

**Universidad Nacional Autónoma de Honduras  
Facultad de Ciencias Sociales  
Maestría en Gestión Social Urbana**



**Tesis**

**Caracterización de las Urbanizaciones  
Cerradas como Fenómeno  
Residencial Emergente en la  
Ciudad de Distrito Central, Honduras**

Presentado por:

**Ivonne Lizeth Chaín Rojas**

Previa opción al grado de:

**Máster en Gestión Social Urbana**

Asesora:

**Dra. Elsa Lily Caballero Zeitún**

**Ciudad Universitaria, julio 2013**

## **Autoridades Universitarias**

Rectora

**Dra. Julieta Gonzalina Castellanos**

Vicerectora Académica

**Dra. Rutilia Calderón**

Secretaria General

**Dra. Enma Virginia Rivera**

Directora de Docencia

**Dra. Marta Flores**

Directora De Posgrado Latinoamericano de Trabajo Social

**Dra. Ana Corina Hernández**

Asesora de Tesis

**Dra. Elsa Lily Caballero Zeitún**

# INDICE

Introducción	7
<b><u>Capítulo Primero</u></b>	
<b>CONCEPTUALIZACIÓN SOBRE LAS URBANIZACIONES Y BARRIOS CERRADOS</b>	16
<b><u>Capítulo Segundo</u></b>	
<b>CRECIMIENTO URBANO EN EL DISTRITO CENTRAL</b>	33
<b><u>Capítulo Tercero</u></b>	
<b>LAS URBANIZACIONES CERRADA EN EL DISTRITO CENTRAL</b>	46
3.1. La Ubicación de las Urbanizaciones Cerradas en el Contexto de la Ciudad	46
3.1.1. Sector Noreste	46
3.1.2. Sector Noroeste	49
3.1.3. Sector Suroeste	50
3.1.4. Sector Sureste	52
3.2. Las Urbanizaciones Cerradas del Distrito Central	56
3.3. La Regulación de los Barrios y Urbanizaciones Cerradas	60
3.4. Cerramiento de Barrios	67

## **Capítulo Cuarto**

### **ESTUDIO DE CASO DE URBANIZACION CERRADA**

4.1.	Caso Tipo Urbanizaciones Cerradas: Residencial Portal del Bosque	73
4.1.1.	Área de vivienda	76
4.1.2.	Área Social	79
4.1.3.	Manual de Convivencia	80
4.1.4.	Régimen Jurídico	83
	<b><u>Conclusiones</u></b>	86
	<b><u>Bibliografía</u></b>	92
	<b><u>Anexos</u></b>	
	Gaceta Municipal, N° 00001, del 1 de enero de 2007	100
	Reglamento para la Creación e Instalación de Circuitos Cerrados de Circulación y Seguridad, Colonias Más Seguras	104

## **INDICE DE CUADROS**

Cuadro N° 1	Distrito Central, Barrio de los años 30	37
Cuadro N° 2	Distrito Central, Barrio de los años 40	38
Cuadro N° 3	Distrito Central, Barrio de los años 50	38
Cuadro N° 4	Urbanizaciones Cerradas en el Distrito Central	56
Cuadro N° 5	Modelos de vivienda en la Primera etapa, Residencial Portal del Bosque	77

Cuadro N° 6	Modelos de vivienda en la Segunda etapa, Residencial Portal del Bosque	77
Cuadro N° 7	Modelos de vivienda en la Tercera etapa, Residencial Portal del Bosque	78

## INDICE DE IMÁGENES

Imagen N° 1	Anuncio del periódico del proyecto Portal del Bosque, La Tribuna, 17 de mayo 2012 y hoja volante	26
Imagen N° 2	Ubicación Geográfica del Municipio del Distrito Central	33
Imagen N° 3	Crecimiento de Tegucigalpa 1889	35
Imagen N° 4	Crecimiento del Distrito Central de Tegucigalpa – Honduras (1930-1980)	41
Imagen N° 5	Tegucigalpa Expansión Territorial	43
Imagen N° 6	Logo de Barrios Más Seguros Implementado por la Alcaldía del Distrito Central	62
Imagen N° 7	Rotulo de permiso otorgado por la Alcaldía del Distrito Central con el número de resolución	63
Imagen N° 8	Colindancia de la Col. Altos de Jardines de Loarque (Bloque50 y 51), imagen de Google, elaboración propia. 2011	66
Imagen N° 9	Plano de Urbanización con la ubicación de trancas de la col. Altos de Jardines de Loarque. Elaboración propia.	67
Imagen N° 10	Carteles colocados en el acceso de los barrios.	70
Imagen N° 11	Plano de ubicación de Residencial Portal del Bosque	74
Imagen N° 12	Urbanización de Residencial Portal del Bosque	75

## INDICE DE PLANOS

Plano N° 1	Cerramiento Aprobado por el Reglamento de Barrios Más Seguros en la Col. Loarque.	55
Plano N° 2	Ubicación Urbanizaciones Cerradas del Distrito Central	59

# INTRODUCCIÓN

## INTRODUCCION

Las urbanizaciones cerradas constituyen una expresión de la segregación residencial y espacial, como fenómeno urbano ha tomado auge en las últimas dos décadas en diferentes países. En el Distrito Central, integrado por las ciudades de Tegucigalpa y Comayagüela, en la última década se observa un importante surgimiento de este tipo de urbanizaciones en el contexto de una profunda segregación espacial urbana.

Como fenómeno autónomo de la industria de la construcción, genera tanto efectos positivos como negativos en el proceso de configuración espacial de la ciudad; por lo que es necesario investigar y comprender cómo contribuye a la segregación residencial y espacial y, por ser un fenómeno emergente es necesario describir y conocer sus rasgos y características principales. Esta primera aproximación, se concentra más en los aspectos físicos y de ubicación espacial en la ciudad.

El Distrito Central inicia un proceso acelerado de crecimiento poblacional y de expansión urbana desde la década de los 50 del siglo pasado, el modelo de urbanizaciones (producción en serie de vivienda) aparece en los años 60, primero con la intervención del Estado e inmediatamente después por el sector privado de la construcción. Las primeras urbanizaciones cerradas se producen en los años 70, y aparece nuevamente como producto habitacional en el año 2000.

Cada vez más en el Distrito Central se profundiza la segregación espacial y las urbanizaciones cerradas contribuyen a ello ya que se ofrecen como una alternativa de mejoramiento de las condiciones habitacionales existentes, particularmente en el tema de seguridad en barrios y colonias, por el embate de inseguridad ciudadana que atraviesa el país y que está generando entre los residentes la búsqueda de una defensa colectiva.

