



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE DERECHO

**PREDIOS IRREGULARES FRENTE AL DERECHO A LA CIUDAD: UNA
PERSPECTIVA DESDE EL URBANISMO MODERNO.**

TESIS

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL GRADO DE

MAESTRA EN DERECHO

PRESENTA

MARY CARMEN RESÉNDIZ PÉREZ

DIRIGIDO POR

MTO. JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ RAMOS

Querétaro, Qro. A noviembre de 2019



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE DERECHO
MAESTRÍA EN DERECHO

**PREDIOS IRREGULARES FRENTE AL DERECHO A LA CIUDAD: UNA PERSPECTIVA DESDE
EL URBANISMO MODERNO.**

Tesis

**Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de
Maestra en Derecho**

Presenta

Mary Carmen Reséndiz Pérez

Dirigido por:

Mtro. José María Hernández Ramos

Mtro. José María Hernández Nombre de Sinodal

Presidente

Dr. Raúl Ruiz Canizales

Secretario

Dr. Norberto Alvarado Alegría

Vocal

Mtro. Calixto de Santiago Silva

Suplente

Dr. Luis Avendaño González

Suplente

**Centro Universitario, Querétaro, Qro.
Noviembre de 2019**

México

RESUMEN

El abordaje de la presente versa sobre la importancia de destacar el derecho de mayor importancia en nuestros días, que es más conveniente; si regularizar los predios, desde la visión del derecho a la ciudad en el marco del urbanismo moderno, o bien defender un derecho que sea consiente desde la perspectiva teniendo en cuenta la necesidad de aplicar el Derecho de Ciudad, analizando las causas que originan los problemas en cuanto a la regulación de predios, el impacto en la planeación de las ciudades y el desarrollo urbano en cuanto a la expansión de las urbes y carencia de servicios que son indispensables para establecer un Derecho a la Ciudad efectivo, obteniendo una visión de las problemáticas que se generan en el mencionado ámbito.

A través de un ejercicio de ponderación entre la regularización de predios y el derecho a la ciudad se analizan los principales aspectos relacionados entre sí, la importancia que debe brindarse a la regulación de predios bajo la exigencia del particular o bien brindar la protección ciudades acordes a la ley, donde se establezcan y se exijan los parámetros que eviten la existencia de predios irregulares, contribuyendo a una toma de conciencia orientada a la importancia de cumplir con los requisitos para regularizar predios, esto es contribuir a la formación de ciudades legalmente formadas y minimizar la problemática de regulación.

Palabras clave: asentamientos irregulares, derecho a la ciudad, derecho urbano.

SUMMARY

The approach of the present one deals with the importance of highlighting the right of greater importance in our days, which is more convenient; Regularly rights, from the vision of the right to the city, to the framework of modern urbanism, or, the defense, the right to the sea from the perspective, to the need to apply the law of the city, the analysis of the causes that cause the problems. in terms of the regulation of properties, the impact on the planning of cities and urban development in terms of the expansion of cities and the lack of services that are essential for a right to the effective city, obtaining a vision of the problems that are generated in the mentioned area.

Through an exercise of weighting between the regularization of properties and the right to the city, the related aspects are analyzed, the importance that must be given to the regulation of the properties under the requirement of particularity or the protection of the cities According to the law, where it is stable and the parameters that prevent the existence of irregular properties are required, contributing to an awareness oriented to the importance of complying with the requirements to regularize properties, this is to contribute to the formation of legally formed cities and minimize The regulatory problem.

Keywords: irregular settlements, right to the city, urban law.

DEDICATORIAS

A los alumnos de la Universidad Autónoma de Querétaro que se interesan por la investigación.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

AGRADECIMIENTOS

Agradezco primeramente a Dios porque me ha privilegiado de la vida que llevo y con ella la oportunidad de concretar cada sueño.

Agradezco a mis padres José Benito y Ma. del Carmen, a mis hermanos Lidia, Efraín, Oscar, Hugo y Jimena, por el apoyo que incondicionalmente me han brindado en mis sueños y proyectos, siempre han sido mi impulso para seguir, prevaleciendo el amor, unión y fortaleza.

Agradezco a todos mis profesores que han sido parte de mi formación académica y que han sido parte medular para lograr alcanzar mis sueños profesionales.

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	10
2.	DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	133
3.	OBJETIVO GENERAL.....	199
4.	OBJETIVOS PARTICULARES.....	199
5.	PREMISAS.....	20
6.	JUSTIFICACIÓN.....	233
	CAPÍTULO PRIMERO MARCO CONCEPTUAL.....	266
1.1.	Derecho a la Ciudad.....	266
1.2.	Derecho Urbano / Urbanístico.....	288
1.3.	Servicios Públicos.....	30
1.4.	Servicios urbanos.....	322
1.5.	Subdivisión.....	366
1.6.	Vivienda Adecuada.....	399
1.7.	Movilidad.....	40
1.7.1.	Derecho de Vía.....	444
1.8.	Asentamientos irregulares.....	466
1.9.	Ciudades cerradas (amuralladas).....	488
	CAPÍTULO SEGUNDO INTERVENCIÓN DEL ESTADO PARA LA REGULACIÓN PREDIOS.....	501
2.1.	Requisitos para la regulación de predios.....	511
2.2.	Autorización para subdividir fraccionamientos.....	533
	CAPÍTULO TERCERO CRECIMIENTO DESORDENADO DE LAS CIUDADES SIN PLANEACIÓN.....	545

3.1. Carencias de Servicios	566
3.2. Problemas Ambientales	60
3.3. Problemas de Movilidad	644
3.4. Consecuencias jurídicas para la regulación de predios	677
<i>CAPÍTULO CUARTO DERECHO A REGULARIZAR LOS PREDIOS</i>	<i>70</i>
4.1. Derecho a la Propiedad como un derecho humano	71
<i>CAPÍTULO QUINTO PONDERACIÓN ENTRE EL DERECHO A LA CIUDAD Y EL DERECHO URBANO FRENTE A LA REGULARIZACIÓN DE PREDIOS.....</i>	<i>72</i>
REFERENCIAS:	83

Dirección General de Bibliotecas UAO

Índice de Cuadros

<i>Tabla 1 Regularización de Predios.</i>	22
---	----

Dirección General de Bibliotecas UAQ

Índice de Imágenes

*Ilustración 1 Pirámide de la movilidad urbana.*_____ 422

*Ilustración 2. Distribución por modo de transporte.*_____ 66

Dirección General de Bibliotecas UAQ

1. INTRODUCCIÓN.

La presente investigación se refiere a la importancia que conlleva la regularización de predios caracterizados como irregulares en el marco del Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, debido al constante desarrollo y crecimiento de las ciudades los predios cuya condición suelen ser propiedades ya sea comunitarias o ejidatarios o en su caso por la repartición de herencia de particulares se ven absorbidos por la urbanidad y como consecuencia de ello, los planeadores de la ciudades se enfrentan a las problemáticas que generan los predios irregulares para así cumplir con los objetivos contemplados desde las mencionadas perspectivas así como también las implicaciones jurídicas que ello conlleva.

En las implicaciones jurídicas, es muy frecuente que en el mencionado ámbito que nos enfrentemos a problemas relacionados con la escrituración de las propiedades denominadas irregulares, lo que significa el interés particular de la presente, dado que para ello se deben contemplar una serie de requerimientos legales, los cuales son esenciales para establecer las condiciones optimas para obtener regulación de los predios que de que hablan, para hacer posible la escrituración, sin embargo, en la gran mayoría de los casos los ciudadanos no cumplen con los mismos, además de su impacto en lo referente a la planeación de la ciudad y el Derecho Urbano. Por ello pretendo responder a dilucidar el impacto de fraccionar sin permisos y sus consecuencias en la planeación urbana y el derecho a la ciudad, analizando la normatividad de los predios irregulares, los debidos procedimientos que se tienen que llevar a cabo y ponderarlo frente al Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, para obtener la planeación urbana adecuada, invitando al estado a contemplar ciertos cambios en el aspecto jurídico que faciliten el trámite de escrituración, en este último aspecto se contemplaran también las responsabilidades y sus respectivas sanciones en cuanto al roll que juega en el derecho a la ciudad como suelen ser los casos en los que se permite una subdivisión de cierto predio para determinadas finalidades sin contar con las

autorizaciones correspondientes o en su caso con respectivos requisitos para ejecutar el procedimiento.

En un primer capítulo comentaremos la importancia de la regularización de predios, lo referente a la problemática de la subdivisión de los predios y sus implicaciones en la planeación de las ciudades, posteriormente abordaremos los conceptos del Derecho a la Ciudad su conceptualización desde diversas perspectivas, como son las teorías asociadas a la forma en que se crean y recrean las ciudades y los diversos servicios públicos como urbanos así como también comentaremos sobre la infraestructura que se requiere y lograr los objetivos de la ideología por mencionarlo de alguna manera del Derecho a la Ciudad, que consiste en sensibilizar a la ciudadanía como los actores principales de su construcción y en lo referente al Derecho Urbano, analizaremos los aspectos en los cuales interviene el Estado como responsable de proporcionar las condiciones de movilidad en una ciudad digna y eficaz, proporcionar viviendas adecuadas y atender los aspectos relacionados con asentamientos irregulares, los requisitos para la regulación de predios sus respectivas autorizaciones para subdividirlos.

En el trascurso del capítulo tercero, analizaremos las implicaciones del crecimiento desordenado de la ciudades sin planeación, las afectaciones que originan las carencias de servicios públicos como son el agua, la luz, el transporte, además de incluir los problemas ambientales a los que se enfrentan las grandes urbes y los problemas de movilidad subsecuentes aunado a las consecuencias jurídicas que la regulación de predios implica.

Finalmente en el marco de los predios irregulares y las implicaciones jurídicas abordaremos los aspectos relacionados con el Derecho a la Propiedad como un derecho humano con la finalidad de conjuntar las problemáticas de las partes involucradas, es decir Estado y ciudadanía para responder a las finalidades de la presente investigación.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.

En la actualidad los cambios sociales, económicos y tecnológicos han contribuido a la relevancia de los discursos y constructos referentes al derecho urbano y el derecho a la ciudad, las distancias recorridas según sea la situación o necesidad, la ubicación de los centros de trabajo, las formas de organización de los denominados corredores industriales, la movilidad de los lugares circundantes a las zonas de trabajo, ya sea hacia los mencionados o en su caso a las ciudades lo que posteriormente originara las llamadas ciudades dormitorio, el acceso a los servicios educativos, es decir, aquellos ciudadanos que se movilizan desde su lugar de origen ya sea al centro educativo más cercano a su región o en su caso a la ciudad y la movilidad que en la ciudad misma se genera por las actividades propias de la vida urbana, como el fenómeno de recoger a sus hijos en sus escuelas para llevarlos a casa, son situaciones que realzan la importancia de abordar la problemática que hoy por hoy generan y trascienden a las diversas esferas de la vida pública relacionadas con el Derecho Urbano y el Derecho a la Ciudad.

Con base a lo anterior, la perspectiva que se tiene del Derecho Urbano así como el Derecho a la Ciudad, la cual es muy escasa debido a que son figuras que no son tomadas en cuenta en las diversas dependencias inmersas en el tema para regularizar la propiedad, es decir, aquellas que participan al momento de iniciar una subdivisión de predio acorde al desarrollo urbano de cada región, la incorporación de algún predio en el sistema catastral, la inscripción en Registro Público de la Propiedad y del Comercio, originarán el fenómeno de los predios irregulares, precisamente por no tener una visualización desde el Derecho a la Ciudad como un derecho social y humano, sin dejar de lado el Derecho Urbano, que es esencial para el desarrollo de las urbes, siendo un elemento esencial la propiedad, la cual se encuentra contemplada en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2017). La importancia de la toma de conciencia con respecto al Derecho a la Ciudad radica en concebir que la ciudad es de todos y cada uno de

quienes la habitan y la visualización de la misma como una construcción de la vida colectiva, menciona Borja (2003) citado por Sugranyes y Mathivet en Ciudades para todos: por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias (2010) “es un espacio político, donde es posible la expresión de voluntades colectivas, es un espacio para la solidaridad, pero también para el conflicto”¹, siendo entonces, que el problema se relaciona con la forma en la cual se van construyendo las ciudades, en otras palabras si la conformación de las ciudades gira en torno a dar respuesta a las actividades económico – productivas de la región o dar respuesta a las necesidades humanas de quienes la habitan la cual desde esta visión la van creando y recreando lo comentado por Borja pretende concebir al hombre como el elemento principal y protagonista de la urbe en su búsqueda por una ciudad donde se pueda vivir dignamente, reconocerse parte de ella, distribuyéndose los recursos equitativamente, así como también otorgando los servicios esenciales para el desarrollo humano, en concreto el conflicto será el de responder a un modo de producción y a las necesidades de sus habitantes.

Por otra parte, la idea de concebir el Derecho a la Ciudad como un lugar donde se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ella y donde “posibilite la distribución equitativa de diferentes tipos de recursos: trabajo, de salud, de educación, de vivienda, recursos simbólicos: participación, acceso a la información, etc.”² Borja (2003) citado por Sugranyes y Mathivet en Ciudades para todos: por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias (2010), nos proporciona una visión también llamada por Sugranyes y Mathivet como la democratización de la ciudad siendo está la base ideológica de la forma en que los mencionados conciben la construcción del Derecho a la Ciudad, es decir, donde las personas nos podamos desarrollar libremente sin generar conflictos de rose con el vecino, o bien, que

¹ Sugranyes, A. y Mathivet, C., Ciudades para todos: por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias. Chile: HIC., 2010. P. 24

² Sugranyes, A. y Mathivet, C., Ciudades para todos: por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias. Chile: HIC., 2010. P. 24.

tengamos los servicios necesarios e indispensables que permita el vivir pleno de la ciudadanía.

En otras opiniones, en lo referente al Derecho a la Ciudad consideran la naturaleza cambiante del mundo social como la base que transforma la vida urbana como es el caso de Lefebvre (2011) en su artículo “del derecho a la ciudad a la universalidad de la urbanización moderna”³, quien coloca en la mesa de análisis a la planeación de las ciudades en respuesta a las necesidades de quienes las habitan, es decir, que conforme al crecimiento poblacional del cual se trate se desarrollen programas de vivienda, escuelas, centros de trabajo, espacios culturales y de entretenimiento, espacios públicos de convivencia, espacios deportivos, en oposición al modelo que consiste en que la planeación de la ciudad se lleve a cabo en respuesta a las actividades económicas y productivas. Como se ha mencionado el Derecho a la Ciudad se ha convertido en un discurso preponderante en la actualidad y por su puesto el Derecho Urbano forma parte de ese discurso, ya que para que ser de un desarrollo adecuado se requiere que también estén suministrados de forma adecuada los servicios urbanos, esto es, que sean suficientes para abastecer el volumen de la población que con el tiempo se va generando en las urbes.

Sin embargo, al contemplar estos aspectos, genera una serie de problemas, entre ellos, el no reconocimiento de ese derecho, o bien un derecho limitado desde la perspectiva del ciudadano, que al momento de hacerlo valer, se tiene la creencia de exigir ese reconocimiento, pero también debemos contemplar que entra la figura del Estado como responsable al no regular conforme al Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, la mencionada responsabilidad del estado radica en lo referente a la vivienda por mencionar un caso, dado que la vivienda es considerada como un derecho humano, entonces, si el estado no atiende ese aspecto relacionado con la

³ Lefebvre, H., Del “derecho a la ciudad” de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna, Laurence Costes. Artículos y notas de Investigación, en línea Septiembre 2011-febrero 2012, Recuperado el 22 de marzo de 2017.

vivienda digna infringe los estatutos establecidos en los convenios adquiridos en el caso particular de países afiliados a organismos mundiales relacionados con los derechos humanos como pueden ser la Organización de las Naciones y Unidas (ONU) en lo referente a la regulación de predios irregulares cuya condición y características se abordarán más adelante, en la práctica se suele enfrentar a los casos relacionados con predios denominados comunales y ejidales las cuales se designan como propiedades colectivas, por ejemplo; si se procediera a una subdivisión de predios, sin previa consulta con los propietarios, se estaría violando el derecho a la propiedad colectiva de los propietarios y en consecuencia se atentaría a lo contemplado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, título primero, capítulo I. de los Derechos Humanos y sus garantías en su artículo primero, y 102, Apartado B, referente a los organismos de protección de los derechos humanos según los expertos en la materia, lo anterior, es la consecuencia de no contemplar la colectividad incidiendo en las esferas de la política en función de la situación de la cual se trate, como por ejemplo; la afectación a reservas naturales, ríos, bosques, y dependiendo de la orografía en la cual se esté planeando el desarrollo urbano la flora y la fauna de la región algunas de las experiencias más cercanas a lo mencionado en nuestro país ha sido la construcción de la “Autopista Toluca – Naucalpan” y la afectación que ello ocasiona al bosque otomí de Xochicuátla, y la construcción de andadores turísticos en la isla Holbox municipio de Lázaro Cárdenas en Quintana Roo, lo que ha generado grandes problemáticas en la que el estado se ve conflictuado en resolverlas, por un lado protegiendo el derecho humano de una vivienda digna, pero también sin dejar de observar que se interpone las cuestiones de la naturaleza, que en la actualidad se ven severamente afectadas por estas obras, entonces, el equilibrio entre ambos aspectos, resulta ser complicado en aplicarse.

