmente predominan las zonas habitacionales de alta densidad

Variable: Permeabilidad visual Indicador: Nivel de permeabilidad Clave: PV\_NP\_01

No. Ficha: 09



**Simbología**

-  Barrera física
-  Visibilidad
-  Sin visibilidad

En cuanto al nivel de permeabilidad visual en el área de estudio, existen zonas en donde se imposibilita observar hacia otro lado debido a la colocación de barreras físicas por parte de los habitantes y los muros creados con la aparición de fraccionamientos cerrados.

**Anexo 4. Fichas de observación-Sauzal.**



**Vialidades principales**

- Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana

**Vialidades secundarias**

- Colinas de la Bahía Sur
- Colinas de la Bahía Norte
- Principal
- Segunda
- Colinas del Sol
- B. Juárez

**Vialidades terciarias**

- Colinas Montebello
- Colinas de Ensenada
- Colonias de Popotla
- Colinas de Miramar
- Colinas de los Pelicanos
- Colinas de Altamira
- Colinas de San Quintín
- Colinas de Rosarito
- Colinas de Tecate
- Colinas de San Felipe
- Colinas de Mexicali

**Vialidades de terracería**

- Cuarta
- Cauhtémoc
- Roberto Villareal Ibarra
- Mar rojo
- Mar Caribe
- Mar de Los Sargazos

**Andadores**

**Bordes/NI**

- Colinas del Golfo
- Riverside
- Colinas de Downey
- Colinas de Redondo Beach
- Colinas de la Giganta
- Colinas de Miramar
- Colinas de la Aurora
- Colinas del Ocaso
- Colinas de Neblina
- C.M
- C.L
- C.K













Variable: Imagen urbana **Indicador:** Bordes y barrios **Clave:** BO\_01, BA\_01

No. Ficha: 02



### BARRIOS



**Figura 1.** Tipología de viviendas en zona residencial cerrada.

### BORDES



**Figura 2.** Vista al océano desde Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana.

El borde número uno refiere a la colindancia de la zona de estudio con el Océano Pacífico.



**Figura 3.** Vista desde la vialidad Colinas de la Bahía Norte.

Mientras que, el borde uno dos hace referencia a los bordes naturales (cerros) colindantes a las zonas habitacionales, mismo que fungen como sendas para caminar.

Variable: Mobiliario urbano Indicador: Presencia de elementos|Distribución|Estado físico Clave: PE\_01

No. Ficha: 03

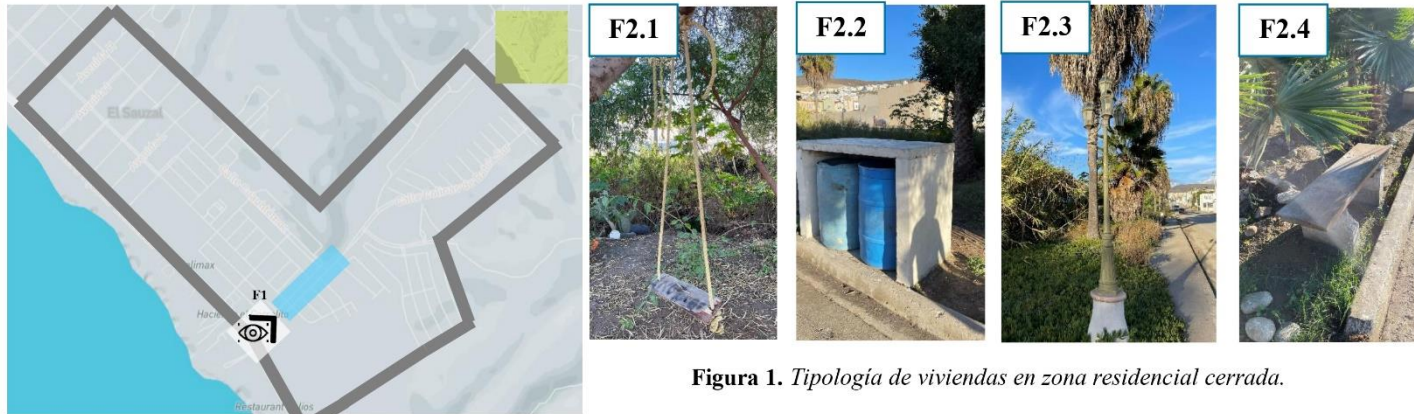


Figura 1. Tipología de viviendas en zona residencial cerrada.

**Simbología**

-  Bancas
-  Juegos
-  Luminarias
-  Botes de basura



Figura 2. Puente que conecta las vialidades.



Figura 3. Mobiliario urbano.








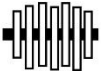
Figura 4. XXXXXXXXX.

**Variable:** Legibilidad **Indicador:** Traza urbana **Clave:** LEG\_TU\_01

**No. Ficha:** 04



**Simbología**

	Traza reticular		Traza reticular
	Traza lineal		Traza no definida
	Traza reticular		Traza urbana espina de pez

**Traza urbana forma espina de pez:**

Refiere a la configuración lineal basada en un eje principal y calles transversales oblicuas.

Constituye como la arteria central, es decir, su tejido urbano.

Variable: Variedad Indicador: Uso de suelo Clave: VA\_US\_01

No. Ficha: 05

Fig 1. Tipo de uso de suelo. Sauzal 2008.



*Nota:* Cartografía obtenida de Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California (IMIP-ENS), 2008.

Actualmente predominan las zonas habitacionales de alta densidad y zonas comerciales sobre la Carretera Transpeninsular Ensenada-Tijuana.

**Simbología**

**Uso de Suelo**

 Comercial Habitacional	 Habitacional Densidad Media en Consolidación
 Comercial	 Industrial
 Conservación	 Infraestructura Urbana
 Construcciones Aisladas	 Turístico Recreativo
 Equipamiento	 Turístico
 Habitacional Densidad Alta	 Baldío no Urbanizable
 Habitacional Densidad Baja	 Baldío Urbanizable
 Habitacional Densidad media consolidada	

Fig 2. Tipo de uso de suelo. Sauzal 2024






Variable: Permeabilidad visual **Indicador:** Nivel de permeabilidad **Clave:** PV\_NP\_01

No. Ficha: 09



**Fig 1.** Nivel de permeabilidad. Sector Sauzal.

**Simbología**

-  Barrera física
-  Visibilidad
-  Sin visibilidad

En cuanto al nivel de permeabilidad visual en el área de estudio, existen zonas en donde se imposibilita observar hacia otro lado debido a la colocación de barreras físicas por parte de los habitantes y los muros creados con la aparición de fraccionamientos cerrados.