La seguridad-inseguridad no es objeto de estudio en esta investigación, se convierte en el escenario general sobre el cual crece la oferta de un producto habitacional, las urbanizaciones cerradas, fenómeno sobre el cual se hace una primera aproximación físico-espacial.

### **Objeto de Estudio**

El estudio se concentra en la caracterización de las urbanizaciones cerradas como fenómeno residencial emergente desde 1970 al 2011, como una expresión de la segregación espacial urbana en el Distrito Central.

Para realizar el estudio, como objetivo general se propuso: Caracterizar las urbanizaciones cerradas como parte del proceso de fragmentación territorial urbana en el Distrito Central.

### **Objetivos Específicos**

- Identificar las urbanizaciones cerradas en Tegucigalpa.
- Identificar las características que distinguen a las urbanizaciones cerradas como fenómeno residencial emergente.
- Identificar los motivos que contribuyen a la constitución de las urbanizaciones cerradas (topografía, diseño y necesidad).



- Establecer la relación de las urbanizaciones cerradas con el resto de la ciudad, como expresión de segregación y en el contexto del progresivo cerramiento de barrios y colonias que originalmente no estaban cerradas.

## **Metodología**

El estudio “Caracterización de las Urbanizaciones Cerradas como Fenómeno Residencial Emergente en la Ciudad del Distrito Central” es de carácter exploratorio, por ser la primera investigación que se realiza sobre este fenómeno en el país. Se enfatiza en los aspectos físicos y ubicación por la importancia que tienen en cuanto a la morfología urbana y como una primera aproximación a un fenómeno social de mayor complejidad.

Para la ubicación de las urbanizaciones cerradas se considera toda la mancha urbana del Distrito Central y temporalmente se estudió desde los años 70 cuando aparecen las primeras urbanizaciones cerradas hasta el año 2012.

Para el estudio ha sido necesario distinguir conceptualmente la diferencia entre barrio y urbanización. Ambas, expresan procesos de fragmentación social de la ciudad a partir de la segregación residencial, en todas las ciudades existen barrios de gente pobre y rica, de clase media, de obreros, etc. Sin embargo, con la producción habitacional en serie las urbanizaciones introdujeron un patrón diferente de hacer ciudad.

Los barrios son procesos de ocupación familiar del suelo para uso habitacional, los ocupantes que se convierten en vecinos ven/buscan una oportunidad de ocupación/compra de un lote-casa y según sus posibilidades lo adquieren, la interacción se da entre un demandante que tiene la posibilidad de ocupar-comprar un

lote o casa en un área que ofrece diferentes opciones en un áreas de terreno, generalmente, las familias construyen sus casas de habitación según sus posibilidades o compran una casa que está en venta.

Las urbanizaciones por el contrario, la oferta predefine el tipo de demanda a la que se le ofrece un producto, hay un techo mínimo de acceso determinado por la capacidad de compra o de endeudamiento de la demanda donde generalmente habrá un intermediario financiero que también pone requisitos a la demanda.

A diferencia de los barrios, donde el proceso de ocupación está determinado por un proceso de negociación que termina en un contrato compra-venta según las posibilidades de la demanda; en las urbanizaciones el contrato compra-venta está estratificado socialmente por los requisitos que la oferta predefine para la demanda; así, las urbanizaciones tienden a una mayor homogenización de sus habitantes frente a la heterogeneidad social de los barrios.

Para efectos de este estudio, el termino urbanizaciones hace referencia exclusivamente al producto habitacional diseñado de forma cerrada y el termino barrio, hace referencia a otros tipos de conjuntos habitacionales con diferentes denominaciones (barrios, colonias, residencial, etc.) que originalmente son abiertos.

Como elemento de contexto y análisis de las urbanizaciones cerradas y a partir de las observaciones de campo y las orientaciones teóricas, se llegó a determinar una tipología de la ciudad de dos tipos, los barrios que progresivamente se fueron cerrando y que constituyen el contexto general de la ciudad (se hizo un estudio de caso en la Colonia Altos de Jardines de Loarque) y las urbanizaciones cerradas, objeto de estudio de esta investigación (para lo que se hizo un mapeo y un caso de estudio en Residencial Portal del Bosque) tipología definida de la siguiente forma:

**Tipo 1:** Barrios de asentamientos humanos que no nacen con encerramiento y son cerradas después: estos son los conjuntos habitacionales en donde los vecinos, motivados por la inseguridad ciudadana, se agrupan y forman un comité y contratan los servicios de vigilancia privada; en la mayoría de los casos colocan una pluma o tranca en los diferentes accesos, limitando la circulación vehicular de personas que no forman parte del vecindario. Dependiendo del grado de organización que adquieran estos comités barriales, se realizan obras tales como la construcción de casetas de vigilancia y la contratación de personal de seguridad para las jornadas diurnas y nocturnas. Además se hacen obras relacionadas a mantenimiento de áreas verdes.

**Tipo 2:** Urbanizaciones cerradas diseñadas como un asentamiento cerrado: éstos son los nuevos proyectos que se están desarrollando por lo general en la periferia de la ciudad, usualmente están dirigidos a población de clase media y media alta. Se caracterizan por contar con acceso directo a ejes viales importantes y por estar desarrollándose en grandes áreas de suelo urbano o rural proliferando el fenómeno de expansión de la ciudad capital. Son complejos habitacionales de gran extensión, de densidad media, con una arquitectura influenciada en estilos de villas estadounidenses, cuentan con áreas sociales comunes y se gestionan bajo un régimen de condominio en el que pagan una cuota mensual para cubrir los gastos de mantenimiento del área común y los servicios de vigilancia privada. Estos asentamientos están completamente cercados con grandes muros y cuentan con accesos controlados por empresas de seguridad privada.

Para el estudio se consideraron tres variables centrales y diferentes técnicas de observación y recopilación de información:

<b>VARIABLE</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>TECNICAS</b>
Elementos físicos	Trancas, portones, casetas, muros perimetrales	Recorrido fotográfico, estudio de caso
Motivos	Seguridad, estilo de vida y prestigio	Estudios de caso
Ubicación	Ubicación	Mapeo

Para realizarlo se usaron diferentes técnicas de recolección de datos cuyo producto principal es el mapeo de las urbanizaciones cerradas y la tipología de barrios urbanizaciones cerradas del Distrito Central.

Se hizo un recorrido por el área urbana del Distrito Central para hacer un inventario de los nuevos proyectos urbanos cerrados y una observación general de los antiguos conjuntos habitacionales que no fueron diseñados como urbanizaciones cerradas, pero que en la actualidad están cerradas.