Aunado a lo asociado a la problemática de la propiedad colectiva de predios el derecho a la ciudad contempla que existan los servicios urbanos, siendo los servicios de agua, luz, alcantarillado y transporte los más relevantes, en el caso del

agua es considerada también un derecho humano la administración y control de la misma para las diversas actividades propias de las ciudades, desde la forma de vida de los ciudadanos, las actividades económico – productivas e incluso los servicios de salud. La intervención del estado en este tema es primordial como más adelante se abordara, la luz hace posible el funcionamiento de una ciudad en el sentido de que posibilita las actividades productivas que inciden en las economías tanto de los ciudadanos como a nivel país, represente una fuente indispensable para el día a día, el alcantarillado, que permite la distribución de aguas pluviales y residuales, y con el cual se pueden evitar diversos focos de infección, evitando con ello problemas de salud que pueden surgir a raíz de la falta de planeación de este servicio, y finalmente el transporte que es la red carretera que comunica los diferentes destinos de las actividades vitales de la ciudad, ya sea el asistir al colegio por los niños, el trayecto al trabajo, la asistencia a centros de entretenimiento, convivencia social y cultural, por lo tanto, el Estado juega un rol relevante dado que debe posibilitar el acceso a los mencionados espacios a todos los habitantes de la ciudad de aquí que en aras de contar con un transporte funcional y al alcance de todos tanto en el sentido de las economías de los ciudadanos como en el acceso a los servicios en la actualidad se menciona el discurso de la llamada “Movilidad Urbana”, que a grandes rasgos consiste en tener la mayor diversificación posible de medios de transporte para reducir en tiempo y distancia de los traslados a los diversos destinos de la vida de una ciudad, además de responder al discurso de la conciencia ecológica de las grandes ciudades de la actualidad. Lo anterior conlleva a tener igualdad de condiciones para el ciudadano, y son puntos que no se toman en cuenta, lo que genera no solo uno, sino más conflictos, como una problemática social con demandas constantes a la autoridad por la falta de una planeación al no contemplar tanto en el Derecho a la Ciudad como el Urbano. El dilema mencionado entre la ciudadanía y su relación con el Derecho a la Ciudad y la intervención del Estado como responsable de la generación del desarrollo del mismo nos permite establecer el panorama en el que se encuentran cada una de las partes que

intervienen en la planeación urbana y el desarrollo económico del espacio social del cual se aborde.

Finalmente, es necesario reconocer en la Legislación el Derecho a la Ciudad así como el Derecho Urbano, cuya función se relaciona para realizar una distribución adecuada el suelo, para la correcta aplicación de los bienes, y otorgamiento de los servicios urbanos, dado que “la planeación, ordenación e integración del desarrollo urbano, como base para la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población son procesos esenciales”⁴, como se comenta en la exposición de motivos del Código Urbano del estado de Querétaro, que para los fines de la presente se considera como fundamento jurídico dentro del marco legal vigente, en el documento mencionado se contemplan las disposiciones básicas para normar el desarrollo urbano, las finalidades que se buscan concretar en el ejercicio de las facultades del ámbito de competencia que pretenden orientar o reorientar una planeación urbana equilibrada y poblacional de la entidad a fin de evitar impactos económicos negativos que incidan en el deterioro social y humano debido a un crecimiento desordenado, en ello se incorporan la ordenación y regulación de áreas rurales en el sentido de vincular las actividades del campo con las de una ciudad, logrando con ello un ambiente de armonía y lograr una distribución equitativa de los recursos generados, así como también del goce de los beneficios obtenidos para todos, también se contempla los casos y las medidas para la protección de la imagen y contenido del acervo histórico – cultural de la entidad, es decir, se consideran también dentro de una plan de desarrollo urbano en el caso de Querétaro, los espacios emblemáticos y protagonistas de la historia como el Cerro de las Campanas, la leyenda de la fundación de la ciudad del Convento de la Cruz por mencionar ejemplos y las áreas de convivencia social y

⁴ Exposición de Motivos del código urbano del estado de Zacatecas.
<http://www.congresozac.gob.mx/content/leyes/codigos/C%C3%B3digoUrbano.pdf> pag.1

entrenamiento como suelen los parques, las unidades deportivas y centros de convenciones.

3. OBJETIVO GENERAL.

En acuerdo con lo mencionado, en el marco del derecho urbano y el derecho a la ciudad, lo referente a la planeación urbana de la entidad que se pretenda abordar el objetivo general consiste en:

Verificar el impacto de fraccionar predios sin permisos en términos de los beneficios o perjuicios obtenidos como consecuencia de ello, en la planeación urbana.

4. OBJETIVOS PARTICULARES.

En consecuencia el interés particular de la presente investigación tendrá como objetivos particulares los siguientes:

1. Analizar la normatividad de los predios irregulares contemplando el Derecho a la ciudad y el Derecho Urbano.
2. Analizar la reglamentación de los procedimientos que conllevan la regulación de predios.
3. Realizar una ponderación entre el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano contra la regularización de predios.
4. Analizar la legislación en el Estado para verificar si contempla el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano.

5. PREMISAS.

En el dilema de la planeación urbana / derecho a la ciudad, en ocasiones los retos a los cuales nos enfrentamos en el momento que comenzamos el proceso de regularización de predios, son aquellos casos en los cuales ciertos predios carecen de frente, en primera instancia por los problemas asociados al proceso de escrituración debido a que de acuerdo con él;

Artículo 169. Se entiende por subdivisión de predios urbanos, la partición en dos o más fracciones que no genere una o más vialidades, que cuente con frente a una vialidad de origen federal, estatal o municipal, limitándose el número de lotes de la subdivisión a lo que la densidad de población establezca para los usos de suelo habitacionales del instrumento de planeación vigente en la zona. (Ref. P. O. No. 26, 22-V-15).

Para que los notarios puedan autorizar escrituras públicas relativas a dichas fracciones, requerirán que se les exhiba el documento con el cual haya sido aprobada la subdivisión por la autoridad competente y se hará mención de tal circunstancia en el instrumento notarial respectivo, agregándose el documento al apéndice. (Adición P. O. No. 26, 22-V-15). (Código urbano del Estado de Querétaro, 2017).⁵

En las mencionadas características de los predios que carecen de frente resulta muy complicado que se pueda llevar a cabo una adecuada planeación urbana y en consecuencia nos veremos en la necesidad de implementar servidumbres de paso

Artículo 170. Procederá la partición de un predio rústico cuando los lotes resultantes queden con frente a vías públicas existentes, caminos vecinales o caminos reales.

Cuando para la procedencia de una subdivisión, sea necesario constituir una servidumbre de paso, ésta deberá dar acceso a un máximo de diez lotes y tener una longitud máxima de cuarenta metros y un ancho mínimo de seis metros. En caso que el fondo de los lotes resultantes sea mayor a quince metros, el ancho de la servidumbre no será menor a ocho metros.

Las servidumbres a que se refiere el párrafo anterior, serán consideradas vías públicas, las que deberán construirse con las características de vialidad que la autoridad municipal considere, dependiendo del número de predios producto de la densidad e intensidad del suelo. (Código urbano del Estado de Querétaro, 2019:Cap. 5).⁶

⁵ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 169.

⁶ QUERÉTARO: Código Urbano, 2017, Artículo 170.)

Debido a ello, en la actualidad cuando se vea la necesidad de solicitar el mencionado procedimiento genera conflictos con las partes involucradas, es decir, en el ámbito jurídico legal es demasiado complicado que se apruebe, conflictos asociados a los colindantes con el predio debido a que en ocasiones la generación de una salida puede afectar a terceros, por ello, es indispensable contemplar el plan de desarrollo social para evitar la saturación de viviendas, esto es hacer valer el Derecho a la Ciudad.

Otro de los aspectos a considerar son los casos en los cuales los predios a regularizar con cumplen con los metros de frente requeridos conforme al plan urbano de desarrollo, lo cual se encuentra contemplado en el Código Urbano en su capítulo quinto vigente como sigue:

Artículo 171. Para emitir autorización de subdivisión de predios urbanos, se deberá cumplir con lo siguiente: (Ref. P. O. No. 26, 22-V-15).

En la fracción:

IV. Que las dimensiones de los predios resultantes de la subdivisión, se ajusten a las dimensiones establecidas en la zona, de acuerdo con los programas de desarrollo urbano y las densidades de población propuestas y, en su caso, conforme a las características con las que fue autorizado el desarrollo inmobiliario en que se ubiquen; (Código urbano del Estado de Querétaro, 2019:Cap. 5).⁷

En este caso, se puede decir, que el problema es que el predio cuenta con el frente pero ahora no cumple con las dimensiones del frente requerido conforme al plan de desarrollo urbano, consecuentemente nos encontramos nuevamente en conflicto con las partes involucradas en el proceso de regularización de predios, por un lado ya que el ciudadano se siente afectado en que no se le permita la regulación de su predio, pero desde la perspectiva del Derecho a la Ciudad y que es parte fundamental en esta investigación, el estado es el responsable de proteger su

⁷ QUERÉTARO: Código Urbano, 2017, Artículo 171.)

derecho de vivienda digna, de contar con un espacio que se considere equilibrado entre el área y los servicios, lo que nos lleva a resaltar el Derecho a la Ciudad.

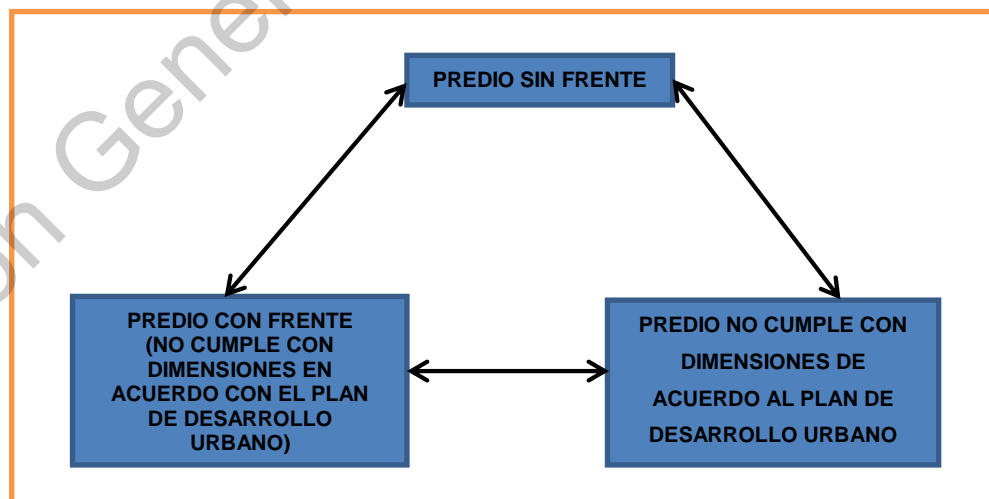
Finalmente cuando el predio no cumple con la superficie requerida en acuerdo al plan de desarrollo urbano vigente:

Artículo 171. Para emitir autorización de subdivisión de predios urbanos, se deberá cumplir con lo siguiente: (Ref. P. O. No. 26, 22-V-15).

- I. Densidad de población del predio origen delimitada de acuerdo al máximo posible de lotes, según la dimensión mínima, la densidad de población y el uso de suelo, establecidos en los programas de desarrollo urbano; (Código urbano del Estado de Querétaro, 2017:Cap. 5).⁸

Ahora nos enfrentamos al caso en el cual el terreno es muy pequeño, por lo tanto, al iniciar su respectivo proceso de regularización resulta demasiado problemático llevarlo a cabo desde la visión de las partes involucradas en los distintos ámbitos competentes, que podemos esquematizarlo de la siguiente manera:

Tabla 1 Regularización de Predios.



⁸ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 171.

Si bien es cierto que todo lo anteriormente mencionado, está relacionado con un plan de desarrollo urbano, y considerando que este:

... expone la necesidad de contar con un plan urbano en el que se expresen las previsiones para la organización y el desarrollo futuro de la Ciudad e instrumenten los reglamentos o normativas necesarias en función de lo previsto por el plan. Recuperado de <http://ingenieria-unc.blogspot.mx>.⁹

Analizamos los puntos centrales de la regularización de predio y sus implicaciones que inciden en el marco jurídico así como también en lo relacionado con el Derecho a la Ciudad y la importancia que ello conlleva debido a que en función de la relación de estos dos ámbitos se logra un adecuada y funcional planeación de la ciudad que dé respuesta a las necesidades de todos los que la conforman, atendiendo de esta manera el Derecho Urbano.

6. JUSTIFICACIÓN.

Existe una serie de problemas al no contemplar el derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano al momento de la regularización de los predios, ya que el Estado no cumple con la legislación adecuada para evitar que existan los asentamiento irregulares, generando con ello de igual manera la problemática de los servicios urbanos, de los cuales el Estado también es el responsable, pero al rehusarse de contemplar los derechos ya mencionados únicamente genera mayor responsabilidad y aumentan las demandas de los ciudadanos.

Ya que cuando se generan nuevas colonias de alguna forma hay exigencias por parte de las autoridades competentes para la regulación de predios al conformarse las mismas, sin embargo, cuando la irregularidad de los predios que de manera particular los ciudadanos pretenden regularizar y encuentran una serie

⁹ William, A. (2011) Ingeniería civil – unc. Recuperado el 28 de enero de 2017 de <http://ingenieria-unc.blogspot.mx/2009/06/plan-de-desarrollo-urbano-concepto-un.html>

de requisitos que no pueden cumplir y que los mismos se encuentran establecidos en la legislación, como lo es; mínimos frente a calle, superficie, lo cual, es donde sientan las bases de esta investigación ya que para realizar la petición de ese derecho social; la regulación de un predio, cuyo derecho debe ser tomado como un derecho humano, es necesaria la interacción de otros derechos que deben ser contemplados, esto es, el Derecho a la Ciudad, en ello intervienen los espacios libres, espacios abiertos destinados para la estancia, convivencia social, ocio, práctica de deportes y espacios culturales, la actual tendencia de los desarrollos habitacionales que incluye la implementación de áreas de juego y esparcimiento, en otras palabras, las áreas verdes, áreas deportivas, vialidades diseñadas para la circulación vehicular y peatonal, inclusive espacios denominados ciclovías (es una vialidad especialmente destinada para medios de transporte que no cuenten con motor, principalmente bicicletas. Una ciclovía puede estar integrada a una calle o puede estar aislada mediante el uso de camellones, rejas, banquetas o cualquier otro elemento que separe de manera física a la ciclovía de una vialidad destinada a vehículos motorizados), y todo ello debe de incorporarse a la planeación de la ciudad y desarrollo urbano para hacer posible el disfrute de los servicios públicos y urbanos correspondientes como ya lo hemos comentado, los cuales son los relacionados al abastecimiento de luz, agua y comunicación carretera para hacer posible la vida urbana en paz, armonía y seguridad como lo hemos mencionado es Lefebvre (2011) quien ha colocado en el escenario de las políticas públicas, la importancia del derecho a la ciudad, y que radica en el reconocimiento de que es una ciudad que pertenece a todos los individuos que la habitan dado que el mundo social es dinámico y cambiante la planeación de las ciudades en consecuencia se transforman. Ahora bien el conjunto de transformaciones de las ciudades depende de:

La efectividad de ese derecho colectivo e individual a la ciudad, territorio de la urbanización, y al espacio social en los cuales se va y viene libremente, en donde se ha sido seleccionado, según sus medios, el lugar de residencia, en donde se accede a los

servicios que la colectividad asegura o asume, sin los cuales no hay una verdadera vida urbana. (Tribillon, 2003:5).¹⁰

Los servicios a los que Tribillon citado por Ugalde, V. en su artículo “Derecho a la ciudad, derechos en la ciudad” (2014) se refiere son los asociados a la educación, salud, energía, telecomunicaciones, transportes, desarrollo cultural propios de la naturaleza intrínseca a la vida urbana.

La colectividad, ya no solo es un derecho en particular, sino una serie de derechos de terceros que tienen que ser respetados de tal manera que sin sacrificar el derecho a la obtención de una regularización, de igual manera no se afecte un derecho del ciudadano vecino, ello, además de tener una visión que debe contemplar también el Derecho Urbano, ya que en el mismo momento surgen más derechos que van implícitos al realizar la regularización del predio, siendo la accesibilidad a los servicios urbanos, generando así una vida social digna, lo que conlleva a generar un ambiente propicio en igualdad de condiciones y sobre todo a proteger desde raíz ese derecho fundamental a la reglamentación del derecho de propiedad. Con eso, también se evitan problemas a futuro, ya que al haber escasez de los servicios urbanos, hace que se generen conductas de choque social, por acaparar los servicios, es decir, se genera una lucha por la subsistencia esencial de cada persona.

Lo anterior, nos lleva al punto medular, que cuando se hace una planeación correcta tomando en cuenta dos enfoques como lo es el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, creando así, una legislación que contemple estos derechos, la regulación de los predios podrán llevarse a cabo de una mejor manera trayendo consigo beneficios y evitando con ello muchos conflictos sociales.