Se analizó la información de carácter legal para lograr una mejor comprensión del fenómeno.

Para el trabajo de campo y levantamiento de información se realizaron las siguientes actividades:

- Levantamiento fotográfico.
- Mapeo: levantamiento de las diferentes urbanizaciones cerradas.
- Análisis normativo.
- Estudio de dos casos, uno por cada tipo.

Una vez construida la tipología se seleccionó un caso por cada tipo para identificar las características particulares, en cuanto a áreas, su zonificación, elementos físicos de cerramiento y proceso a través del cual surgen.

A partir de la observación de campo se pudo determinar que el cerramiento de barrios es un fenómeno tan generalizado en toda la ciudad que incluirlo en el mapeo, requería de un esfuerzo de campo que excedía las posibilidades en el contexto de la tesis. Como fenómeno generalizado en toda la ciudad el cerramiento de barrios amerita un estudio de mayor profundidad para dar cuenta de su heterogeneidad y complejidad que afecta a todos los estratos sociales de la ciudad.

La distinción entre barrio y urbanizaciones cerradas y la tipología que se genera para la ciudad permitió contextualizar el fenómeno de las urbanizaciones cerradas en tanto nueva oferta del mercado inmobiliario, aunque como producto urbano se puede analizar en sí mismo, para los propósitos de este estudio la segregación espacial, fue importante considerar, el progresivo proceso de encerramiento que se viene dando en los barrios de la ciudad. En este contexto y bajo el supuesto de la inseguridad como principal factor de encerramiento, en el mercado aparece un nuevo producto, las urbanizaciones cerradas, objeto de nuestro estudio, como una oferta que viene a

profundizar aún más, la segregación espacial; no es un fenómeno nuevo en la ciudad, llega al nivel de segregar mediante dispositivos físicos y normativa-privada impiden el libre acceso por la ciudad.

El resultado del estudio consiste en una ubicación de la distribución espacial de las urbanizaciones cerradas en la mancha urbana, la tendencia de ubicación; la tipología de barrios y urbanizaciones cerradas y dos estudios de caso, uno por tipo, para profundizar en las características físicas y proceso a partir del cual se produce el encerramiento de los barrios y la urbanización cerrada y particularmente ésta como fenómeno urbano residencial emergente.

Lo más importante de este trabajo es aproximarse a los procesos de fragmentación espacial desde la perspectiva de los elementos físicos (trancas, portones, muros perimetrales) a partir del cierre de calles que limitan el paso sólo a los residentes de los barrios y urbanizaciones que se organizan para procurarse de una mayor seguridad, pero que a las vez fragmentan aún más la ciudad. Se espera que este estudio contribuya y motive a nuevas investigaciones que avancen sobre otros aspectos aquí abordados, sobre los que no se profundiza así como, conocer las causas y consecuencias para la ciudad y sus vecinos del proceso de la segregación espacial.

*Capítulo Primero*

**CONCEPTUALIZACIÓN SOBRE  
LAS URBANIZACIONES Y  
BARRIOS CERRADOS**

## *Capítulo Primero*

# **CONCEPTUALIZACIÓN SOBRE LAS URBANIZACIONES Y BARRIOS CERRADOS**

El surgimiento de la agricultura permitió que los seres humanos pasaran de nómadas a sedentarios y es así que se dan los primeros asentamientos rurales y las primeras ciudades formando los clanes y tribus orientadas al comercio. La unidad social era la familia, pero la sociedad era nómada por necesidad tenían que desplazarse en busca de nuevas fuentes de alimento.

El hombre neolítico logra producción controlada de alimentos únicamente con su esfuerzo. Por lo que la permanencia en un lugar de residencia tuvo más posibilidades por el cultivo sistemático.

En la Edad de Bronce se inicia con los asentamientos de la sociedad neolítica hasta convertirse en las primeras ciudades. Se da la Revolución Urbana que el requisito es la producción de excedentes de alimentos y otras materias primas. Otro requisito es la escritura junto con la organización social y una capacidad de transporte de materias en bruto.

La invención de la máquina de vapor da origen a la revolución industrial lo que provoca el abandono del área rural y el fuerte crecimiento de las ciudades y con la aparición del capital y el trabajo como factor de producción, nacen las clases sociales, la burguesía y el proletariado.

Las diferencias de las clases sociales se expresaron de diferentes maneras dentro de la ciudad industrial, entre ellos con la segregación entre los barrios de los burgueses y los barrios de los obreros en condiciones mínimas de habitabilidad.



Los principios en los que se basa la planificación de la ciudad actual son todavía los del urbanismo<sup>1</sup> moderno recogido en la Carta de Atenas, escrito por el arquitecto y urbanista Le Corbusier. En ella se plantea la oposición entre la ciudad tradicional, caracterizada por la mezcla e indiferencia de los usos urbanos, y la ciudad moderna, racional y funcional que se rige por un principio fundamental: la zonificación (concepto central del urbanismo moderno e idea clave de la planificación urbana actual). Frente a la mezcla de usos de la ciudad tradicional, con todos los problemas de salubridad, higiene, densificación, etc. que plantea el desarrollo, la división del trabajo a escala general en el proceso de industrialización, cuando fábricas y viviendas comparten el mismo espacio, el urbanismo moderno plantea que hay que construir ciudades donde los diferentes usos y las diferentes funciones urbanas, estén separadas en espacios distintos.

Le Corbusier afirmaba que a cada función urbana diferente debe corresponder un espacio distinto. Una ciudad segregada según los usos y las funciones urbanas y caracterizadas por una estricta separación entre habitar y trabajar. Los espacios residenciales deben estar separados de los espacios del empleo y las actividades económicas, eso sí, deben estar conectados a través de la función circular.

Para Le Corbusier: "La ciudad... es la acción del hombre contra la naturaleza, un organismo humano que ofrece protección y trabajo". "Las ciudades actuales, escribió Le Corbusier, son incapaces de satisfacer las exigencias de la vida moderna hay que adaptarlas a nuevas condiciones. Las grandes ciudades dominan la vida de las naciones Si la gran ciudad se ahoga, el país se arruina". (Le Corbusier, 1945)

---

<sup>1</sup> Origen del urbanismo. Etimológica e inicialmente, la palabra urbanismo procede de la palabra latina URBS-URBIS, que significaba ciudad. De acuerdo con este significado, el urbanismo es el conjunto de conocimientos que se refieren al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados, en el orden a las necesidades materiales de la vida humana (definición de la Real Academia Española)

Para los miembros de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) los conceptos básicos de la ciudad funcional desde su origen, a finales de la década de 1920, hasta su disolución en 1959 eran:

1. El privilegio de la circulación vehicular;
2. la búsqueda de mejores condiciones de higiene;
3. la especialización de funciones en cuatro funciones básicas de la ciudad: la vivienda, el trabajo, el ocio y la circulación.