¹⁰ Ugalde, V. (2014).

Derecho a la ciudad, Derecho en la ciudad.

Recuperado el 23 de Enero de 2017 de <http://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v30n3/0186-7210-educm-30-03-00567.pdf> P. 5

CAPÍTULO PRIMERO

1. MARCO CONCEPTUAL

1.1. Derecho a la Ciudad.

El derecho a la ciudad se origina a mediados de 1968 se le reconoce como iniciador del movimiento a el francés Henri Lefebvre (2011) quien basara su discurso en el impacto del capitalismo en la ciudades industriales, lo cual significa el hecho de concebir a la ciudad como producto del desarrollo industrial y asume que la ciudad se convierte en una presa de los intereses del capitalismo, contrario a ello, lo que se pretende es una reivindicación del hombre como el que la crea y recrea para vivir en ella dignamente, en paz y armonía.

Los cambios sociales, económicos y culturales como consecuencia de la modernidad / modernización han contribuido de manera muy significativa en la construcción y el reconocimiento del derecho a la ciudad, si “la ciudad es un asentamiento humano permanente, densamente poblado y relativamente grande de cuyos habitantes son socialmente diferentes y no producen de manera directa su propio alimento” (Light, 1992: 236),¹¹ en consecuencia, las actividades económicas y los desarrollos industriales cada vez más generan que en algunas ocasiones las distancias hacia los centros de trabajo sean mayores, demeritando el tiempo libre que del cual la ciudadanía puede disponer para la realización de otras actividades e incidiendo en su forma de vida de ahí la importancia de construir y planear las

¹¹ Ligth, D., Sociología. México, Mc. Graw. Hill, 1992, P. 236.

ciudades de tal manera que resultan funcionales para sus habitantes y no generen caos social.

Ahora bien desde la visión de quienes conformamos una ciudad y la idea de que la construimos como consecuencia de la naturaleza cambiante del mundo social, podemos decir que adquirimos derechos esto es como lo menciona Delgadillo (2012) el derecho al "...uso intenso de una ciudad y al uso pleno de sus lugares de encuentro y de intercambio social y cultural, producto de la gran revolución que la sociedad urbana realizaría".¹², el mencionado comenta que hacemos uso de todo lo que conforma una ciudad, es por ello que establecen derechos y normas de convivencia y leyes que las rigen, al considerar la opinión de Delgadillo inferimos que se sugiere la participación del estado en cuanto a lo que se refiere de las normas y leyes, y a su vez en la comprensión que el ciudadano de manera responsable debe asumir, generando una conciencia de equilibrio constante, erradicando una mentalidad egoísta y abriendo la posibilidad de concebir las relaciones humanas inevitables que por naturaleza se genera en las urbes, evitando con ellos grandes problemáticas.

Para Lefebvre, (1972) la construcción de las ciudades se encuentran inmersas en el dilema de responder a las necesidades del mercado y responder a las necesidades de quienes las habitan, en este caso el observo los fenómenos sociales ocasionados por la revolución industrial, donde la mayor parte de los campesinos migraron hacia las ciudades industriales y en torno a ellas se construyeron las llamadas ciudades industriales. Sin embargo entendamos el Derecho a la Ciudad como un derecho humano y tomemos conciencia de que todos y cada uno de quienes la habitamos contribuimos a su creación y recreación de la misma.

¹² El derecho a la ciudad en la Ciudad de México. ¿Una retórica progresista para una gestión urbana neoliberal. Andamios. Revista de Investigación Social [en línea] 2012, 9 (Enero-Abril). Recuperado el 14 de noviembre de 2016 de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=62823326006> 119

1.2. Derecho Urbano / Urbanístico.

En términos generales, el origen de la palabra urbe proviene del latín Urbis que significan la ciudad, se dice también que se relaciona con la ciudad Ur, de la civilización sumeria, en la baja Mesopotamia, en el transcurso de la historia se fue construyendo el derecho urbano.

En la opinión de Spantigati (1978) “La disciplina urbanística es un sistema unitario, un conjunto de instituciones jurídicas relacionadas y coordinadas entre sí”,¹³ lo cual nos hace referencia a que lo concerniente a lo urbano se desarrolla en el ámbito jurídico y por lo tanto, le corresponde a la administración pública su administración y control, es decir, lo relacionado con:

Regular las conductas humanas que inciden en el funcionamiento de las ciudades, para la adecuada organización de su territorio y la correcta operación de sus servicios públicos, con el fin de otorgar a sus moradores el hábitat requerido por la dignidad humana.¹⁴ (Fernández, 1978:2).

Fernández, menciona ciertos elementos que constituyen la vida en la urbe nos comenta de aspectos relacionados con la organización de su territorio, lo que implica la participación del Estado entre otros aspectos que posteriormente se analizaran, los servicios públicos, es decir, los servicios de agua, luz eléctrica y transporte público, considerados como los más relevantes y el sentido de la dignidad humana que se deriva de la conjunción de los aspectos mencionados además incluir ciertos aspectos que tienen que ver con los derechos humanos que en el transcurso de la presente se abordaran.

¹³ Spantigati, Federico, Manual del derecho urbanístico, Madrid, montcor 1978, p. 71

¹⁴ Carceller, F. A. (1997). Introducción al Derecho Urbanístico. Madrid: Tecnos. P. 2

Para Carceller el derecho urbanístico significa:

Un conjunto de normas jurídicas que, por sí mismas o a través del planteamiento que regulan, establecen el régimen urbanístico de la propiedad del suelo y la ordenación urbana y regulan la actividad administrativa encaminada al uso de suelo, la urbanización y la edificación.¹⁵ (Carceller, 1997:17)

En acuerdo con Carceller se toma en cuenta uno los intereses particulares de la presente en el sentido de mencionar lo relacionado con la propiedad de suelo, dado que uno de los aspectos y problemáticas a las que nos enfrentamos en la práctica de la planeación urbana ya sea la forma desordenada de crecimiento, son los fenómenos que se presentan en términos de urbanística con los denominados predios irregulares y más concretamente la división de esos predios de tal manera que se incorporen adecuadamente a un plan de desarrollo urbano que responda a los requerimientos de las instancias involucradas para lograr el objetivo de una calidad de vida en la ciudad de manera funcional y equilibrada.

En la opinión de Parada (2000) el derecho urbanístico es “el conjunto de normas reguladoras, grosso modo, de los procesos de ordenación del territorio y su transformación física a través de la urbanización y la edificación”¹⁶, el objeto de su regulación se relacionan con potestades publicas muy claras, es decir, el conjunto del territorio, la urbanización y la intervención administrativa en el “ius aedificandi”, que significa el derecho del propietario de transformar el propio fundo mediante la construcción de edificaciones para vivienda, industria u otras finalidades, sin embargo, es indispensable que el ciudadano lo haga bajo las exigencias del Derecho a la Ciudad, bajo los parámetro del desarrollo urbano donde al irse expandiendo las urbes se haga de manera ordenada sin que se genere caos, con

¹⁵ Carceller, Introducción al Derecho Urbanístico. Madrid, Tecnos, 1997, P. 17.

¹⁶ Parada, R., Derecho Administrativo, Tomo III, Derecho Urbanístico. España: Ediciones Jurídicas y sociales S. A., 2000, P. 320

el único objetivo de acrecentar una Ciudad con los servicios adecuados conforme la población que la habite.

Entre la planificación del territorio y la edificación se produce un proceso intermedio, el de urbanización, que podemos definir como “creación o modificación de espacios comunes de comunicación (plazas, calles, carreteras, infraestructuras en general) para la posterior creación de núcleos habitados, y que es el objeto central y esencial del derecho urbanístico” (Parada, 2000:320)¹⁷. Por mencionar ejemplos es común observar este fenómeno cuando se desarrollan conjuntos habitacionales debido a las actividades económico – productivas de las ciudad en ocasiones se desarrollan en lugares muy lejanos al centro de la ciudad, por lo cual, es necesario incorporarlos a la planeación urbana en lo que tiene ver con la comunicación carretera para poder desplazarse funcionalmente a ciertos destinos, el desarrollo de la infraestructura que haga posible los servicios urbanos necesarios entre otros.

A manera de resumen, lo referente al Derecho Urbano concierne al ámbito gubernamental de la entidad de la cual se trate en sus respectivos niveles de acción, sin embargo no hay que olvidar que la construcción y planeación de las grandes urbes es una labor de todos los elementos que intervienen en ello.

1.3. Servicios Públicos.

En urbanismo, los servicios públicos de mayor interés son: la educación pública, la salud, la justicia y los servicios generales (luz, agua, transporte internet), Vielsa y Villegas Basavilbaso citado por Ivanega comenta “veían en el servicio público una prestación de la administración de forma directa o indirecta cuyo objeto

¹⁷ Parada, R. (2000). Derecho Administrativo, Tomo III, Derecho Urbanístico. España: Ediciones Jurídicas y sociales S. A. P. P. 320

era la satisfacción de una necesidad pública”¹⁸, en lo mencionado, se esboza la forma en que se administraran estos servicios, para lo cual según la entidad de la que se trate existen modelos de gestión ya bien definidos para llevarlo a cabo.

Los servicios públicos de cierta manera los podemos entender como lo que engloba a actividades, instalaciones y bienes que les corresponde al ámbito gubernamental para así contribuir a los ideales del derecho a la ciudad, por lo tanto, la importancia de la inclusión de los mismos, aunados a los fenómenos de crecimiento y desarrollo de la ciudad implica que la planeación urbana se lleve a cabo de forma conjunta, es decir, entre el Estado y la participación de la ciudadanía.

Desde la visión de lo urbano, una ciudad también la conforman sus vialidades, plazas de uso público y edificaciones de uso privado, implícitamente se encuentran tipificados dos aspectos: el relacionado con la propiedad y el relacionado con el uso, este último también llamado espacio público, cuya regulación le corresponde al estado. En las actividades sociales de la vida urbana en ocasiones nos vemos en la necesidad de hacer uso de espacios como son los jardines centrales para la convivencia social, disfrutar de áreas de esparcimiento y entrenamiento como suelen ser las plazas comerciales, áreas verdes, centros comerciales, “y a pesar que todos esos lugares tienen al menos un dueño, nos movemos en ellos como si estuviéramos en la calle”¹⁹ como lo comenta Selle citado por Schlack (2010). Es por lo anterior, que le corresponde al estado la adecuada funcionalidad de esos espacios generándose así el servicio público de la vida urbana.

¹⁸ Ivanega, M. M. (2014) Reflexiones acerca de los servicios públicos municipales. Recuperado el 12 de mayo de

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3052/11.pdf> pag. 204

¹⁹ Schlack, E., Espacio público. Recuperado el 25 de febrero del 2017 de <http://www.scielo.cl/pdf/arq/n65/art06.pdf> pag. 25

En el ámbito de lo jurídico Comadira comenta:

“Es un título jurídico en sí mismo exorbitante, invocable por el Estado para asumir la titularidad de competencias prestacionales con el fin de ejercerlas en forma directa (por administración) o indirecta a través de órganos personificados públicos (v. gr.: antes autárquicos) o privadamente (v. gr.: sociedades anónimas); para desarrollarlas subsidiariamente en ausencia de prestadores privados, sin titularizarlas en sentido propio, o bien para ejercer su poder de policía sobre actividades privadas prestacionales, con el objeto de dar satisfacción o, en su caso, de asegurar la satisfacción de necesidades consideradas esenciales para el logro del bien común”. (Comadira, 2003:85).²⁰

Luego entonces atendiendo a que los servicios públicos son brindados por el Estado, o bien, administrados ya sea directa o indirectamente es necesario acotar dichos servicios a fin de que se analice la importancia de los mismos dentro de la regulación de predios.

1.4. Servicios urbanos.

Una vez que el territorio ha conformado una urbe, surgen las necesidades de abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, residuos sólidos e incluso transporte, elementos esenciales para la mejora de la calidad de vida en zonas urbanas, el abastecimiento de agua enfocado a la calidad de vida inclusive es considerado como un derecho humano ya que las implicaciones de su escases inciden de la salud de sus habitantes manifestándose en ocasiones en enfermedades de salud, en una problemática social que genera manifestaciones, inconformidades a los gobiernos y exigencias de derecho a recibir agua como la sustancia vital que representa para el ser humano, y que en virtud de una mala planeación en la conformación de ciudades siempre se generará precisamente este tipo de problemas. La energía eléctrica por su parte, hace posible las diversas

²⁰ Comadira, R. J. “el servicio público como título jurídico exorbitante”, Revista Jurídica El Derecho, Suplemento de Derecho Administrativo del 31 de diciembre 2003. Pag 85

actividades económicas – productivas de tal manera que si no se tiene el acceso a este servicio afectaría las economías de sus habitantes y en consecuencia demeritaría su calidad de vida, además de afectar la economía a nivel país, inclusive, en el misma actividad diaria, por simples que sean las acciones que se realicen dentro de los hogares se requiere de energía eléctrica, los seres humanos hemos adoptado la necesidad de que este servicio sea indispensable desde lo más básico hasta lo más complejo, como ya menciono que su desabastecimiento generaría carencias en todos los aspectos, y principalmente en el económico. Incluso, con los temas antes tratados en este párrafo ambos servicios se requieren para el adecuado manejo de residuos sólidos como resultado de las actividades de la vida diaria en la urbe, además de contribuir al aspecto ecológico con una adecuada gestión, administración y control mejora la calidad del aire en la medida en que se proteja al ambiente, previenen afectaciones a la salud y en ocasiones representa una fuente de generación de empleo, como suele ocurrir en el manejo de la basura doméstica, como por ejemplo, las empresas de reciclajes que generan nuevos productos, pero estas actividades son el trabajo constante de crear conciencias para la mejor distribución de estos residuos, sin embargo, esta última actividad sería con cantidades mayores y mejor organizadas si resultaran de una ciudad planeada, esto es, porque teniendo una concentración de residuos en menor espacio, menores distancias, ahorraría más tiempo y generaría menor trabajo pero con mayores ganancias. Refiriéndonos al transporte urbano, también es un aspecto que contribuye a la mejora del medio ambiente debido a que promueve el uso de combustibles alternativos para disminuir las emisiones de automotores, en la medida en que se diseñen sistemas de comunicación carretera y sus respectivos, es indispensable un medio de transporte que responda a las necesidades de la población de manera funcional, además de que como se verá más adelante es de suma importancia resaltar que este se encuentra posicionado dentro de la pirámide de vialidad que analizaremos de igual manera, se encuentra, en el tercer lugar porque implica reducción de contaminantes, mayor cantidad de personas en

traslados, menor desgaste de vialidades, luego entonces, es indispensable que se le de mayor importancia, a este servicio de transporte público.

Los aspectos mencionados conforman lo concerniente a los servicios urbanos, los cuales los entenderemos como “las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente o concesionada para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población”²¹. Lo contemplado en la Ley General de Asentamientos Humanos relaciona las actividades prestadas por la autoridad para satisfacer las necesidades de los habitantes, ya sean productivas, sociales o culturales en aras de lograr el objetivo de un crecimiento urbano ordenado considerando también que:

Los servicios urbanos constituyen un sistema de relaciones sociales entre actores con roles distintos y articulados, regulados por un sistema normativo. Ese sistema puede caracterizarse como una “articulación cambiante entre los agentes públicos y privados implicados en los procesos de producción y gestión de los servicios” (Schteingart, 1991, Pág. 71-72).²²

En la opinión de Schteingart, nos invita a analizar la forma que se gestionaran y controlaran los servicios urbanos por mencionar algunos casos ya sea a través de empresas privadas, o mecanismos de concesiones para ello, sin embargo, son aspecto que deben considerarse desde la fundaciones de las ciudades nuevas, es decir, que desde el momento de creación de una ciudad, es pertinente generar una planeación adecuada para la colocación precisa de los servicios urbanos.

Para el caso del agua Fernández (2011) menciona que “Los servicios de agua potable y desagüe cloacas y el transporte no son los únicos que influyen o son influenciados por el diseño y desarrollo urbanístico”²³. En otras palabras conforme

²¹ Ley General de Asentamientos Humanos, 2016: Art. 2. Fracción XVIII.

²² Duhau, E. y Schteingart. (1997). La urbanización popular en la ciudad de México en pobreza y condiciones de vida y salud en la ciudad de México. México: Colegio de México. P. 71-72.

²³ Fernández, R. J. y Rivera, H. J. (2011). Derecho Urbanístico. México: UNAM. Pag. 219.

se va construyendo una ciudad, ya sea en respuesta a las necesidades de la población o a girar en torno a los centros de trabajo inciden en el plan urbano de la misma manera los servicios mencionado, es por ello, que los modelos de gestión son fundamentales en la toma de decisión de los involucrados como lo sugiere Schteigart (2000), además de estos servicios que son considerados esenciales, bajo un criterio particular, considero que la energía eléctrica, es indispensable, ya que permite entre muchos beneficios la preparación de muchos de los alimentos que son esenciales para subsistir en la vida diaria, por poner un ejemplo, como ya se menciona en líneas anteriores. Se insiste también, en que las gestiones de planeación sean precisamente, anticipadas, esto es, que se proyecten panoramas adecuados y funcionales con el número de habitantes que se pueden mantener dentro de una conformación de nueva de una urbe para que no genere problemas a futuro.