Una ciudad es una comunidad de asentamiento, es decir, un espacio social donde un colectivo humano reside, se organiza y se reproduce socialmente. Como toda comunidad humana contará con sus propias pautas de organización, con su propia política, puesto que quienes participan de la vida de la ciudad forman parte de un colectivo.

Las ciudades siempre han existido a través de la historia, pero crecieron más rápidamente después de la revolución industrial. Las ciudades se encuentran en diferentes partes del mundo, cada una con su propia geografía e historia, es difícil llegar a conclusiones universales acerca del crecimiento de cada ciudad.

Un factor importante en el crecimiento de las ciudades es la migración que ocurre del campo a la ciudad, al inmigrante le llama la atención la ciudad por las promesas que esta ofrece como el tener mayor acceso a los sistemas de salud, empleo, oportunidades, eventos sociales y culturales. Las ciudades han sido el centro de la civilización y continúan siendo el motor del crecimiento social y económico.

El crecimiento de las ciudades se debe también al incremento natural de las personas que nacen cada año menos el número de muertos, esto es un crecimiento poblacional positivo.

## **Fragmentación y Segregación Urbana**

Las ciudades se configuran como fragmentadas y segregadas, estos temas no son nuevos ni recientes. La ciudad se presenta como un mosaico de diferentes usos del suelo con formas y contenidos diversos: áreas industriales, residenciales, comercio, etc. es decir, un espacio fragmentado.

La fragmentación es inherente al proceso histórico de conformación de la ciudad. La ciudad antigua, medieval, moderna e incluso, la colonial muestran fragmentos claramente delimitados. Es decir, que la fragmentación es un atributo de la ciudad y desde su origen la ha caracterizado el heterogéneo uso del suelo conforme a la división social y técnica del trabajo (Valdés, 2001). En tal caso se estaría relacionado con el uso del suelo.

La fragmentación urbana se asocia a una ruptura, separación o distanciamiento social en la ciudad, lo que supone debería de tener un funcionamiento global se ha dividido en múltiples unidades; es decir, no existe una unificación del conjunto urbano. Lo que evidencia una falta de sentido de identidad que integre a aquellos que habitan la ciudad.

Esta aproximación, considera que la actual dinámica urbana, desde el comportamiento del mercado de suelos, las iniciativas inmobiliarias, el surgimiento de estilos de vida, las transformaciones en el mercado de trabajo, la polarización social, hasta el aumento de la violencia y la inseguridad, lleva a una separación social en el espacio que se refleja en el surgimiento de las urbanizaciones o barrios cerrados, específicamente allí donde se juntan estratos sociales diferentes, gracias a los nuevos patrones de urbanización. (Felipe Link, 2008)

A grandes rasgos, la fragmentación urbana a nivel micro, haría referencia a “un concepto nuevo de ciudad rodeada de muros, vallas, portones y sistemas de

seguridad para proteger a sus miembros de manera hermética y excluirlos del mundo exterior” (Borsdorf, Hidalgo, Sánchez, 2006:324).

Vidal Rojas (1997) afirma que la ciudad fragmentada en la que aparecen barrios amurallados, fronteras intraurbanas o zonas monofuncionales, son sectores singulares que adquieren identidad propia en tanto que se produce la disolución de la identidad de la ciudad en su conjunto.

En las ciudades se está reproduciendo la fragmentación, donde los barrios se polarizan en zonas privilegiadas, exclusivas quienes para enfrentar el fuerte impacto que tiene la inseguridad en la población y que trae el aislamiento como una de las principales consecuencias. Esto lleva a plantear el fuerte impacto de la inseguridad en las dinámicas urbanas, así como también la relación inversa, es decir las consecuencias de la segregación en la sensación de inseguridad, en una especie de círculo vicioso.

La segregación residencial es uno de los resultados de este proceso de fragmentación social urbana. Según Marcuse y Van Kempen (2000), las divisiones entre los diferentes barrios, estando cada uno de ellos aislados de sus alrededores y la tendencia de que cada barrio satisfaga sus necesidades cotidianas dentro de sus propios límites, son dos características que exhiben hoy las ciudades.

El fenómeno de la segregación no es nuevo; es inseparable a la historia de la ciudad; cuando la separación de los grupos sociales en el espacio se sustenta, por una parte, en la separación del lugar de residencia respecto del lugar de trabajo y por otra en la concentración de población en las ciudades que favorece una estructuración zonal que refleja la capacidad de renta de los habitantes.

La segregación residencial remite a formas de desigual distribución de grupos de población en el territorio que se manifiestan de diferentes maneras, tales como:

1. La proximidad física entre los espacios residenciales de los diferentes grupos sociales (White, 1983);
2. la homogeneidad social de las distintas subdivisiones territoriales en que se puede estructurar una ciudad (Sabatini, 1999); y
3. la concentración de grupos sociales en zonas específicas de una ciudad (Sabatini, Cáceres, 2001; Rodríguez, 2001; Jargowsky, 1996; Massey, White y Phua, 1996).

De hecho, definiciones recientes combinan algunas de estas manifestaciones: "La segregación residencial puede definirse, en términos generales, como el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicos, entre otras posibilidades (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001: 27.)

Para Castells (1999:203) la segregación urbana como la "tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía". En este sentido, la estratificación social origina también estratificación espacial que se traduce en áreas urbanas segregadas y ocupadas por grupos sociales semejantes viviendo en entornos morfológicos también semejantes (Estébanez, 1992:574). "En términos sociológicos, segregación significa la ausencia de interacción entre grupos sociales. En un sentido geográfico, significa desigualdad en la distribución de los grupos sociales en el espacio físico. La presencia de un tipo de segregación no asegura la existencia de otro" (Rodríguez Vignoli, 2001:11).

En términos más específicos, la segregación residencial tiene tres dimensiones principales:

1. La tendencia de los grupos sociales a concentrarse en algunas áreas de la ciudad;
2. la conformación de áreas o barrios socialmente homogéneos; y
3. la percepción subjetiva que los residentes tienen de la segregación "objetiva". (Sabatini, Caceres, Cerda: 2001).

La segregación social es uno de los efectos sociales más negativos que se pueden encontrar en las urbanizaciones cerradas por aislarse del resto de la ciudad y agregar a las barreras sociales las barreras físicas, tales como las verjas, muros y los dispositivos de seguridad reforzando la segregación social urbana y establecen evidentemente la división entre "los de adentro" y "los de afuera".