En lo referente al transporte, algunos de los factores asociados a ello son los relacionados con las vialidades que comunican las principales actividades de la vida urbana las escuelas, centros de trabajo, centros de entretenimiento, convivencia social y cultural, el aumento del uso del automóvil, la ausencia de una cultura sobre el uso de las bicicletas, incluso el caminar, la ausencia de políticas de tránsito y el transporte urbano son situaciones que van creando y modificando los servicios urbanos, pero que se pueden generar políticas públicas que conlleven una planeación adecuada para la creación de nuevas ciudades, donde es indispensable que la pirámide de vialidad sea prominente.

Con base a lo anterior, la gestión, administración y control de los servicios urbanos adquieren una gran relevancia en los debates políticos, económicos, jurídicos y sociales cuyos discursos giran en torno a quienes gestionaran esos servicios y por medio de que técnicas “lo cierto es que frente al inevitable crecimiento de las ciudades, las decisiones en materia de urbanismo deben partir de un análisis integral, sobre la factibilidad de que los servicios públicos puedan ser

suministrados en niveles de eficiencia”²⁴.(Fernández y Rivera, 2011:220). El adecuado manejo de los servicios urbanos es relevante debido a que responde al objetivo de la vida en la urbe, que es la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, recordemos que el crecimiento y desarrollo de las ciudades está en función del índice de población de sus habitantes, por lo cual, es primordial la planeación de los servicios urbanos, de tal manera, que se atiendan de manera correcta las problemáticas que se generan como consecuencia de ese crecimiento, como pueden ser la escases de esos servicios, la falta de acceso a ellos de acuerdo a la ubicación de las distintas zonas denominadas como no urbanas y en general todo el conjunto de estrategias que se deben de implementar para lograr una buena calidad de vida para todos sus habitantes.

1.5. Subdivisión.

El desarrollo y crecimiento de las ciudades ha implicado que los factores de la división de predios sea cada vez más complejo, incluso desde la visualización del concepto como tal y la forma en la que se aplicara, en su acepción más general es el hecho de dividir un predio en dos o más lotes resultantes que cumplan con las dimensiones mínimas establecidas, de tal manera que hasta cierto punto podemos decir que la subdivisión de predios se origina por el crecimiento poblacional, en los casos en que los predios son absorbidos por la urbanidad y en lo referente a la subdivisión en si al sistema de herencia existente en la entidad.

Una conceptualización de Kalantari y Abollahzade (2008) consiste en “la fragmentación de la tierra con una excesiva separación y dispersión, de parcelas

²⁴ Fernández, R. J. y Rivera, H. J. (2011). Derecho Urbanístico. México: UNAM. Pag. 220.

que forman parte de una única explotación”²⁵ , un ejemplo de ello, lo podemos observar en el diseño de los parques industriales de la grandes metrópolis en el cual el predio se divide en varios predios que serán ocupados por las empresas que decidan instalarse en él.

Desde otra perspectiva una subdivisión será aquella “subdivisión o parcelización de la propiedad agrícola de un solo dueño, en muchas pequeñas parcelas con múltiples propietarios” (Mcelroy, 2006:)²⁶. Una de las acepciones con las cuales coincido mayormente es la opinión de Mcelroy, ya que en la práctica es el fenómeno más común al cual nos enfrentamos en la planeación y el desarrollo urbano, por mencionar un ejemplo; el crecimiento urbano en ocasiones llega hasta las zonas denominadas ejidales en el supuesto de que requiera la construcción de una escuela, ese predio ejidal se dividirá en varias partes y una de ellas se destinara para la construcción de la escuela, parques, o simplemente demandas habitacionales por el crecimiento de la mancha urbana.

Inmersos en el crecimiento urbano la fragmentación de predios es inevitable, debido a la forma que se agrandan la ciudades y como ya hemos mencionado en el marco del Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, implican factores sociales, culturales, económicos y espacios físicos, por lo que, una vez que el crecimiento urbano origina la subdivisión de predios, los propietarios de esas fincas suelen transmitirlos, en consecuencia dividirlos ya sea para la construcción de módulos habitacionales, construcción de edificios, o que sean destinados para áreas comunes, por lo tanto el crecimiento poblacional, es otro factor que contribuye a la subdivisión de predios. En ocasiones otro fenómeno de la subdivisión de los predios se relacionan “a los acontecimientos como la jubilación y los cambios en la

²⁵ KALANTARI, K y ABDOLLAHZADEH, G. 2008. Factors Affecting Agricultural Land Fragmentation in Iran: A Case Study of Ramjerd Sub District in Fars Province. *American Journal of Agricultural and Biological Sciences* p. 358-363

²⁶ MCELROY, N. 2006. Parcelization in the Chesapeake Bay Watershed and Implications for Sustainable Forestry. Virginia Polytechnic Institute and State University. P. 51.

composición de los hogares” (Donnelly y Evans, 2008)²⁷, es decir, lo asociado a los casos del sistema de herencia del cual se trate, donde el padre de familia dona a los hijos, en varias fracciones, que de igual manera pueden estar limitadas por los factores que se han tratado con antelación, y que son perturbados para poderse llevar a cabo en la formas que muchas ocasiones los piden, pero que puede ser por falta de información al dueño originario de dicho predio, o bien, porque la autoridad está dejando de lados los Derechos que se contemplan en esta investigación, es decir, el Derecho de la Ciudad y el Derecho Urbano.

Ahora bien desde la visión jurídica del estado mexicano una subdivisión de predios será:

Artículo 169. Se entiende por subdivisión de predios urbanos, la partición en dos o más fracciones que no genere una o más vialidades, que cuente con frente a una vialidad de origen federal, estatal o municipal, limitándose el número de lotes de la subdivisión a lo que la densidad de población establezca para los usos de suelo habitacionales del instrumento de planeación vigente en la zona. (Código Urbano, 2017: Art. 169).²⁸

El impacto que tiene la subdivisión de predios en el medio urbano radica en que en ocasiones se tienen predios ociosos que ya no pueden ser utilizados de manera funcional afectando las economías de sus habitantes e inclusive la de la misma zona urbana. Con base a lo anterior, se deriva una de las finalidades de la presente investigación, es decir, la problemática que se genera en la subdivisión de predios versus el Derecho a la Ciudad y lo Urbano para hacer posible el objetivo de ambas posturas es que consiste en lograr las condiciones necesarias para la una buena calidad de vida de sus habitantes incluyendo la adecuada distribución de los servicios públicos, que sean suficientes y no genere problemáticas de desabasto.

²⁷ DONNELLY, S y EVANS, T. 2008. Characterizing spatial patterns of land ownership at the parcel level in south-central Indiana, 1928–1997. *Landscape and Urban Planning* (2008) 230–240.

²⁸ QUERÉTARO: Código Urbano, 2017, Artículo 169.

1.6. Vivienda Adecuada

La vivienda adecuada en términos del Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano se va conformando conjuntamente con la ubicación geográfica de la entidad de la cual se aborda, así como también de su desarrollo mismo, más allá de los factores involucrados para referirnos a una vivienda adecuada, lo más importante, es que es considerada un derecho humano como menciona Dede en su artículo “El derecho a la vivienda adecuada” quien retoma la declaración del Oficina del Alto Comisionado para los derechos humanos que dice:

Poder contar con lugar seguro para vivir es uno de los elementos fundamentales de la dignidad humana, para la salud física y mental y sobre todo para la calidad de vida que permita el desarrollo del individuo. Como tal, el derecho a la vivienda adecuada ha obtenido un reconocimiento muy amplio como un derecho humano fundamental y ha sido reconocido en una serie de instrumentos internacionales y declaraciones, instrumentos regionales y leyes nacionales. (Dede, 2003:1) ²⁹

Por todo lo anterior, al referirnos a vivienda adecuada, primeramente deberá observarse desde la visión de los Derechos Humanos, en consecuencia, se dice que a nivel internacional el derecho a la vivienda se ha definido como “el derecho a todo hombre, mujer, joven y niño a acceder y mantener un hogar y una comunidad seguros en que puedan vivir en paz y dignidad”³⁰ (Kothari, 2008:5).

En términos de la adecuación de la vivienda el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (CDESC) de las Naciones Unidas menciona que “viene determinada en parte por factores sociales, económicos, culturales,

²⁹ Dede, G. (2003). El derecho a la vivienda adecuada. Recuperado el 17 de marzo del 2017. de <http://www.choike.org/documentos/vivienda.pdf> pag. 1

³⁰ Kothari, Miloon (2008), Informe del Relator Especial sobre la vivienda adecuada como elemento integrante del derecho a un nivel de vida adecuado y sobre el derecho de no discriminación a este respecto. Pag. 5 recuperado de <http://www.acnur.org/t3/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6084.pdf?view=1>

climatológicos, ecológicos y de otra índole”³¹, citado por López (2011) en su artículo el derecho a una vivienda adecuada: una propuesta sobre cómo medir el cumplimiento de la aspecto lugar. Lo sugerido por los mencionados nos invita a considerar la ubicación geográfica de las urbes de las cuales se traten como suelen ser los casos de países con lugares montañosos como puede ser el caso de Colombia, Venezuela, y Brasil por mencionar algunos en el cual el desarrollo y crecimiento urbano de sus principales ciudades han ocasionado poblar las montañas o colinas aledañas a ellas y porque en algunos casos México cuya orografía de algunas de sus regiones es muy similar, debido a ello el lugar debe encontrarse en un lugar que permita acceso a los servicios sociales, esto es, a los servicios urbanos.

1.7. Movilidad.

Una de las características del crecimiento y desarrollo de una ciudad se relacionan con las conexiones carreteras para comunicar a sus habitantes y los diversos destinos intrínsecos de la vida en la ciudad, en términos del desplazamiento a sus destinos ya sea por la ubicación tan alejada del centro de trabajo, las zonas escolares o los espacios destinados al entretenimiento y la cultura y la comunicación de los lugares más alejados con la ciudad generalmente asociada a los sectores marginales, por lo que, generan que se utilice demasiado tiempo en un desplazamiento afectando también el tiempo libre de las personas, además implica un impacto ambiental, es por ello que en la actualidad es importante que se coloque en la mesa de análisis el denominado discurso de la movilidad cuya finalidad es responder a las diversas problemáticas que genera la vida en la ciudad, en este sentido, se contempla lo que tiene que ver con hacer más pequeños los desplazamientos de un destino a otro, integrar los diversos medios para trasladarse a los destinos en plan integral de movilidad y satisfacer una necesidad, el Banco de

³¹ López, M. N. F. (2011) El derecho a una vivienda adecuada I: una propuesta sobre cómo medir el cumplimiento del aspecto “lugar”, 21 International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional, p. 393-413.

desarrollo de América Latina (CAF) concibe a la movilidad urbana como un “factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación”³². En otras palabras se pretende acercar a las personas de forma práctica a sus destinos, evitando con ello, muchas actividades que generen perjuicios al medio ambiente, desgaste de servicios, mayores costos y sobre todo evitando que los tiempos sean más prolongados.

Ahora bien en otras experiencias “la movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse es, por tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria”³³, de acuerdo con lo anterior la instancia encargada de garantizar ese derecho es la entidad gubernamental, pero no solo él es quien tiene injerencia en este aspecto sino también la sociedad por lo que se pretende que la implementación de la movilidad urbana sea una labor de todos, utilizando medios que no sean tan perjudiciales para la afectación de los mismos servicios o el medio ambiente, como por ejemplo; utilizar bicicletas, o bien, acercarnos a los centros de trabajos, o los lugares en los que desarrollemos mayormente nuestras actividades, de tal manera, que incluso podamos acercarnos a dichas labores sin tener que usar medios mecánicos, para que de esta manera se logre tener una movilidad más fluida. El discurso de la movilidad urbana, incluso es un discurso de niveles mundiales, la ONU refiere que la movilidad;

Se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la

³² CAF (2009) Observatorio de Movilidad Urbana. Recuperado el 25 de mayo del 2017 de <https://www.caf.com/es/temas/o/paq1observatorio-de-movilidad-urbana/> P. 1

³³ CAF. (2009) Observatorio de Movilidad Urbana. Recuperado el 25 de mayo del 2017 de <https://www.caf.com/es/temas/o/bservatorio-de-movilidad-urbana/> P. 1

mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas³⁴.

En este sentido, la movilidad se aborda desde la visión de la infraestructura y su capacidad de funcionamiento, en ello interviene la ampliación de calles, trenes urbanos, transporte público, ciclovías, retos ambientales, por mencionar algunos casos para contribuir a una planeación urbana funcional y una movilidad eficiente.

Para lograr el objetivo de la movilidad urbana se requiere una sensibilización y toma de conciencia social orientada al discurso de la movilidad, para lo cual, se ha implementado la llamada pirámide de la movilidad.

Ilustración 1 Pirámide de la movilidad urbana.



Fuente: sedema.cdmx.gob.mx

³⁴ CAF. (2009) Observatorio de Movilidad Urbana. Recuperado el 25 de mayo del 2017 de <https://www.caf.com/es/temas/o/bservatorio-de-movilidad-urbana/> P. 1

Como podemos observar en una primera instancia se encuentran considerados la mayor diversificación de transporte con el cual se cuenta desde la visión de su acepción más general de la movilidad que consiste en desplazarse de un destino a otro en la ciudad se pretende integrar todos los medios de transporte posible para optimizar su funcionamiento. Notamos que en la jerarquía de la movilidad urbana coloca en la cúspide a los peatones, lo cual explica y justifica la toma de conciencia ecológica en la mencionada estrategia, se menciona que la movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos al medio ambiente, mientras mayor sea la toma de conciencia ecológica mayormente contribuirá a su objetivo, en el caso de los peatones se priorizan las personas con discapacidad, niños y adultos mayores por ello se observa la existencia de rampas en la gran mayoría de las ciudades.

En el siguiente orden se ubican los ciclistas, por lo cual, resulta relevante la adecuada planeación urbana por parte de los involucrados en ello, debe operar el diseño de la red de ciclovías necesarias y funcionales que comuniquen los diversos destinos entre los más comunes, en este sentido son los que comunican a los centros educativos y en ocasiones a empresas, contribuyendo de igual manera a reducir contaminantes al medio ambiente, así como el ahorro de combustibles posibles, e incluso aportando para la conservación de la salud, al realizar ejercicio al mismo tiempo en que se desplazan. Asimismo, la creación de conciencia para la aceptación de ciclistas, visualizando una concepción de respeto a un transporte móvil que no genera contaminantes, sirve de recreación, deportes, y traslado, por lo que, es indispensables la construcción de ciclovías adecuadas dentro de las ciudades, donde se generen espacios que realmente sean respetados por el transporte particular.

Enseguida se encuentran los usuarios de transporte público y transporte de carga, los cuales son elementos esenciales para el transporte de personal que no cuenta con automóvil propio y que es indispensable que se trasladen a sus lugares

de trabajo, o destino de actividades, lo que hace que se aproveche una misma circulación del móvil, para transportar a un número mayor de pasajeros, ahorrando con ello, combustible, el desgaste de carreteras, del mismo automotor, y costos individuales de traslado, referente al transporte de carga, es esencial para trasladar los servicios, enseres, alimentos, materia prima, muebles, entre muchas otras cosas más, ya sea para el consumo humano o para el complemento de los servicios que requiere para la subsistencia, así como también, puede entrar como transporte de carga el acopio de residuos, como es recolección de basura, donde se implemente cada vez más una organización, en la que se ahorre desgastes de caminos, combustible, así como también que se evite más la contaminación.

Y por último automóviles y motocicletas como una forma de contribuir a la disminución de emisiones de carbono y contribuir a buena calidad de aire en la ciudad, que no afecten las condiciones de salud de sus habitantes. Sin embargo, tal pareciera que es la que estuviera en primer lugar, por ello, es que es importante insistir en la conciencia social de que acercarnos más a la pirámide de movilidad, a fin de disminuir contaminantes tanto para el medio ambiente como para el ser humano.

A manera de resumen, cierto es, que la movilidad consiste en desplazarse de un destino a otro a largo de la ciudad, sin en cambio, es necesario integrar la diversidad de medios de transporte de manera consciente, para que podamos responder al discurso de la conciencia ecológica y buena administración de recursos, lo cual hace que se contribuya para lograr vivir dignamente en una ciudad.