Al impedir que las calles y lugares de recreación sean usados libremente por toda la comunidad, al no tener el acceso libre a estos espacios, los servicios y las regulaciones públicas de uso de los espacios colectivos son reglamentados por la urbanizadora para el uso exclusivo de los residentes.

De esta forma es posible visualizar en una ciudad los diferentes barrios donde cada grupo social tiene su propio espacio determinado. En el caso de la segregación basada en ingresos, las relaciones de poder tienen y pueden elegir la mejor localización para su residencia, mientras que los grupos con menos recursos son segregados a zonas de riesgo y menos favorables.

### **Urbanizaciones Cerradas**

El surgimiento de las urbanizaciones cerradas constituye un fenómeno urbano que ha tenido auge en los últimos años en diversos países, como Chile, Argentina, Brasil,

Colombia, México, Estados Unidos, Costa Rica, El Salvador, España, entre otros, estos desarrollos urbanos se encuentran relacionados a las nuevas tendencias de ofertas urbanas de la ciudad.

El origen de las urbanizaciones cerradas se asocia a diversas causas como la violencia, inseguridad y el miedo. Para entender este fenómeno no sólo se debe estudiar las causas de estos desarrollos urbanos sino también las consecuencias, principalmente en términos de tejido social y del proceso de segregación urbana que está implícito en su desarrollo.

Según Setha Low (2003) las urbanizaciones o barrios cerrados son el nuevo concepto de hábitat y que se articula alrededor de cinco elementos:

1. La seguridad,
2. la separación o el aislamiento voluntario de un grupo,
3. la homogeneidad social,
4. la privatización de bienes y servicios urbanos,
5. necesidad de servicios especializados y de buena calidad.

En el contexto de este estudio se entiende por urbanizaciones cerradas las áreas residenciales cerradas por muros y barreras que cuentan con vigilancia las 24 horas del día. Este nuevo tipo de diseños urbanos han sido creados para proveer seguridad a los residentes y evitar la entrada a los no residentes, como consecuencia el espacio urbano antes público se vuelve privado, lo que da como resultado un nuevo fenómeno residencial urbano.

En América Latina los términos que hacen referencia a los barrios cerrados son los siguientes: barrios cerrados, barrios privados, vecindarios cerrados, fraccionamientos

cerrados, condominios fechados (en portugués), condominios exclusivos, clubes de campo, town houses, etc.

Blakely y Snyder (1997), ha demostrado que las barreras no proporcionan mayor seguridad y no se ha producido una disminución de la tasa de delincuencia a partir del surgimiento de los barrios cerrados. Por lo que las urbanizaciones cerradas no brindan total seguridad y no se da ningún sentimiento de comunidad o, un cambio significativo del estilo de vida de los residentes.



Urbanización en la periferia de la Tegucigalpa, Residencial El Sauce. Foto Ivonne Chaín, 2011

En el caso del Distrito Central la mayoría de estas urbanizaciones se están dando en la periferia de la ciudad, donde la tierra está disponible y los inversionistas han



adquirido el suelo a un bajo costo, lo que da un cambio en el uso del suelo. Estas urbanizaciones se ubican cerca de bulevares de fácil acceso al resto de la ciudad, lo que facilita el desplazamiento.

Las urbanizaciones cerradas están dirigidas a la clase media-alta y alta por lo que se da un ambiente homogéneo entre los residentes. Pero las diferentes-urbanizaciones cerradas en cuanto a forma y tamaño no son homogéneas, las ofertas para estos estratos sociales son diferentes lo que tienen en común es el cerramiento, la vigilancia y seguridad permanente. En algunos casos cuentan con un equipamiento colectivo tales como canchas, parques, piscina, etc. para uso exclusivo de los residentes. El elemento más utilizado en estas urbanizaciones es el muro perimetral que encierra estos modelos habitacionales.

Los nuevos modelos de las urbanizaciones cerradas dan respuesta a los usuarios, respecto al deseo de convivir con personas que comparten un estilo, un status de vida similar; pero una consecuencia es que se está perdiendo el sentido de comunidad de la ciudad, dándose una segregación entre la población misma.

Los tipos de las urbanizaciones cerradas son diversos, desde pequeños a grandes asentamientos, hay incluso aquellos que se dividen en varios conjuntos cerrados que ofrecen viviendas de diferentes tamaños y formas; hay condominios que ofrecen una diversidad de alternativas tales como viviendas unifamiliares con paredes medianeras, viviendas unifamiliares aisladas y viviendas en edificios; dependiendo del perfil social al que son destinados estos complejos habitacionales existen algunos que incluyen equipamientos tales como centros comerciales, parques, iglesias, clubes sociales; incluso hay complejos más exclusivos que cuentan con club de golf, con áreas comunes de las que todos son dueños, en este tipo de urbanizaciones, pueden incluir espacios públicos tradicionales como calles, parques y

estacionamientos y jardines. Los habitantes pagan por el mantenimiento de estos espacios.

El tamaño de los lotes difiere en gran medida a que perfil social vaya dirigido el proyecto habitacional, el cual está relacionado con la ubicación y el provecho que el urbanista le quiso dar al terreno, en algunos casos, sí es para la clase alta, ofrecen lotes de gran tamaño en el que pueden tener contacto con la naturaleza. Un elemento característico de estos complejos es que los muros y los dispositivos de seguridad actúan como símbolo de status.

Las urbanizaciones cerradas son un verdadero proyecto inmobiliario de alta rentabilidad impulsado por inversionistas que desarrollan varios complejos en diferentes puntos de la ciudad y que generalmente han adquirido el suelo a un bajo precio y desarrollan los proyectos habitacionales aprovechando las ventajas de la construcción en serie, hacen uso de diferentes medios para promocionales entre ellos: periódicos, revistas, hojas volantes. (Imagen N° 1.)



Imagen N° 1: Anuncio del periódico del proyecto Portal del Bosque, La Tribuna, 17 de mayo 2012 y hoja volante

Con estos nuevos proyectos se privatizan los espacios públicos impidiendo el acceso libre a estos; y con ello, la pérdida progresiva del significado del espacio público; su privatización y su apropiación es uno de los efectos más importantes de las urbanizaciones y/o barrios cerrados (Thuillier, 2000; Caldeira, 2000). Esto significa la apropiación de lo que antes fuera de todos (calles, aceras, parques) impidiendo el libre acceso a los no residentes, la apropiación de estos espacios es para unos cuantos que se favorecen con su uso.