1.7.1. Derecho de Vía.

El derecho de vía en la conformación de las ciudades y los factores asociados a ellos que ya con antelación hemos mencionado se puede entender cómo;

El control limitativo, por parte de la nación de una faja de terreno de anchura variable, que se extiende a partir del eje central de una vía terrestre de comunicación y en cuya superficie no se permite, en principio, ninguna actividad que de cualquier manera perturbe la normal circulación en la propia vía o afecte su mantenimiento”.³⁵ (Kubli, 1989:20)

Kubli nos sugiere el análisis de la circulación de los distintos medios de transporte asociados a las necesidades de los asentamientos urbanos. Los derechos de vía también conocidos como DDV, en términos del desarrollo urbano se relacionan en la práctica con los anchos máximos y mínimos de la vía sobre la cual corre un cauce, una línea de infraestructura o una vialidad, es importante mencionar que los DDV le corresponden al ámbito gubernamental. En plano de las cintas asfálticas que conectan las actividades principales de la vida urbana el Derecho de Vía también se entiende como:

Bien del dominio público de la Federación constituido por la franja de terreno de anchura variable, cuyas dimensiones fija la Secretaría, que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación carretera y sus servicios auxiliares.³⁶

Lo anterior contempla la planeación urbana desde sus comunicaciones carreteras fundamentalmente en las actividades económico – productivas para el desarrollo y crecimiento de las ciudades. Ahora bien, en los casos en los cuales los asentamientos urbanos se localicen en una orografía compleja por mencionarlo de alguna manera los DDV se comprenden desde la visión de que implican “restricciones que constituyen un espacio libre de construcciones que protegen de cualquier riesgo provocado por algún elemento natural o artificial; asimismo, prevé el espacio para futuras ampliaciones de carreteras y vialidades propuestas”³⁷ como lo contempla el plan municipal de desarrollo urbano de Toluca de lerdo citado en

³⁵ Kubli, R. G., Diseño de redes de comunicación, Madrid, Alianza 1989.

³⁶ MÉXICO: Reglamento para el aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras federales y zonas aledañas, 1992, Art 2.

³⁷ Fernández, R. J. y Rivera, H. J. (2011). Derecho Urbanístico. México: UNAM.p

Fernández y Rivera (2011) en acuerdo con lo anterior el DDV es fundamental para la planeación y desarrollo urbano, debido a que en la práctica nos enfrentamos a regiones geográficas que pueden ser catalogados como zonas de riesgo como son el caso de las zonas de derrumbes, ríos, arroyos, barrancas, lagunas, lagos presas por mencionar algunos casos, lo cual obliga a tener mayor conciencia sobre el estudio de estos aspectos.

1.8. Asentamientos irregulares

La naturaleza cambiante de las ciudades ha originado que el análisis de los asentamientos irregulares sea cada vez más relevante, en ello interviene la forma en se va desarrollando, la normatividad y su operación, uno de los factores asociados a la problemática es el aspecto de la ubicación de los centros de trabajo, o las diversas actividades en las que se desarrollen, debido a que en torno a ellos se van construyendo distintos asentamientos y a la postre conforman las llamadas ciudades dormitorio, esto es que, únicamente hay ciudades que se conforman para el descanso en los días laborales, ya que regresan a sus lugares de origen y de donde se dice radican dichas personas, sin embargo, eso hace que se conformes diversos asentamientos, que poco a poco se van estableciendo de manera paulatina, pero también de manera irregular, sin que haya alguien o alguna autoridad que intervenga al respecto.

Un asentamiento irregular será aquel cuyas características no sean de conformidad con un plan de desarrollo urbano;

... espacio urbano y las formas de apropiación del suelo existentes en el mismo, en términos del no cumplimiento de normas jurídicas que regulan las relaciones de propiedad o las formas de producción del espacio urbano aplicables en cada caso. (Duhau, 2002:1).³⁸

³⁸ Duhau, Dimensiones socio – políticas de la irregularidad y la regularización de los asentamientos populares. Recuperado el 19 de enero del 2016 de: http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/Especializacion_Mercados/Documentos_Cursos/Dimensiones_Socio_Politic-Duhau_Emilio-2002.pdf

En lo mencionado por Duhau, nos habla de las normas jurídicas referentes a la propiedad en el caso de nuestro México se encuentra contemplado como sigue:

Art. 3., Frac. IV. Asentamiento Humano: el establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran. (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, 2016).³⁹

Otro de los aspectos a considerar en el caso Mexicano, en lo referente a los asentamientos irregulares son los relacionas con las propiedades denominadas ejidales y comunales.

De modo que la conformación de mercados sui generis del suelo en el que se basan primordialmente los procesos de urbanización popular, han respondido a dos modalidades fundamentales: el fraccionamiento ilegal de tierras en propiedad privada y ejidales.⁴⁰ (Duhau y Schteingart, 1997:30).

En estos casos el fenómeno más común consiste en que los predios ejidales o comunales según sea el caso que se encuentran ubicados en los alrededores de la urbe se ven absorbidos por su crecimiento y desarrollo y no se llevan adecuadas formas de administración y control de ese fenómeno en particular, en consecuencia, observamos la necesidad e importancia de prestar la atención adecuada integrando el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, para crear un buen plan de desarrollo urbano que responda a las necesidades de sus habitantes y resulte funcional para la mejora de las condiciones de vida. En una acepción más concreta Santos citado por Santillan (2009), “comentó que un asentamiento irregular es el lugar en donde se establece una persona o comunidad fuera del margen de las normas

(2002), P. 1.

³⁹ MÉXICO: Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, 2016, Art. 3., Frac. IV.

⁴⁰ Duhau y Schteingart, La urbanización popular en la ciudad de México en pobreza y condiciones de vida y salud en la ciudad de México. México: Colegio de México. 1997, P. 30.

establecidas por el Ordenamiento Territorial”⁴¹, cierto es que son asentamientos como si fueran ilegales por mencionarlo de alguna manera sin embargo

En coincidencia con los anteriores conceptos el asentamiento irregular se origina por las causas mencionadas. En algunos casos el asentamiento irregular se relaciona directamente con el fenómeno de invasión, ya sea por “la venta ilegal directa o con intermediarios en la mayoría de los casos o por la herencia – ocupación, conocida como el desdoblamiento de familias” Santillan (2009)⁴².

Como se puede observar los asentamientos irregulares, son el resultado de la mala administración del suelo, de la falta de atención de las autoridades y de la falta de conciencia de los ciudadanos que en ellos habitan, lo que da a mostrar que la intervención del Derecho a la Ciudad y el Derechos Urbano, que sirven para generar una visión más amplia para evitar este tipo de asentamientos, nos dé la pauta para generar un desarrollo adecuado de las metrópolis con proyecciones que brinden la seguridad de conformar, insisto una ciudad que contemple los servicios públicos indispensables suficientes para el abastecimiento de las familias que en ellas habiten.

1.9. Ciudades cerradas (amuralladas)

El origen de las ciudades cerradas ha sido un fenómeno de urbanismo asociado a diversos factores, Hidalgo y Janoschka (2014) citado en (Pfannenstein, Herrera y Sevilla, 2017) comenta que “son un producto derivado del desarrollo de políticas neoliberales aplicadas al territorio”, como pueden ser el caso de los desarrollos habitacionales impulsados por el sector privado, Roitman (2004) citado

⁴¹ Santillan, M. L., Asentamientos irregulares, problemática ambiental. Artículo publimetro. Recuperado el 23 mayo del 2017 de

<https://www.publimetro.com.mx/mx/columnaunam/2013/06/28/asentamientos-irregulares-problematica-ambiental.html>

⁴² Santillan, M. L., Asentamientos irregulares, problemática ambiental. Artículo publimetro. Recuperado el 23 mayo del 2017 de

<https://www.publimetro.com.mx/mx/columnaunam/2013/06/28/asentamientos-irregulares-problematica-ambiental.html>

en (Pfannenstien, et al., 2017) menciona que las ciudades cerradas “responden a dos categorías: causas de carácter estructural y causas relacionadas con la acción social”. En lo referente al carácter estructural desde la visión de Roitman se encuentran los factores de la inseguridad, la diferencia de clases (brecha entre ricos y pobres) y polarización entre grupos. En la segunda se encuentra la búsqueda de una mejor calidad de vida, Vidal-koppmann (2014) atribuye el origen de las ciudades cerradas al desarrollo de prácticas sociales de integración y/o segregación de ciertos estratos sociales. En el caso de México el desarrollo de las ciudades cerradas ha sido producto de la inseguridad o la incapacidad del estado para combatir la delincuencia, es así como en el marco de lo anterior mencionada surgen las ciudades cerradas.

Ahora bien autores como Soja definen las ciudades cerradas como:

Áreas residenciales con acceso restringido en las que normalmente los espacios públicos están privatizados. Son urbanizaciones de seguridad con perímetros marcados, habitualmente con muros o vallas y con entradas controladas que intentan prevenir su penetración por parte de los no residentes (Soja, 2008:442).

Como se observa Soja nos menciona las características de las llamadas ciudades cerradas. En la práctica, cuentan con áreas verdes orientadas al entretenimiento y la convivencia, albercas, juegos infantiles, pequeños parques, espacios para andar en bicicletas por mencionar algunos de los espacios públicos privatizado y por último en lo referente a los no residentes, cuentan con elementos de seguridad privada contratados por los que radican en ella y conjuntamente se establecen estrategias de seguridad para permitir o no el acceso a ella. De igual manera, cuenta con la calidad de servicios públicos que les permitan vivir sin tener que trasladarse largas distancias para conseguirlos como el agua, enseres domésticos o alimentos, ya que son ciudades donde contemplan la mayor cantidad de servicios para que los habitantes de esas ciudades cerradas no salgan, evitando con ellos desgastes en vialidades, contaminación al medio ambiente, e incluso estrés cotidiano de las grandes ciudades.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

CAPÍTULO SEGUNDO

2. INTERVENCIÓN DEL ESTADO PARA LA REGULACIÓN PREDIOS.

Se ha comentado lo relacionado con los factores que originan los predios irregulares y la importancia que de ellos se deriva en el marco de análisis del Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano. En consecuencia la intervención del estado en la regulación de predios irregulares, tiene que ver con un plan urbano necesario para el adecuado funcionamiento de las grandes urbes, por lo tanto, en lo concerniente a la participación del Estado se mencionaran las normas jurídicas pertinentes y vigentes en el Estado para los fines de la presente investigación será lo contemplado en el Código Urbano del estado de Querétaro, México.

2.1. Requisitos para la regulación de predios

Una vez que el crecimiento y desarrollo urbano ha implicado la necesidad de proceder a una subdivisión de predios debido a la naturaleza de crecimiento y desarrollo urbano debemos tomar en cuenta los requisitos contemplados en el código urbano. Una subdivisión de predios urbanos será:

Artículo 169. Se entiende por subdivisión de predios urbanos, la partición en dos o más fracciones que no genere una o más vialidades, que cuente con frente a una vialidad de origen federal, estatal o municipal, limitándose el número de lotes de la subdivisión a lo que la densidad de población establezca para los usos de suelo habitacionales del instrumento de planeación vigente en la zona. (Código Urbano de Querétaro, 2017).⁴³

En lo referente a la autorización de escrituras públicas se tiene:

Para que los notarios puedan autorizar escrituras públicas relativas a dichas fracciones, requerirán que se les exhiba el documento con el cual haya sido aprobada la subdivisión por la autoridad competente y se hará mención de tal circunstancia en el instrumento notarial respectivo, agregándose el documento al apéndice. (Código Urbano de Querétaro, 2017).⁴⁴

⁴³ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 169.

⁴⁴ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 170.

Una vez que se ha llevado a cabo el análisis de la condición de irregularidad del predio se procederá a la partición del mismo siempre y cuando:

Artículo 170. Procederá la partición de un predio rústico cuando los lotes resultantes queden con frente a vías públicas existentes, caminos vecinales o caminos reales.

Cuando para la procedencia de una subdivisión, sea necesario constituir una servidumbre de paso, ésta deberá dar acceso a un máximo de diez lotes y tener una longitud máxima de cuarenta metros y un ancho mínimo de seis metros. En caso que el fondo de los lotes resultantes sea mayor a quince metros, el ancho de la servidumbre no será menor a ocho metros.

Las servidumbres a que se refiere el párrafo anterior, serán consideradas vías públicas, las que deberán construirse con las características de vialidad que la autoridad municipal considere, dependiendo del número de predios producto de la densidad e intensidad del suelo. (Código Urbano de Querétaro, 2016).⁴⁵

Cuando se ha demostrado que el predio en cuestión cumple con los requisitos para llevar a cabo la partición del mismo:

Artículo 171. Para emitir autorización de subdivisión de predios urbanos, se deberá cumplir con lo siguiente:

Densidad de población del predio origen delimitada de acuerdo al máximo posible de lotes, según la dimensión mínima, la densidad de población y el uso de suelo, establecidos en los programas de desarrollo urbano;

II. Existencia de calle o vía pública reconocidas, ya sean de jurisdicción federal, estatal o municipal, sin que se contravengan las disposiciones que regulan dichas vías;

III. Existencia de vías o introducción de servicios urbanos básicos, para todas las fracciones resultantes de la subdivisión;

IV. Que las dimensiones de los predios resultantes de la subdivisión, se ajusten a las dimensiones establecidas en la zona, de acuerdo con los programas de desarrollo urbano y las densidades de población propuestas y, en su caso, conforme a las características con las que fue autorizado el desarrollo inmobiliario en que se ubiquen;

⁴⁵ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 171.

V. Para el caso que los predios resultantes de la subdivisión, sean destinados a vivienda unifamiliar, deberán reunir las características de una vivienda digna y decorosa, en los términos de la Ley de Vivienda, así como cumplir con los parámetros y lineamientos establecidos en los programas, instrumentos y políticas emitidas por las autoridades federales y estatales en materia de vivienda, desarrollo urbano y protección al medio ambiente;

VI. Los predios resultantes de una subdivisión deberán mantener los coeficientes de ocupación y de utilización del suelo correspondientes a la zona, establecidos en los instrumentos de planeación urbana; y

VII. Las demás normas técnicas aplicables que se consideren necesarias para el racional funcionamiento urbano de los predios resultantes.” (Código Urbano de Querétaro, 2017).⁴⁶

Finalmente, determinada la condición de irregularidad, verificados sus requisitos para hacer posible la subdivisión se procederá al procedimiento de autorización.

2.2. Autorización para subdividir fraccionamientos

El procedimiento que se utilizar para subdividir lo utilizan para regularizar predios irregulares desde la visión jurídica que contempla en el Código Urbano siendo el siguiente:

Artículo 176. La solicitud para fusionar o subdividir predios deberá presentarse por escrito ante la autoridad municipal, anexando:

I. Documento que acredite la identidad y propiedad del solicitante, debidamente inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio; y

II. Plano del estado actual y propuesta de fusión o subdivisión de los predios, con acotaciones legibles, colindancias, cuadro de superficies, ubicación de los predios, nombre y firma del director responsable de obra y señalamiento de la orientación de los mismos. El Municipio que corresponda, podrá solicitar el plano geo referenciado, cuando las colindancias no estén definidas por el área de catastro correspondiente. (Código Urbano de Querétaro, 2016).⁴⁷

⁴⁶ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 176.

⁴⁷ QUERÉTARO: Código Urbano, 2019, Artículo 176.

En acuerdo con lo anterior observamos la documentación necesaria para ejecutar una subdivisión de predios irregulares para las finalidades que las instancias pertinentes les resulten convenientes y cumplan con lo establecido por la legislación.

CAPÍTULO TERCERO

3. CRECIMIENTO DESORDENADO DE LAS CIUDADES SIN PLANEACIÓN

El crecimiento de las ciudades se debe a diversos factores, es decir el crecimiento poblacional, el crecimiento industrial, los procesos de migración y el desarrollo económico productivo de la región de la cual se aborde por mencionar algunos de ellos. En la mayoría de los casos la urbanización se ha caracterizado por tener una ciudad principal la cual en ocasiones es superada en población y en la medida que la urbe va creciendo se desarrollan nuevas características sociales, económicas y políticas, a las cuales en términos de desarrollo urbano es necesario dar respuesta que satisfaga todas las necesidades sociales, contemplando los servicios urbanos.

En lo referente a las características sociales podemos mencionar los centros de convivencia social, plazas comerciales, centros de entrenamientos y parques, instalaciones deportivas, en la parte económica suele relacionarse con la instalación de empresas de manufactura en la región en cuestión y ello implica lo asociado a las formas de comunicación terrestre que serán necesarias, lo cual genera la migración de las poblaciones aledañas hacia la ciudad, finalmente todo ello genera formas de organización social para hacer posible la vida urbana en un ambiente de paz, seguridad, dignidad y de servicios, en lo cual interviene el Estado para que las ciudades cuenten con una planeación adecuada y con una visión a futuro, “Este proceso de urbanización ha tenido características diferentes al ser verificado en los países actualmente desarrollados, donde urbanización, industrialización y desarrollo económico y social fueron concomitantes y sinérgicos.”⁴⁸ P. da Cunha y Rodríguez, (2009:2) es decir que una vez creadas las condiciones para un proceso de urbanización, en consecuencia, se generan los procesos de industrialización, y con ello un crecimiento desordenado.

Por lo tanto resulta relevante considerar que el desarrollo de una ciudad no quede a disposición de algún particular, ya que es necesaria la intervención del

⁴⁸ P. da Cunha y Rodríguez, Crecimiento urbano y movilidad en America Latina
Recuperado el 22 de abril del 2017 de: <http://www.redalyc.org/pdf/3238/323827368003.pdf> (2009), P. 2.

Estado para que pueda generar el trazado de una ciudad con una visión a futuro que genere espacios para la introducción de servicios y movilidad, para que con ello se logre evitar problemas ambientales, como suele ser la carencia de servicios, los problemas ambientales y los problemas de movilidad urbana. El Estado debe generar parámetros para la fundación de ciudades con proyecciones de acuerdos a los espacios que se tengan para tal fin para con ello evitar problemas a futuro por el desabastecimiento de servicios públicos.