Esta privatización del espacio público se ha visto reforzada con la proliferación de los centros comerciales (malls) que han venido a sustituir a los parques/plazas de la ciudad. Nuestros jóvenes y niños poco saben que las ciudades solían contar con espacios abiertos para jugar y caminar, ya que actualmente dichas actividades se realizan en los centros comerciales.

Las relaciones sociales que existen en las urbanizaciones cerradas pueden variar: en algunos casos se pueden formar grupos de amigos donde los vecinos son de la misma edad y tienen intereses comunes o en otros pueden ser muy superficiales. Lo que hace la segregación social más evidente es, en la medida en que los residentes de las urbanizaciones cerradas tienen escasa o nula relación con los vecinos de los alrededores.

### **Características de las Urbanizaciones Cerradas**

Según Viviana Riwilis (2009), hay tres características que definen estas Urbanizaciones cerradas:

1. El acceso controlado y exclusivo a los propietarios (barreras de control electrónico de acceso, guardias de seguridad, cámaras de vigilancia),
2. la privatización de espacios habitualmente públicos (calles, plazas, centros comunitarios, servicios y equipamientos urbanos),

3. la existencia de asociación de propietarios.



Valla publicitaria usada por los inversionistas para atraer clientes. Foto Ivonne Chaín, 2011

Según Blakely y Snyder, una gated community presenta las siguientes características:

1. el espacio público (o lo que normalmente es un espacio público) es privatizado,
2. están rodeados o cercados con rejas, muros u otras barreras físicas; y
3. su acceso está reservado solo a los residentes (y a las personas autorizadas por ellos).

En su definición de gated communities, Blakely y Snyder (1997) excluyen las torres de condominios. Esta tipología merece ser presentada, no solamente porque corresponde bastante bien a la realidad latinoamericana, sino, también, porque los autores la refieren a menudo a trabajos que tratan sobre esta región del mundo.

- a) De seguridad: estos barrios cerrados ofrecen muy poco equipamiento colectivo. A menudo, se limitan a ofrecer un ambiente protegido por una reja o un muro una barra que limita el acceso.
- b) De estilo de vida: una reja o un muro asegura la utilización exclusiva de los equipamientos, la mayoría de las veces de recreación. Este tipo llama la atención de los residentes en búsqueda de servicios o infraestructura particulares.
- c) De prestigio: tipo normalmente reservado a la élite. Habitualmente, estos barrios cerrados se encuentran muy bien localizados en espacios urbanos (a las orillas de grandes lagos, del mar, con vistas a un paisaje espectacular). Este tipo, llama la atención de los residentes para quienes el lugar de residencia es un medio de distinción y sirve para construir un capital simbólico (Séguin, Anne-Marie, 2006.).

Entre las causas que se han podido identificar por las que surgen estas urbanizaciones cerradas tenemos las siguientes:

- a) El aumento a la inseguridad, la violencia urbana y la incapacidad de las autoridades competentes par dar respuesta a necesidad de la población de contar con seguridad ciudadana;
- b) la desaparición en la ciudad del sentimiento de comunidad;

- c) el aumento de la desigualdad social entre el pobre y el rico, esto por el deseo de lograr un status y cierta homogeneidad social de algunos grupos sociales,
- d) un estilo de vida y una propuesta de los urbanizadores de una nueva moda de vida urbana.

Uno de los argumentos para el surgimiento de las urbanizaciones cerradas es el de la violencia e inseguridad Michel Wieviorka (2000) lo define como explica la violencia a partir de tres grandes modelos. En el primero la define como el resultado de cierta idea de crisis social (económica, política, cultural) ligada a la producción de algún tipo de frustración de los individuos y colectividades. En el segundo la refiere como un recurso útil para hacerse de bienes y servicios de todo tipo, cuando son pocas las expectativas de hacerse de ellos por medios no violentos. Finalmente, en el tercer modelo la analiza por el peso específico que tiene la cultura en la producción de la personalidad individual y colectiva en una sociedad (por ejemplo, personalidades autoritarias debido a una cultura de la violencia), se seguridad privada en los centros comerciales, bancos, aéreas residenciales, parques. La propagación de estas agencias de seguridad en los últimos años demuestra que es una actividad con mucha demanda y muy rentable. La privatización de la seguridad que demanda la población de una ciudad aparece como respuesta al fracaso del Estado de dar seguridad a la población.

Este fenómeno de los barrios y urbanizaciones cerradas trae como consecuencia que la ciudad pierda el sentido de comunidad, por esto se justifica la discusión teórica entre: barrio y urbanización cerrada, ya que se está dando una segregación entre la misma población de la ciudad.

Los desarrolladores de estos proyectos han identificado este problema por lo que realizan esfuerzos por dar a los vecinos ciertos equipamientos para poder hacerlos

autosuficientes y que puedan cumplir con estas necesidades colectivas de la comunidad.

Esto se relaciona con el deseo de lograr un “estilo de vida diferente”, similar al que existía años atrás donde la inseguridad urbana no existía en las actividades cotidianas de los ciudadanos. El hecho de que los niños puedan convivir con otros niños al aire libre como era común en años anteriores, el jugar con la pelota y andar en bicicleta sin el temor a la inseguridad de ser asaltados por los delincuentes, contribuye a este proceso de fragmentación, como si la sociedad debilitada no soportara más la vulnerabilidad de los espacios públicos.

Al surgir como una “moda” (Blakely y Snyder, 1997) como se menciona anteriormente, impulsado por los desarrolladores urbanos, que al realizar estos proyectos para obtener mejores beneficios económicos con la compra de los terrenos con poca plusvalía y bajos costos, con el proyecto ya finalizado adquieren demanda por algunas familias como una inversión inmobiliaria aun cuando el motivo principal no es la adquisición de una vivienda en una urbanización cerrada.

Estos nuevos proyectos urbanos representan una solución para cierto grupo social que tiene ingresos altos y exige mayor seguridad, cuya demanda habitacional no se encuentra en el mercado.

*Capítulo Segundo*

**CRECIMIENTO URBANO EN EL  
DISTRITO CENTRAL**



## Capítulo Segundo

# CRECIMIENTO URBANO EN EL DISTRITO CENTRAL

### Surgimiento del Distrito Central

La ciudad de Tegucigalpa está localizada en el Departamento de Francisco Morazán, ubicada en el centro del país, (Imagen 2) en el altiplano, a una elevación promedio de 990 metros sobre el nivel del mar; la ciudad tiene un clima tropical.



Imagen 2: Ubicación Geográfica del Municipio del Distrito Central.