3.1. Carencias de Servicios

Uno de los principales factores que originan la carencia de los servicios públicos y urbanos es el crecimiento poblacional y en consecuencia implica la necesidad de que se generen ampliaciones de las respectivas infraestructuras para proporcionar los servicios de agua, luz y transporte público entre los más importantes, así como la recolección de basura, separación y tratamiento que se le debe dar a la misma, sin embargo esto no sucede con frecuencia, y eso ocasiona que las demandas de los ciudadanos sean más frecuentes al no tener servicios adecuados, o sean inestables, precisamente por el crecimiento descontrolado de la población, ya que existen mayor cantidad de habitantes en espacios pequeños que demandan mayor cantidad de servicios lo que genera carencias, sin embargo, si se realizarán ciudades planeadas con proyecciones adecuadas eso evitaría problemas futuros.

En el caso particular del agua se dice que el “acceso al agua potable, es condición indispensable para la vida digna y la materialización de derechos como la alimentación y la salud”⁴⁹ (Rodríguez, Restrepo y Sambrano, 2013), a su vez la importancia de contar con este servicio desde la visión del derecho a la ciudad y desarrollo urbano es considerada como un derecho humano, sin embargo lo

⁴⁹ Rodríguez, Restrepo y Sambrano, Carencia de agua y sus implicaciones en las prácticas alimentarias, en Turbo Antioquia. Recuperado el 25 de abril del 2017 de <http://www.scielo.org.co/pdf/rsap/v15n3/v15n3a09.pdf>. 2013)

mencionado anteriormente se ve afectado por problemas asociados a el cambio climático, la contaminación de las fuentes de agua y el aumento de la demanda del servicio. La carencia de este servicio tiene consecuencias en la forma de vida de sus habitantes, implica asistir a un centro de abastecimiento comunitario en ocasiones y hay que cargar el agua para poder hacerla llegar a sus casas, industrias, empresas, entre otras, lo que genera mayores gastos y ocupación de tiempos. La contaminación del agua altera sus propiedades y condiciones para el consumo humano y cada vez más se requieren de implementar estrategias, en las denominadas zonas marginales es donde se aprecian mayormente la problemática de la carencia de este servicio ya sea por aspectos económicos como de cobertura por parte de quienes administran los servicios y en ocasiones por causas de accesibilidad según sea la orografía de la región, pero sobre todo por el desarrollo acelerado de asentamiento irregulares, donde, por la rapidez de su creación no se establecen dicho servicio que es esencial.

En lo que respecta a la carencia del servicio de luz obedece a la ubicación de la vivienda y los costos que implica proporcionar el servicio en las zonas más lejanas de las urbes, las consecuencias de la carencia de este servicio radican en que afectan las actividades productivas y demeritan en el aspecto económico, la vida de sus habitantes e incluso a nivel país además de propiciar la generación de afecciones a la salud por una inadecuada conservación de los alimentos que requieren del uso de este servicio para su conservación, otro de los factores asociados a este servicio son las diversas formas de generarlo que ocasionan contaminación al medio ambiente y en consecuencia, altera la forma de vida de sus habitantes, lo que de igual manera se genera por el desarrollo acelerado de creación de asentamiento irregulares, es importante mencionar que en cuanto a las diversas formas de generarlo se menciona que crea;

La actual preocupación debido al cambio climático, el calentamiento global y la emisión de CO₂ ocasionados por la generación de electricidad, conllevan a que se genere

electricidad con un mínimo impacto ambiental y con unas emisiones de CO₂ bajas.⁵⁰ (Carvajal y Marín, 2012:87).

Como bien lo comentan los esfuerzos por combatir esta problemática se encuentran en los modelos de la llamada energía verde, es decir, los medios alternativos de generación de energía eléctrica con el mínimo impacto ambiental como son los casos de la energía eólica, la implementación de las celdas solares y calentadores ya se para uso doméstico o en su caso para los llamados edificios inteligentes que algunos gobiernos han diseñado en la actualidad.

En lo referente a lo asociado a los servicios de transporte público algunos de los problemas a los que se enfrentan los planeadores urbanos son el diseño de la planeación vial en sí y la falta de infraestructura vial, Thompson y Bull comentan que "... el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han causado, particularmente en las ciudades grandes, más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales." ⁵¹ (2002), La congestión automovilística aunada al ocasionado por los medios de transporte urbano aumentan los niveles de ruido en la ciudad y en consecuencia demeritan la calidad de vida del ser humano, las demoras alteran las actividades económico – productivas, aumentan los niveles de stress en el ser humano y en consecuencia accidentes de diversas índoles, por último generan emisiones de carbono que inciden en el cambio climático y la calidad del aire, en cuanto a la demanda del servicio se origina de acuerdo a las necesidades de sus habitantes producto de la vida cotidiana en la ciudad el trayecto

⁵⁰ Carvajal, Q. S. X y Marín, J. J. D., Impacto de la generación distribuida en el sistema eléctrico de potencia colombiano: un enfoque dinámico. Recuperado el 11 de marzo del 2017 de <http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/Tecnura/article/view/6886/8479>, (2012), P. 87

⁵¹ Thompson, I y Bull, A., La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Recuperado el 22 de marzo del 2017 de <http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/076109121.pdf>, (2002), P. 144

al trabajo, a los servicios educativos, a los centros de entretenimiento y espacios culturales por mencionar ejemplos.

En cuanto a la infraestructura vial en ocasiones se cuentan con avenidas que tan solo cuentan con dos carriles y al verse rebasados por la cantidad de automotores que circulan en ellas ocasiona las mencionadas demoras y aspectos que ya mencionamos anteriormente como lo es mayor contaminación, y más mayor tiempo de traslado, por lo cual, se sugiere diseñar formas alternativas para transportarse y disminuir el tráfico. El sobrecupo en los autobuses urbanos ocasiona situaciones de inseguridad para quienes los utilizan como suelen ser el caso de los robos, además de atentar contra los principios de la vida digna en el marco del derecho a la ciudad, el deterioro del transporte como consecuencia de la ausencia del mantenimiento ocasiona una inadecuada calidad en la prestación de este servicio y hasta cierto punto podemos considerar la falta de capacitación de los choferes que prestan el servicio como un foco de atención que propician accidentes viales.

Los esfuerzos por combatir esta problemática ha originado la actual tendencia de la denominada “Movilidad Urbana” que ya se trató en capítulos anteriores, y que en ocasiones se analiza desde la perspectiva de una ideológica de la planeación urbana actual en la que se insiste se tome en cuenta el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano.

El aumento de la población y el consumo excesivo de productos hace que se generen mayores cantidades de basura, o bien los desechos que se producen por consecuencia de las actividades humanas, lo que trae como consecuencia grandes cantidades de residuos, que como consecuencia, surge la necesidad de requerir una constante recolección de los mismos, lo que lleva a producir más gastos,

demandando servicios de recolección que son insuficientes para el número de población.

En la actualidad la tecnología es la base de la educación, las industrias, las labores diarias del ser humano, la mayoría de las actividades diarias se llevan a cabo a través del acceso a internet, sin embargo, existe carencia de dicho servicio ya que casi en la totalidad de zonas lejanas no llega la red, lo que trae como consecuencia la disminución de progresar económicamente, debido a las limitaciones que como estudiantes, trabajadores o simplemente ciudadanos tenemos para acceder a la realización de tareas, búsqueda de servicios o fuente de trabajo. En conclusión, la carencia de servicios se da en muchas de las ocasiones por la falta de planeación de las ciudades, ya que al crecer de manera desordenada no existe implementación de servicios que suministren el número de población que aglomeradamente surgió, por ello, es importante la planeación para visualizar un proyecto adecuado con espacios suficientes y que contenga todos los servicios indispensables que requiere el ser humano para la vida cotidiana.

3.2. Problemas Ambientales

Los problemas ambientales que generan las ciudades, son consecuencia de diversos factores que se relacionan con la naturaleza de su crecimiento y desarrollo además de la intervención de la planeación adecuada, dichos factores suelen ser la concentración demográfica como producto del crecimiento poblacional, la cantidad de recursos naturales que se requieren para su funcionalidad, la contaminación y los residuos que se generan comúnmente denominados basura, como ya se dijo en párrafos anteriores surge la necesidad de requerir una constante recolección de dicho residuos, que trae como consecuencia rellenos sanitarios, siendo esta la disposición final de los mismos, ya que sea para su aprovechamiento o eliminación,

por lo que, en caso de ser el primer supuesto se requiere de separación para proceder al reciclaje que implica la reutilización de artículos o incluso pueden convertirse en electricidad, para la eliminación se contemplan diversas formas, tales como la incineración, descomposición o someter dichos residuos a procesos químicos que conlleve a la eliminación, lo que conlleva a generar disminución de problemas ambientales. Sin embargo, cuando las ciudades se generan de manera irregular no hay previsión de medidas de sanidad en cuanto a los residuos que se generan, ya sean urbanos, industriales o comerciales, no logran controlar los desechos, lo que hace que las personas estén expuestas a este tipo de problemas, pudiendo evitarlo con la planeación de ciudades.

Ambrosio (2007) comenta que el elevado consumo de los recursos naturales y territoriales vienen de la mano de una serie de fenómenos: grado de urbanización, demanda energética y consumo de agua. La masiva urbanización, ocasiona que el uso de suelo invada áreas naturales según sea la vegetación de la ciudad, invadiendo incluso los predios ejidales o comunales que en ocasiones se utilizaban para las actividades del campo, bosques, o en su caso franjas costeras, lo cual tiene como consecuencia la alteración de los ecosistemas de la región e inclusive en ocasiones terribles pérdidas de hábitats naturales. La elevada demanda energética que hace posible el funcionamiento de la ciudad independientemente de las finalidades de su uso implica el consumo de fuentes de energía como son el petróleo, gas natural o carbón y dado que son recursos naturales no renovables y que ocasionan problemas que inciden en los diversos sectores de la economía.

En la medida en que aumenta el índice de población, el crecimiento de la ciudad implica un mayor abastecimiento de agua, se requiere la generación de la infraestructura adecuada para hacer llegar el servicio a los ciudadanos que implican costos además de depredar el recurso al grado de que en las regiones denominadas marginales se tiene problemas de abastecimiento ya sea por la dificultad de los accesos a las zonas y los elevados costos que se generan para lograr el

abastecimiento o en su caso la falta del suficiente recurso de agua, precisamente por el crecimiento desordenado a consecuencia de la falta de planeación.

En lo referente a la contaminación, son los relacionados con la llamada contaminación atmosférica entre algunos de estos se encuentran los fenómenos del llamado efecto invernadero ocasiona por el uso excesivo de combustibles en la ciudad los principales se encuentran el Dióxido de carbono (CO₂) el cual es el gas emitido por el uso del automóvil y ocasiona el llamado cambio climático que incluso se ha convertido en un discurso que forma parte de las agendas políticas mundiales y nacionales esto es porque aumenta las temperaturas ambientales ya sean de frío o calor ocasionando afectaciones de salud al cuerpo humano, el óxido de nitrógeno ocasiona graves afectaciones al sistema respiratorio del cuerpo humano, el Ozono troposférico que suelen ser gases que emiten las industrias como consecuencia de las actividades económico – productivas de la ciudad, fenómeno comúnmente denominado como smog afecta de manera importante el ciclo de vida de las plantas, los animales y al mismo ser humano por ello algunas esfuerzos por combatirlo son la regulación de las industrias en las normas de calidad que contribuyan a la disminución de sus emisiones.

Además otros tipos de contaminación que menciona Ambrosio (2007) son la contaminación acústica es decir el ruido ya sea por el tráfico, las actividades económico – productivas, de la vida cotidiana de la ciudad van demeritando la vida útil del sistema auditivo del ser humano, la contaminación lumínica que altera de la vista además de contaminar el aire también y en consecuencia los ecosistemas como son el caso de las aves que se encuentren en la región y finalmente la contaminación electromagnética originada por el uso de celulares, reproductores de sonido, ambientación por mencionar algunos.

En lo relacionado con los residuos generados por la vida cotidiana de la ciudad y sus respectivas actividades necesarias para su funcionalidad, en otras palabras, lo relacionado con la basura que puede ser originada de diversas maneras

como pueden ser la basura generada por la vida doméstica, industrial, sanitaria, comercial o urbana, “provoca graves de problemas de contaminación que afectan no solo a la salud humana sino también a animales y plantas, ríos, aguas subterráneas, a los suelos y a la atmosfera”⁵² Ambrosio (2007). En las zonas urbanas en las cuales existen ecosistemas que proporcionan recursos de consumo para las ciudades en ocasiones la contaminación mencionada por Ambrosio ocasiona su extinción como por ejemplo las ciudades por las cuales pasan ríos o lagunas en un momento significaban fuentes de alimentación en la actualidad se observan totalmente extintas. Algunos de las estrategias sugeridas para combatir dicha problemática son los programas de gobierno que implementan una adecuada selección de residuos y mecanismos de separación de basura para poder ser reutilizables por las industrias y de esta manera minimizar los residuos generados por la naturaleza misma de las ciudades, e incluso existen campañas para sensibilizar a la ciudadanía orientada a la toma de conciencia sobre este rubro, como que conjuntamente con los gobiernos se llevan a cabo como son la prohibición de los popotes en bares y restaurantes, la prohibición de las bolsas de plástico en los supermercados por mencionar algunos ejemplos.

Finalmente para contribuir al combate y minimización de las problemáticas ocasionadas al medio ambiente por las ciudades los expertos en ello sugieren el programa denominado como:

Estrategia de las tres R: reducir la cantidad de residuos generada; reutilización de los mismos y por último en el caso de generar residuos es necesario que estos sean reciclados para ser así reincorporados al ciclo y evitar de ese modo su desecho al medio.⁵³ (Ambrosio, 2007:1).

⁵² Ambrosio, G. M., Ciudades y medio ambiente. Recuperado el 7 de mayo del 2017, de https://www.ign.es/espmap/fichasespacios_bach/pdf/Ciudad%20Ficha_06.pdf., 2007.P. 1

⁵³ Ambrosio, G. M., Ciudades y medio ambiente. Recuperado el 7 de mayo del 2017, de https://www.ign.es/espmap/fichasespacios_bach/pdf/Ciudad%20Ficha_06.pdf., 2007, P. 1.

De acuerdo con lo anterior, es innegable la importancia de atender y dar soluciones a las problemáticas generadas por las ciudades desde la visión de quienes las administran y desde la visión de la ciudadanía en el marco del Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano para lograr conjuntamente los objetivos del desarrollo urbano y los derechos humanos según sea el caso.

3.3. Problemas de Movilidad

Uno de los grandes problemas que afronta las grandes urbes es lo relacionado con la carencia de la movilidad, la cual se dice que debe contar con dos dimensiones básicas es decir debe ser segura y sostenible, “segura para que personas y objetos no estén expuestos a riesgos previsibles evitables. Sostenible para un desplazamiento con propósito eficiente, al mínimo costo, inter - generacionalmente disponible ahora o mañana y aceptable para individuos y sociedades”⁵⁴ (Cabrera, Velásquez y Orozco, 2014), lo anterior responde a la diversidad las necesidades primordiales de la vida urbana menciona el concepto de seguridad en el sentido de que en las actuales tendencias de convivencia social las personas con discapacidad juegan un roll muy importante en la planeación de la ciudad y el desarrollo urbano y en lo que se refiere a riesgos previsibles evitables se sugieren en los casos como los centros históricos de algunas ciudades dado que en ocasiones se cuentan con sitios históricos que se tienen que preservar y un problema de movilidad suele ocasionar daños irreparables en ocasiones a los sitios históricos, a su vez Cabrera et. al. Concibe a la movilidad como eficiente, mínimo costo, es por ello que en el marco del Derecho a la Ciudad y Derecho Urbano responde al derecho de sus habitantes de

⁵⁴ Cabrera, A. G. , Velazquez, O. N. y Orozco, A. A., Movilidad: aporte para su discusión. Recuperado el 11 de mayo de 2017. De <http://www.redalyc.org/pdf/120/12041781013.pdf>, 2014, P. 1

moverse de un sitio a otro de la ciudad al mínimo costo como se menciona contribuyen así a la accesibilidad de los medios de transporte a todos.