El mercado internacional con que se vincula inicialmente en el modelo económico de Honduras es el enclave minero, alrededor de la cual se conforman los principales centros de población con su correspondiente desarrollo artesanal. En este contexto se fundan las ciudades de Tegucigalpa y Comayagüela.

La actividad minera en Tegucigalpa, promovió movimientos de población importantes, pero también inestables, propensos al abandono y la despoblación. Tegucigalpa se originó como un asentamiento espontáneo provocado por el descubrimiento de minas de plata desde 1560.

La ciudad de Tegucigalpa es fundada en 1578, con la designación de Real de Minas. Hasta ese momento lo que existía era un asentamiento indígena. Limitando al noreste con las montañas de El Picacho, El Piligüin, y El Hatillo, noroeste con los Cerros Grandes y Berrinche, al suroeste con los afluentes del Río Guacerique, Grande y Chiquito y al sureste con el Cerro Juana Laínez. En las cercanías de Tegucigalpa se encuentran varios yacimientos de metales preciosos siendo los más importantes, San Juancito y Yuscarán.

Por la importancia en la explotación minera en que se desenvuelve Tegucigalpa, la ciudad es fundada con el nombre de “Real de Minas de San Miguel Tegucigalpa” ubicada en la zona central del departamento de Francisco Morazán. El período minero se da entre 1760-1790, de tal manera que aquello permitió en 1778 la creación de la caja, una especie de banca estatal. En este período de auge minero Tegucigalpa contaba con 17,016 habitantes, concentrándose en el casco urbano alrededor de 3,000 habitantes.

Para 1887 Tegucigalpa contaba con 5,774 habitantes en su área urbana concentrándose dichos habitantes en los siete barrios que existían: Barrio Central, Barrio Abajo, Cuesta del Río, La Ronda, La Plazuela, La Hoya y El Guanacaste.

En 1889, durante el Gobierno Liberal de Marco Aurelio Soto, Tegucigalpa pasa a ser la Capital de la República de Honduras convirtiéndose así en el Centro Administrativo y Político más importante del país (Imagen 3).

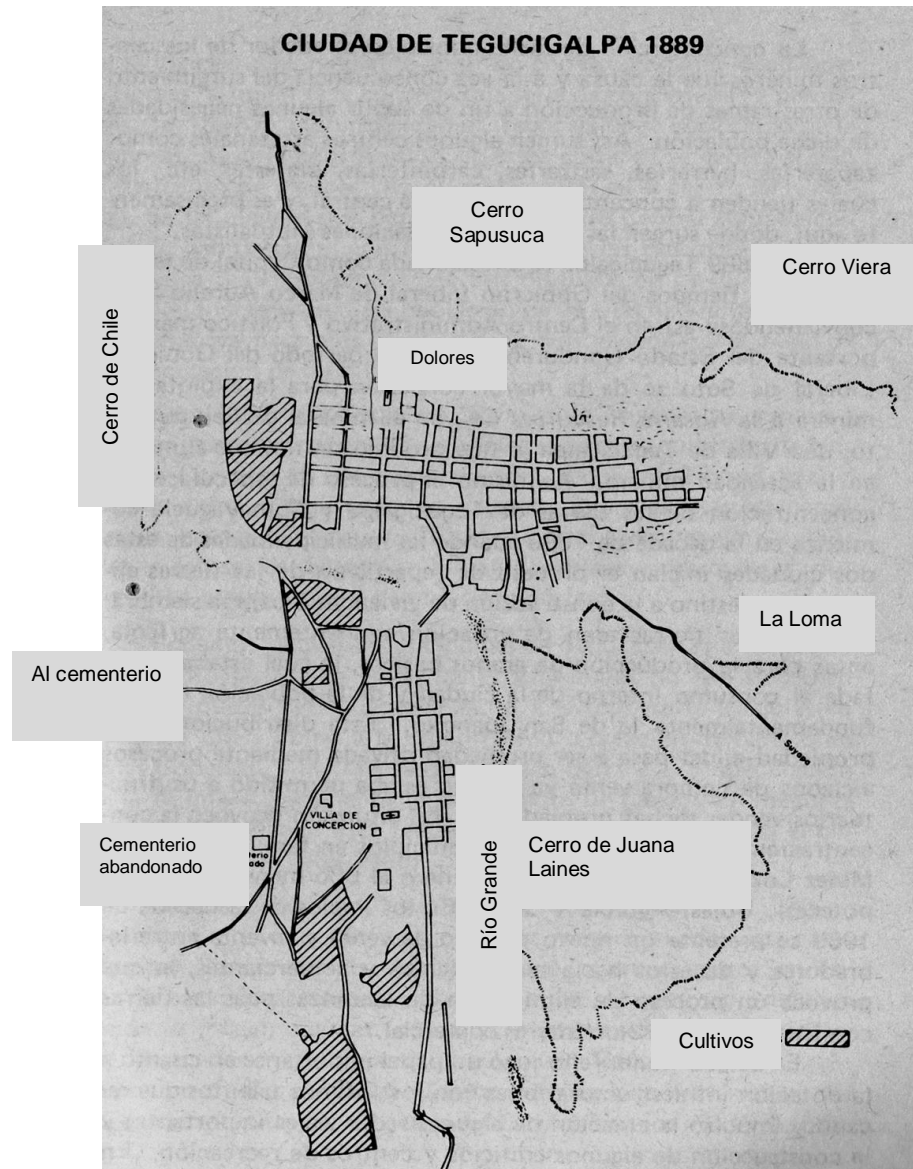


Imagen 3: Crecimiento de Tegucigalpa 1889  
Fuente: Pineda Portillo, Noé. Desarrollo Urbano de las Capitales Centroamericanas. Instituto Geográfico Nacional, 1980. Pág. 163

En la década de 1890 comienza el proceso de especulación y concentración de las tierras de Tegucigalpa y Comayagüela cuando las dos municipalidades inician el proceso de repartición de tierras ejidales con destinos de construcción de viviendas o para la siembra, la propiedad ejidal pasa a ser propiedad privada mediante proceso

de compra venta ya que no estaba permitido a usufructuarios vender dichas propiedades. Estas tierras eran de vocación eminentemente agrícola destinado al consumo interno de la ciudad y la población minera, fundamentalmente San Juancito.

Tal situación provocó el acaparamiento de tierra de este municipio por ciertas familias como los Mines Lozano, Rojas, Agurcia y Soto. Es en este período donde inicia un proceso de venta y reventa de tierra, lo que provoca la eliminación de la siembra y la tierra adquiere un interés comercial (Salomón y Galo, 1988).

Se puede decir que las ciudades de Tegucigalpa y Comayagüela han tenido un crecimiento desordenado, no poseen características de una ciudad organizada además de lo determinante de la topografía irregular en el trazo de las calles y avenidas y las dificultades para la instalación de los servicios.