Con base a lo anterior la carencia de una movilidad urbana tiene consecuencias graves en cuanto a la cuestión económico-productiva, al impacto ambiental debido a que las emisiones de carbono de los automotores ocasionan contaminación en el aire que inclusive inciden en la salud de sus habitantes y demerita la calidad de vida de los mencionados, otro de los aspectos de la carencia de movilidad que impacta a sus habitantes es la productividad como consecuencia de los esfuerzos a los que se está sometiendo para lograr moverse de un sitio a otro en la ciudad producto de las actividades diarias de la vida en la ciudad. Un aspecto que afecta o contribuye a los problemas de movilidad en la ciudad es el de la migración, en otros palabras la migración de personas de las alrededores ya sea porque se emplean en la ciudad o por se trasladan a la ciudad para acceder a servicios educativos. En la experiencia de la Ciudad de México referente de la movilidad se tiene registrado que;

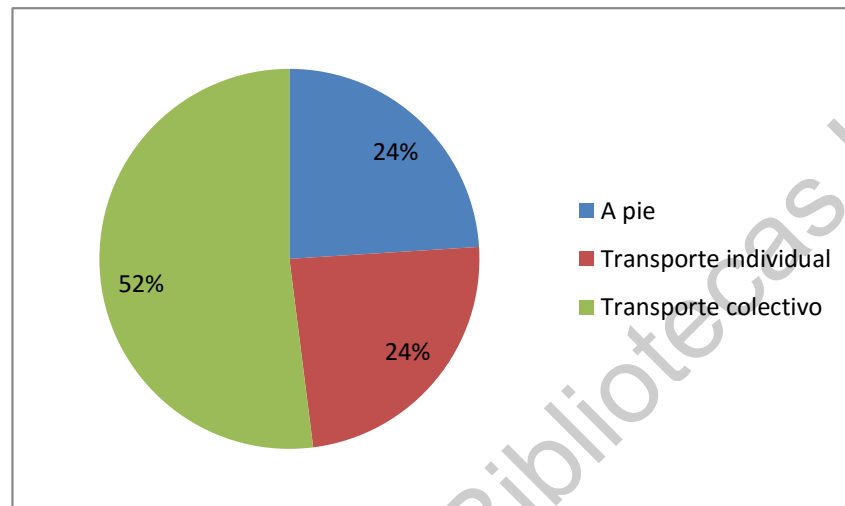
El tiempo promedio de viaje es de 35 minutos para el automóvil y de 27 minutos para el taxi. Al observar el tiempo promedio de viaje en transporte colectivo, éste varía de un mínimo de 40 minutos (metro y tren) hasta un máximo de 50 minutos (autobús).⁵⁵ CAF

Se observa que el tiempo que la persona pasa en un medio de transporte es considerable para la realización de sus actividades diarias, la finalidad de la movilidad es dar respuesta en cuanto a la disminución de esos tiempos de traslado y costos debido a que si se consideran determinados números de transbordes un traslado que debería costar entre 8 a 15 pesos se duplica o triplica su costo ya que

⁵⁵ Observatorio de Movilidad Urbana. Recuperado el 25 de mayo del 2017 de <https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/>

no se cuenta con una buena planeación en cuanto a la movilidad urbana, que de acuerdo al modo de transporte se distribuye como sigue:

Fig. 2. Distribución por modo de transporte.



Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana, 2009

En lo anterior se observa una mayor movilidad a través del transporte colectivo, una de las finalidades de la movilidad es minimizar el transporte público, individual, debido a las emisiones de carbono que dañan el medio ambiente y en consecuencia demeritan la calidad de vida, notamos que solo el 24% se moviliza a pie, lo cual es el fin último de la movilidad lograr que la gran mayoría de las actividades de sus habitantes se realicen sin la necesidad de moverse a través de medios transporte.

Implementar los medios de transporte alternativos como son el uso de la bicicleta son algunas de las contribuciones del programa de movilidad urbana promueve, llevar a cabo un buen diseño de ciclovías para comunicar los destinos más comunes y lograr sensibilizar a la ciudadanía para hacer uso de ese medio transporte es importante porque responde a los objetivos de la movilidad y en algunas experiencias la enfocan a aspectos relacionados con la salud las recomendaciones que sugieren los analistas urbanos para la mejora de las

condiciones de movilidad y que es lograr que también sea un rubro de las agendas políticas de quienes gobiernan las ciudades.

Algunas de las soluciones a las problemáticas asociadas a la movilidad consisten en la sensibilización de la sociedad a través de programas de gobierno orientada a la toma de conciencia ecológica, salud, y de movilidad en sí. La reducción del uso del automóvil, la promoción sobre el uso de la medios alternativos de transporte como es el caso de la bicicleta a través de la creación de ciclovías que se incorporen adecuadamente a la planeación y el desarrollo urbano y reducción del transporte público haciendo uso de los llamados metrobuses o autobuses de alta capacidad ello con la finalidad de que si circulan tres autobuses con 5 personas en determinado tiempo, el autobús de alta capacidad sustituirá a esos tres trasladando ahora a 15 personas al mismo destino, diseños de trenes subterráneos, entre otras propuestas.

3.4. Consecuencias jurídicas para la regulación de predios

La gran mayoría de los conflictos suscitados en el rubro de la regulación de predios se relacionan con el derecho a la propiedad de la tierra como consecuencia del crecimiento de la ciudad y las zonas urbanas, debido a que las zonas ejidales o comunitarias se ven absorbidas por la población y por lo tanto se generan las consecuencias jurídicas de las partes involucradas en este aspecto, en consecuencia, pueden surgir algunas consecuencias que pudiéramos encuadrar en:

El Código Penal menciona:

Al que por sí o por interpósita persona transfiera o prometa transferir la posesión, la propiedad o cualquier otro derecho sobre uno o más lotes resultantes de fraccionar un predio, para que sean o puedan ser destinados para vivienda, comercio industria, sin contar con la autorización para transferir expedida por las autoridades competentes se

aplicaran de 2 a 8 años de prisión y de 120 hasta 400 días de multa.⁵⁶ (código Penal, 2017: art. 246-E título octavo).

Algunos casos que se pueden mencionar relacionados con este aspecto es el caso del bosque otomí en Xochicuátla Morelos en donde se requería urbanizar un cierto sector de la tierra para una obra carretera en concreto y al intentar llevar a cabo la obra, tuvo que ser suspendida debido a que no se contaba con las debidas autorizaciones por el hecho de atentar contra la propiedad de la tierra en su carácter de comunal, lo anterior nos refiere a los delitos en los que se incurre cuando se ejecuta obras públicas sin las autorizaciones correspondientes según sea el caso de la propiedad de la cual se trate y en ocasiones al tratarse de aspectos relacionados con la propiedad de la tierra atentan también con los derechos humanos aspecto que se abordará más adelante.

Ahora bien en los casos en que el desarrollo urbano implique la contratación de inmobiliarias para el desarrollo de viviendas, según sea el caso suelen demeritar el paisaje o afectar a terceros, procedimientos que generalmente suelen ser negociaciones ilícitas entre las partes involucradas, en este sentido el código penal contempla:

Se aplicarán de 4 a 10 años de prisión y de 180 hasta 500 días multa a los autores intelectuales y a quienes instiguen o dirijan la conformación de un asentamiento humano irregular o promuevan un fraccionamiento irregular o a los funcionarios públicos que realicen actos u omisiones para alentar o permitir un asentamiento irregular.⁵⁷ (código Penal, 2017: art. 246-F título octavo).

Por mencionar un ejemplo de ello, se comenta el caso de la empresaria María Asunción Aramburuzabala y Adriana Pérez Romo esposa del ex conductor de noticieros de una de las principales televisora del país Joaquín López Doriga, el cual

⁵⁶ Querétaro: Código Penal, 2017: art. 246-E título octavo).

⁵⁷ Querétaro: Código Penal, 2017: art. 246-F título octavo).

esta relaciona con un desarrollo inmobiliario que afectaba a terceros, esto él desde la visión de los supuestos afectados la torre de departamentos que se pretendía construir en una zona de Polanco, en la ciudad de México, los afectaba de alguna manera por lo cual intentaron impedir su construcción sin embargo tras librar el paso por los tribunales la obra se ejecutó, a pesar de que en el mencionado ejemplo, no refiere a un caso de asentamiento irregular involucra aspectos relacionados con las sanciones contempladas en el código penal, ya que existen autores intelectuales que incitaron a la movilización de los vecinos para que ese desarrollo inmobiliario no se llevar a cabo a través de medios ilícitos que obedecían intereses particulares y que no tenían nada que ver con la planeación urbana.

Como lo hemos comentados las consecuencias jurídicas en las que se ve involucrado el Estado o quienes administran la planeación de la ciudad y el desarrollo urbano se derivan de una falta de atención adecuada hacia los predios irregulares, ya que no es de importancia para las autoridades la regulación, administración y control de los predios irregulares, y que por lo tanto no cumplen con el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, tomando en cuenta que para que ambos discursos cumplan con su objetivo ideológico deben de ser tomados en cuenta de manera conjunta.

CAPÍTULO CUARTO

4. DERECHO A REGULARIZAR LOS PREDIOS

4.1. Derecho a la Propiedad como un derecho humano

La propiedad de la tierra ha sido a grandes rasgos un concepto que se ha construido a través del tiempo, en su acepción más general el término propiedad

refiere a la propiedad de una cosa, mientras que desde la visión de los derechos humanos, el derecho a la propiedad se concibe como:

Es el derecho que tiene toda persona de usar, gozar, disfrutar y disponer sus bienes de acuerdo a la ley. Dicho derecho será protegido por el Estado, por lo que nadie podrá ser privado, ni molestado en sus bienes sino en virtud de un juicio que cumpla con las formalidades esenciales del procedimiento.⁵⁸ (Comisión Nacional de los Derechos humanos, CNDH: 2017). http://cndh.org.mx/Derecho_Propiedad

En el caso particular de nuestro país adquiere las responsabilidades del derecho a la propiedad por su adscripción a la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Nos menciona que deberá ser protegido por el estado de aquí su importancia ya que por una parte es un derecho humano y por la otra el estado en el marco de la planeación y desarrollo de las ciudades se ve en ocasiones involucrado en negociaciones para hacer uso de la tierra para los fines de la mencionada planeación. En lo que respecta al derecho a la propiedad de la tierra Gilbert menciona "...El mismo constituye la base para el acceso a la alimentación, la vivienda y el desarrollo y, sin acceso a la tierra, muchos pueblos se encuentran en una situación de gran inseguridad económica"⁵⁹ (2013), al mencionar "el mismo" Gilbert refiere al derecho de la propiedad de la tierra en sí, podríamos decir que del derecho a la propiedad de la tierra se deriva el derecho a la vivienda adecuada que ya se ha analizado con anterioridad.

⁵⁸ MÉXICO: Comisión Nacional de los Derechos humanos, CNDH:2017). <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r32491-1.pdf>

⁵⁹ Gilbert, J. (2000), Derecho a la tierra como derecho humano: argumentos a favor de un derecho específico a la tierra. Recuperado el 11 de marzo del 2017 de <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r32491-1.pdf>

CAPÍTULO QUINTO

5. PONDERACIÓN ENTRE EL DERECHO A LA CIUDAD Y EL DERECHO URBANO FRENTE A LA REGULARIZACIÓN DE PREDIOS

En un ejercicio de ponderación entre la regularización de predios y el derecho a la ciudad debemos analizar o ponderar los siguientes servicios; Agua, luz, drenaje,

transporte público, recolección de basura, donde se analizaron los principales aspectos relacionados entre sí, la importancia que debe brindarse a la regulación de predios o bien generar ciudades acordes a la ley, donde se establezcan y se exijan los parámetros que eviten la existencia de predios irregulares, así como la carencia de los servicios esenciales.

El Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano juegan un papel muy importante en el tema de la regulación de predios, ya que ambos derechos incluyen factores de suma importancia para que conjugados permitan establecer las bases necesarias para un desarrollo urbano adecuado, contemplando por supuesto los servicios urbanos indispensables para el crecimiento de las urbes.

El rose social que hace que la convivencia entre las personas sea cada vez más común, se desarrolla en el marco del Derecho a la Ciudad, estableciendo espacios adecuados, planeando el mayor aprovechamiento de cada predio en el que se hacen desdoblamientos de familias, donde se desarrolla el comercio, el espacio de trabajo, las industrias, las vialidades, áreas verdes, áreas comunes, como lo son parques, jardines, hacen que vayan conformando pequeñas poblaciones, y después se establezcas grandes ciudades, donde es tan rápido el crecimiento urbano, que no hay tiempos para ir planificando, sin embargo, al tener obligatoriamente los requerimientos necesarios desde los cimientos, es decir, desde el inicio de los espacios vacíos para posteriormente ser llenados, es indispensables que se observen el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, así como el derecho a la propiedad, este ultimo tan importante indispensable para que establecer las bases de un asentamiento irregular.

Como ya se dijo ambos derechos son trascendentales pero el Derecho Urbano juega un papel muy importante para el desarrollo de las grandes urbes ya que en él se establecen las bases para la infraestructura de los servicios urbanos y públicos, los cuales son indispensables para desarrollar las actividades socioeconómicas que permiten el desenvolvimiento de las personas en sus actividades ordinarias, laborales, o productivas, que son importantes para el desarrollo humano de manera esencial, generando de esta forma los pilares necesarios para un crecimiento adecuado de las ciudades.

Entonces analizando el derecho a la vivienda como una vivienda adecuada desde la perspectiva humana consideraríamos que tal derecho no se defiende, pues en el fondo existen muchas irregularidades que se dan con frecuencia, pero es importante analizar que lejos de ser violentada tal exigencia, es protegida, ello a raíz de los requerimientos que se marcan en la legislación, donde a través de los tiempos se han violentado esas leyes, que de haberlas cumplido no, nos enfrentaríamos a la existencia de predios irregulares, sin embargo, por el descuido de la aplicación de la legislación se conforman las ciudades desorganizadas, lo que genera una mala planeación que crea mayores gastos al irse implementando conforme su entorno y no mantener una planeación que genere gasto único que conforme una ciudad planeada con todos los servicios de primera generación es decir, agua, luz y drenaje que abastezcan y sirvan a la población que lo habita.

La falta de atención de los gobiernos no radica muchas ocasiones en su descuido, sino que existen muchas demandas esenciales, que si bien es cierto, los asentamiento irregulares no son menos importantes, lo cierto es que, insisto la repentina instalación de población trae como consecuencias la mala construcción de calles, avenidas, pasos peatonales, espacios de esparcimiento, ciclovías siendo

estas importantes en la actualidad, ya que también ayudan reducir los contaminante en el medio ambiente al no utilizar un automotor.

Los asentamiento irregulares trae como consecuencia la carencia de servicios básicos; agua, luz y drenaje, que siempre serán exigencia para los gobiernos, pero lo que no se contempla, es que estos asentamiento irregulares se generan con pocas familias, incluso son grandes denominaciones de terrenos y escasa la población, que no justifica entonces la implementación de servicios por satisfacer poca población, es decir, es mejor invertir o generar mayores facilidades a aquellos asentamientos que se rigieron por los lineamientos legislativos que cumplieron con lo peticionado por el gobierno, ósea, los parámetros legales, y que buscan precisamente desarrollarse bajo la legislación que regula la creación de ciudades, por consiguiente, es más conveniente invertir en los asentamientos que beneficien mayor cantidad de población y cuyos asentamientos contribuyen para la distribución de servicios.

Por lo anterior, es importante mencionar que el pago de los impuestos muchas de las ocasiones devuelven insuficientes para cubrir estas necesidades, luego entonces, al momento de que la población exige regularizar predios lo hace sin que previamente paguen impuesto, como el predial, así tenemos entonces, un ejemplo; */si fuera un circulo que gira a la derecha y que para que gire se requiere de pago de impuesto, hablemos de predial, al iniciar un asentamiento de forma legal se generarían impuestos en primer momento, y posiblemente se haga una mejor distribución de tal impuesto creando una ciudad ordenada y no iniciar un asentamiento irregular donde primeramente existe una exigencia de servicios básicos, donde para el gobierno es casi imposible cumplir, por eso es indispensable generar ciudades planeadas que contengan los servicios básicos/.*

Cuando se regularizan predios que eran asentamientos irregulares, genera un compromiso muy grande para el gobierno, ya que el predial muchas veces es insuficiente porque al aceptarlos dentro del régimen legal, se debe poner infraestructura, se debe regularizar en cuantos a servicios básicos como se ha hablado durante esta investigación, que son servicio de agua, luz y drenaje, siendo los dos primeros de necesidad esencial. Hoy en día cobra mayor importancia el tema ya que se van creando asentamiento de manera descontrolada debido a la ubicación de los centros de trabajo o donde se desarrollan diversas actividades indispensables para la ciudadanía que muchas de las ocasiones son viviendas temporales, o viviendas de descanso y que por no conformarse de acuerdo al plan de desarrollo urbano van aumentando el número de asentamiento y consecuentemente los problemas que trae consigo, como lo son la carencia de servicios de primera necesidad; agua y luz, el ajuste de espacios para una movilidad adecuada; planeación de banquetas, andadores, vialidades para ciclistas, automotores, paradas de camiones que concuerden con la multitud de personas, puentes peatonales para la seguridad en los cruces, semáforos, por mencionar algunos, otros problemas que surgen son que al momento de la no planeación de una fundación de ciudad no existen espacios destinados para reservas ecológicas, o más grave aún, cuando dentro de reservas ecológicas ya establecidas, se crean estos asentamientos irregulares, son entonces, un descontrol para el medio ambiente al no generar espacios para la naturaleza y que por consecuencia los aires se encuentren contaminados, o bien, sean propensos a contingencia ambiental, tal como surge en la actualidad en la Ciudad de México, por último otro problema también es cuando los asentamientos irregulares se establecen dentro de zonas de riesgo, en colinas, cerca volcanes, en terrenos vulnerables, o muy cerca de mares o ríos, que ello trae como consecuencia a futuro que sean poblaciones consideradas como zonas de alto riesgo, que al final es un compromiso para el gobierno cuando

surge algún desastre de estas zonas, precisamente por no contemplar posibles riesgos a futuro.

Otro derecho que debemos contemplar al regularizar es la movilidad, ya que en la creación de asentamiento irregulares, es decir, sin contemplar el derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, surge un crecimiento descontrolado sin planeación alguna, y cuando se pretende regularizar un asentamiento de esta naturaleza surgen aspectos importantes a considerar como lo es, que estos no tienen trazamiento de calles, no tienen paradas de transporte público, las vialidades no son las adecuadas; en cuanto a peatones, no hay banquetas, puentes, no existen vialidades para ciclistas, carreteras en buen estado para los automotores, no cumplen con los parámetros necesarios, lo que genera falta de conexión de poblaciones, por tanto, falta también de acercamiento a los lugares de trabajo, de esparcimiento, zonas escolares, o simplemente espacios de intercambio cultural y relación entre los individuos. Por lo que, es claro que los dos derechos rectores de esta investigación siempre serán el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano y que serán las bases para que se dé una mejor distribución del terreno acorde a los parámetros jurídicos esenciales para el desarrollo urbano de las Ciudades, acortando distancias, forjando mejores desplazamiento de los ciudadanos para que con ello obtengan sus necesidades indispensable para una vida cotidiana esencial. Además de lo anterior, se requiere de formar conciencias orientadas a una mentalidad que contemple que la movilidad recae esencialmente en los peatones; esto es que se proteja su derecho de movilidad con banquetas, espacios adecuados para transitar, pasos peatonales visibles y que sean respetados por todos, posteriormente a los ciclistas; quienes utilizan un transporte que no genera problemas ambientales y que además ayuda para el bienestar humano, seguido el transporte público; que se encarga de traslado de un número mayor de personas que se dirigen a sus actividades diarias, llámese trabajo, escuela, esparcimiento, a continuación los vehículos de carga; que son los que distribuyen y proveen las mercancías para

la alimentación o bien, los que son encargados de la distribución de agua, de la recolección de basura, y de diversos servicios, por último los autos y motos, que son medios de transporte y consecuentemente de movilidad que si bien son importantes, estos deben permanecer en último lugar, evitando con ello contaminación al medio ambiente por los gases que causan, problemas de saturación en carreteras, congestión de vialidades, falta de respeto en espacios de esparcimiento, no respeto de pasos peatonales, por eso, es indispensable que nos sometamos a la pirámide de movilidad que se ilustra en esta investigación y que de manera insistente es importante resaltar que la prioridad siempre debe ser el peatón.

Al no cumplir con los parámetros mínimos de movilidad surgen una congestión en las ciudades, se vuelve un caos vial; los peatones no tienen espacios para andar con seguridad en las vialidades, no existen puentes peatonales ni vehiculares que permitan la protección del peatón en todo momento, generando accidente vehiculares, accidentes contra los peatones, escasas de transporte público por el congestionamiento de vialidades, falta de recolección de desechos, es por ello, que resulta de gran importancia que se respete la pirámide de movilidad, colocando siempre al peatón en primer lugar como se ilustra en la misma.

En problemas ambientales también surgen dificultades ya que los asentamientos irregulares por lo general únicamente cuentan con fosa séptica, y no tienen una red de drenaje planeada, por lo que, esto también puede generar problemas de salud que se ven reflejados igualmente en otra exigencia para el gobierno, por tanto, al haber un desorden de lo que inicialmente debiera estar planeado, desencadena muchas consecuencias que equilibrando lo legal, es decir, que se comience un asentamiento debidamente con todos los permisos y exigencias, generaría un mejor progreso en el entorno donde se desarrolle

contribuyendo para la creación de una ciudad sustentable y donde el Derecho Urbano forja la mejor distribución de predios; generando espacios adecuados para las viviendas, contemplas vialidades como carreteras con banquetas, puentes, áreas para ciclistas, paradas de camiones que permitan la circulación del transporte público, y con ellos contar con asentamientos que se inicien completos en cuanto a los servicios básicos; agua, luz y porque no red de drenaje y alcantarillado, que estos últimos evitaran focos de contaminación y como consecuencia afectación en la salud de los ciudadanos, la falta planeación adecuada en ciudades también causa grandes índices de accidentes por falta de espacios adecuados para el tránsito peatonal y automotor, por ello es que al contar con los requisitos mínimos que deben cumplir la fundación de ciudades es que se evitarían las afectaciones antes mencionadas y al igual traería beneficio en aminorar problemas ya mencionados.

Es así que el crecimiento poblacional implica mayor exigencia de abastecimiento, insisto, de servicios básicos; agua, luz y drenaje, sin embargo teniendo una distribución adecuada de los predios vacios donde se puedan conformar asentamientos, donde incluso, porque no decirlo, que puedan ser ciudades cerradas como se hablo en esta investigación, ya que al hacerlo de esta manera no existirían demandas futuras y no habría saturación de desechos humanos, químicos o de industrias que provoquen problemas ambientales, al estar correctamente distribuidos y cercados en su perímetro, por eso es que reitero que trabajando en colocación de viviendas de forma adecuada donde se contemplen servicios básicos y vialidades, se evitarían muchos problemas ambientales, por eso es indispensable trabajar para la implantación de una conciencia de separación de residuos, tratamiento de aguas, ahorro en servicios básicos, que como consecuencia disminuiría en mayor porcentaje los problemas ambientales.

En esencia, al momento de regularizar se debe tener un plan de contingencia vial, ambiental, para realmente asumir los compromisos que implica la introducción de ese asentamiento a un régimen jurídico; la escrituración resuelve el problema de la incertidumbre jurídica ya que al hacer su debida inscripción produce efectos contra terceros, pero no resuelve el desarrollo de una ciudad desordenada o el problema de carencia de servicios básicos. Es preciso que los gobiernos sean los rectores de los asentamientos poblacionales para que de raíz se conformen de acuerdo al plan de desarrollo con las reglamentaciones exigidas y previendo precisamente evitar problemas de cualquier índole.

Se habla de un derecho a la propiedad como un derecho humano, contemplado como aquel derecho que tiene toda persona de usar, gozar y disponer de sus bienes de acuerdo a la ley, por lo tanto, conforme a líneas anteriores si el gobierno inicia el establecimiento de los asentamientos de población estaría inmerso el derecho de propiedad en el contexto que se habla, ya que la autoridad al tener el control de la creación de ciudades sería el único ente que mantendría el control al proyectar un desarrollo habitacional cerrado como se ha hablado, que contenga los servicios básicos, manteniendo con ello solventadas las necesidades de la población como la alimentación, la vivienda, la situación económica, como tal estarían satisfechos los aspectos para un desarrollo adecuado.

No se puede ponderar un Derecho a la Ciudad y Derecho Urbano de forma separada ya que al no tener uno se pierde el equilibrio para establecer las medidas esenciales de creación de una ciudad que cumpla con los parámetros legales exigidos, lo que resultaría idóneo ya que no surgiría el problema de predios irregulares y por consecuencia no habría necesidad regularizar predios, porque desde un inicio cumple con los requisitos que establecen a futuro un desarrollo

poblacional sano, luego entonces no es factible que se puedan analizar de forma separada porque perderían su esencia.

Por lo que, se insiste en que al realizar una relación intrínseca entre el Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, ambos son indispensables e inseparables para que se pueda dar un crecimiento adecuado de las urbes, generando en conjunto las condiciones indispensables para la vida cotidiana de la sociedad, y que con ello se permita un ambiente donde se pueda desenvolver cada persona de manera libre en su espacio, obteniendo cada servicio que es indispensable para su crecimiento, lo que hace que a través de la combinación de ambos derechos que se ponderan se considera que son indispensables de manera equilibrada sin ser separados, ya que si se apartan provocaría que se pierda su equilibrio, induciendo con ello una inestabilidad, y creando problemáticas que hoy en día no se le da solución, y que son exigencias para los gobiernos presentes y futuros por no establecer una visión adecuada para el origen de nuevas ciudades.

Luego entonces, diremos que haciendo la combinación entre en Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano, son lo que establecerán siempre las condiciones necesarias para un crecimiento viable de las urbes.

Es indispensable crear ciudades y vigilar el crecimiento poblacional para la nueva creación de asentamientos humanos a fin de que se proyecten ciudades con una verdadera planeación donde el estado programe viviendas que cumplan con los estándares necesarios de obtener una calidad de vida estable, con servicios públicos suficientes, contemplando en realidad la pirámide de movilidad que contemple todos los espacios que se requieran para cada uno de los aspectos

considerados dentro de la misma, es decir, que los peatones que tengan suficientes espacios para transitar sin correr riesgos. Contemplar los ciclistas generando por supuesto ciclovías adecuadas y funcionales que incluso inciten al ciudadano a usarlas, que cumplan con los estándares de seguridad que requieran para que sean servibles a la población. En cuanto al transporte público, transporte de carga y vehículos particulares es indispensable que al crear ciudades planificadas disminuyan estos automóviles, ellos creando hasta cierto punto ciudades cerradas como se ha venido mencionando donde tengan todos los servicios, se edifique en menores espacios, se aglomeren mayor cantidad de ciudadanos y sean ciudades que crezcan bajo los regímenes del Derecho a la Ciudad y el Derecho Urbano.

Por todo lo narrado se justifica que el gobierno no tiene el control suficientes para restringir el uso de suelo, existen un descontrol para la planeación de las ciudades, entonces, las autoridades al no tener un control sobre los asentamientos irregulares hace que ellos mismo se generen problemas de exigencia poblacional por falta de servicios básicos, falta de protección ambiental, exigencia de servicios para atención médica, es decir, genera consecuencias graves por la falta de planeación. No existe control sobre el cobro de impuestos por el espacio de suelo que ocuparon inicialmente de forma clandestina o de manera irregular, donde se crearon afectaciones ambientales, que el gobierno no fue contundente en prohibir el asentamientos población, fue omiso en generar consecuencias para los ciudadanos que no respetaron el uso de suelo, los espacios que estaban bajo una reserva ambiental, zonas de alto riesgo, entonces surgen la interrogante de donde se encuentran los gobiernos para el control, no existe visión para planeaciones adecuadas, controladas, donde exista un control real de tierras, que el ciudadano cumpla con los requisitos exigidos por la legislación existente, y que haya recaudación de impuestos y se convierta en el círculo que debe, retener para después distribuir e implementar espacios adecuados para viviendas dignas con servicios básicos suficientes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Carceller, F. A., (1997), Introducción al Derecho Urbanístico. Madrid: Tecnos.

CUQ, (2016) Código Urbano del Estado de Querétaro. México: Gobierno del Estado de Querétaro.

DONNELLY, S y EVANS, T. (2008), Characterizing spatial patterns of land ownership at the parcel level in south-central Indiana, 1928–1997: Landscape and Urban Planning .

Duhau, E. y Schteingart, M., (1997). La urbanización popular en la ciudad de México en pobreza y condiciones de vida y salud en la Ciudad de México. México: Colegio de México.

Fernández, R. J. y Rivera, H. J. (2011). Derecho Urbanístico. México: UNAM.

Kubli, R. G. (1989), Diseño de redes de comunicación, Madrid: Alianza.

Ligth, D. (1992) Sociología. México: Mc. Graw. Hill.

LGAH, (2016) Ley General de Asentamientos en México.

MCELROY, N. (2006) Parcelization in the Chesapeake Bay Watershed and Implications for Sustainable Forestry: Virginia Polytechnic Institute and State University.

Parada, R., (2000) Derecho Administrativo, Tomo III, Derecho Urbanístico. España: Ediciones Jurídicas y sociales S. A.

Sánchez, V y Rocha, L. A. (2011). Introducción al Derecho urbanístico en México. México: Trillas.

Spantigati, F. (1978) Manual del derecho urbanístico. Madrid: Montcor.

Sugranyes, A. y Mathivet, C. (2010). Ciudades para todos: por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias. Chile: HIC.

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS.

- Azuela, A. y Cancino, M. A. (2010). Los asentamientos humanos y la mirada parcial del constitucionalismo Mexicano. Recuperado el 20 de Enero 2017 de http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/Especializacion_Mercados/Documentos_Cursos/Asentamientos_Humanos_Mirada-Azuela_Antonio-2007.pdf
- Ambrosio, G. M. (2007) Ciudades y medio ambiente. Recuperado el 7 de mayo del 2017 de https://www.ign.es/espmmap/fichasespacios_bach/pdf/Ciudad%20Ficha_06.pdf.
- CAF. (2009), Observatorio de Movilidad Urbana. Recuperado el 25 de mayo del 2017 de <https://www.caf.com/es/temas/o/observatorio-de-movilidad-urbana/>
- Cabrera, A. G., Velazquez, O. N. y Orozco, A. A. (2014). Movilidad: aporte para su discusión. Recuperado el 11 de mayo de 2017. De <http://www.redalyc.org/pdf/120/12041781013.pdf>
- Carvajal, Q. S. X y Marín, J. J. D. (2012) Impacto de la generación distribuida en el sistema eléctrico de potencia colombiano: un enfoque dinámico. Recuperado el 11 de marzo del 2017 de <http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/Tecnura/article/view/6886/8479>
- Comadira, R. J. (2003) "El servicio público como título jurídico exorbitante", Revista Jurídica El Derecho, Suplemento de Derecho Administrativo del 31 de diciembre 2003.
- Da Cunha J. M. y Rodríguez J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. Recuperado el 22 de abril del 2017
- Dede, G. (2003) El derecho a la vivienda adecuada. Recuperado el 17 de marzo del 2017. de <http://www.choike.org/documentos/vivienda.pdf>
- Delgadillo, V. M. (2012) El derecho a la ciudad en la Ciudad de México. ¿Una retórica progresista para una gestión urbana neoliberal. Andamios. Revista de Investigación Social [en línea] 2012, 9 (Enero-Abril). Recuperado el 14 de noviembre de 2016 de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=62823326006> de <http://www.redalyc.org/pdf/3238/323827368003.pdf>
- Duhau, E. (2002) Dimensiones socio – políticas de la irregularidad y la regularización de los asentamientos populares. Recuperado el 19 de enero del 2016 de:

http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/Especializacion_Mercados/Documentos_Cursos/Dimensiones_Socio_Politicas-Duhau_Emilio-2002.pdf

Fernández, R. J. (1978) Derecho Urbano en México en Administración Federal. Recuperado el 28 de noviembre del 2016 de:
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/32.pdf>

Gilbert, J. (2000) Derecho a la tierra como derecho humano: argumentos a favor de un derecho específico a la tierra. Recuperado el 11 de marzo del 2017 de <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r32491-1.pdf>

Ivanega, M. M. (2014) Reflexiones acerca de los servicios públicos municipales. Recuperado el 12 de mayo de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3052/11.pdf>

KALANTARI, K y ABDOLLAHZADEH, G. (2008) Factors Affecting Agricultural Land Fragmentation in Iran: A Case Study of Ramjerd Sub District in Fars Province. American Journal of Agricultural and Biological Sciences

Kothari, Miloon (2008) Informe del Relator Especial sobre la vivienda adecuada como elemento integrante del derecho a un nivel de vida adecuado y sobre el derecho de no discriminación a este respecto. Recuperado el 23 abril del 2017 de:
<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6084.pdf?view=1>

Lefebvre, H. (2011). Del “derecho a la ciudad” de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna. Recuperado el 22 de enero de 2017

López, M. N. F. (2011) El derecho a una vivienda adecuada I: una propuesta sobre cómo medir el cumplimiento del aspecto “lugar”, 21 International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional.

Pirez (2000) Servicios urbanos y equidad en America Latina: un panorama con base en algunos casos. Recuperado el 23 de marzo del 2017 de http://repository.eclac.org/bitstream/handle/11362/5709/S00090784_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodriguz, V. N., Restrepo, M. S, Sambrano, B. I. (2013). Carencia de agua y sus implicaciones en las prácticas alimentarias, en Turbo Antioquia. Recuperado el 25 de abril del 2017 de:
<http://www.scielo.org.co/pdf/rsap/v15n3/v15n3a09.pdf>.

Santillan, M. L., (2009) Asentamientos irregulares, problemática ambiental. Artículo publimetro. Recuperado el 23 mayo del 2017 de:

<https://www.publimetro.com.mx/mx/columnaunam/2013/06/28/asentamientos-irregulares-problematika-ambiental.html>

Schlack, E. (2010) Espacio público. Recuperado el 25 de febrero del 2017 de <http://www.scielo.cl/pdf/arq/n65/art06.pdf> de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3762679.pdf>

Thompson, I y Bull, A. (2002) La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Recuperado el 22 de marzo del 2017 de <http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/076109121.pdf>

Ugalde, V. (2014). Derecho a la ciudad, Derecho en la ciudad. Recuperado el 23 de Enero de 2017 de <http://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v30n3/0186-7210-educm-30-03-00567.pdf>

William, A. (2011) Ingeniería civil – unc. Recuperado el 28 de enero de 2017 de <http://ingenieria-unc.blogspot.mx/2009/06/plan-de-desarrollo-urbano-concepto-un.html>