El Distrito Central se constituye en 1938 con la fusión de las dos ciudades de Tegucigalpa y de Comayagüela, lo que convierte en el centro político-administrativo más importante del Estado hondureño, por lo que el desarrollo urbano en Honduras y principalmente en Tegucigalpa adquiere mayor importancia a finales de la década de los 30 y principio de los 40, cuando el enclave minero es reemplazado por el enclave bananero en la costa norte (Salomón y Galo, 1988).

## Crecimiento de los Barrios en el Distrito Central

En lo que se refiere a la estructura física de Tegucigalpa, se inician algunas construcciones, apertura de carretera e instalaciones de algunos servicios, estas actividades fueron ejecutadas con mano de obra de los reos de la Penitenciaría Central. Las calles de Tegucigalpa empiezan a ser adoquinadas y configurarse como una ciudad importante.

En el período de los 30 el crecimiento poblacional del Distrito Central puede considerarse relativamente lento, por darse la migración hacia la Costa Norte por la instalación de las Compañías Bananeras que demandan gran concentración de la fuerza de trabajo.

En la década de los años 30 es importante señalar que en Tegucigalpa, se fundan trece barrios detallados a continuación (Ver Cuadro N° 1):

Cuadro N°. 1		Distrito Central, Barrios de los años 30	
Nombre del barrio	Año de fundación	Nombre del barrio	Año de fundación
Casamata	1933	Buenos Aires	1938
Reyes	1936	La Ilusión	1938
Belén	1937	San Felipe	1939
Country Club	1937	Mimareis	1939
Villa Adela	1937	El Socorro	1939
Zaragoza	1937	Guacerique	1939
Viera	1939		

FUENTE: Salomón y Galo, 1988. Estudio de Colonias del Distrito Central. Tegucigalpa, Junio, 1979. AMS.

En la década del cuarenta, en Tegucigalpa, no se da una ampliación del perímetro urbano pero se consolidan algunas áreas vacías anteriores, en este período se crean 19 barrios, nueve corresponden a Tegucigalpa (Ver Cuadro N°2).

<b>Cuadro N° 2.</b>		<b>Distrito Central, Barrios de los años 40</b>	
<b>Nombre del barrio</b>	<b>Año de fundación</b>	<b>Nombre del barrio</b>	<b>Año de fundación</b>
La Zopilotea	1941	Concepción	1949
San Pablo	1943	Calinto	1949
La Cabaña	1943	Jardines de Toncontín	1949
El Chile	1943	Modelo	1949
Las Crucitas	1946	Palmira	1949
Matamoros	1946	La Reforma	1949
Nueva Santa Rosa	1947	Saucique	1949
Panamá	1948	Tiloarque	1949
Las Crucitas	1948	Las Torres	1949
Jardín de Casamata	1948		

FUENTE: Salomón y Galo, 1988. Estudio de Colonias del Distrito Central. Tegucigalpa, Junio, 1979. AMS.

En la década de los cincuenta se da el crecimiento y desarrollo del Distrito Central, esto debido al acelerado crecimiento poblacional y la consecuente creación de barrios que van acumulando una serie de necesidades para la ciudad (Ver Cuadro N°3):

<b>Cuadro N° 3</b>		<b>Distrito Central, Barrios de los años 50</b>	
<b>Nombre del barrio</b>	<b>Año de fundación</b>	<b>Nombre del barrio</b>	<b>Año de fundación</b>
Bella Vista	1950	Monseñor Fiallos	1956
Bel Air	1950	La Pradera	1956
El Bosque	1950	Palermo	1956
Lomas Del Bosque	1950	Padres Salesianos	1956

Nombre del barrio	Año de fundación	Nombre del barrio	Año de fundación
La Granja	1950	Perpetuo Socorro	1956
Colonia Obrera	1950	San José de Comayagüela	1956
Americana	1950	San Felipe	1956
Alameda	1951	Santa Bárbara	1956
Buenos Aire	1951	Villa Adela	1956
La Primavera	1951	Bolívar	1957
Las Palomas	1951	Banco De Fomento	1957
San Jorge	1951	La Guadalupe	1957
Concepción	1952	Palmira	1957
Jardín Las Marías	1952	15 Septiembre	1957
San Felipe	1952	San José	1957
San Cristóbal	1953	Asociación Medica	1958
Bolívar	1953	Ana María De Velásquez	1958
San Carlos	1953	Florencia	1958
Lara	1953	Las Vegas	1958
Mirafior	1953	Sabana Grande	1958
El Recreo	1953	Las Crucitas	1959
San Luis	1953	La Campaña	1959
América	1954	Ciudad Nueva	1959
María	1954	Humuya	1959
Plan De Las Lomas	1954	Las Mercedes	1959
Rodríguez	1954	Colonia Mejía	1959
Las Minitas	1955	Miraflores	1959
Molina	1955	Mayangle	1959
San José	1955	Pérez	1959
Tepeyac	1955	Parcoltegua	1959
El Castaño	1955	Quezada	1959
El Carmen	1955	San Francisco	1959
El Cortijo	1956	Las Vegas	1959
El Estiquirín	1956		

FUENTE: Salomón y Galo, 1988. Estudio de Colonias del Distrito Central. Tegucigalpa, Junio, 1979. AMS.

La importancia de este período se debe a la modernización del Estado y con ello la diversificación de su economía directamente en el desarrollo urbano del país. Por estar el gobierno ubicado en el Distrito Central, éste se convierte en un polo atractivo fundamental de la población migrante que busca mejores oportunidades.

En cuanto al desarrollo físico de la ciudad, se produce un crecimiento casi uniforme hacia el Norte, llegando hasta las faldas de los cerros del Picacho, Hatillo y Piligüin; hacia el Este y Oeste, no así hacia el Sur donde se observa el crecimiento alargado hasta las instalaciones de la Fuerza Aérea Hondureña ubicadas en los alrededores del aeropuerto internacional de Toncontín.

En la década de los sesenta el perímetro urbano del Distrito Central sigue con una tendencia de forma alargada. En este período se crean 43 barrios los cuales son productos de proyectos, impulsadas por las lotificadoras, y algunas creadas por el Estado a través del Instituto Nacional de la Vivienda (INVA) como El Pedregal, la Kennedy y la Colonia 21 de Octubre en la década de los 50. El período de mayor expansión de la ciudad se da entre la década de los 70 y 80 por el proceso de migración provocado por las reformas al Estado entre la década de los 50 y 70 (Ver Imagen 4).



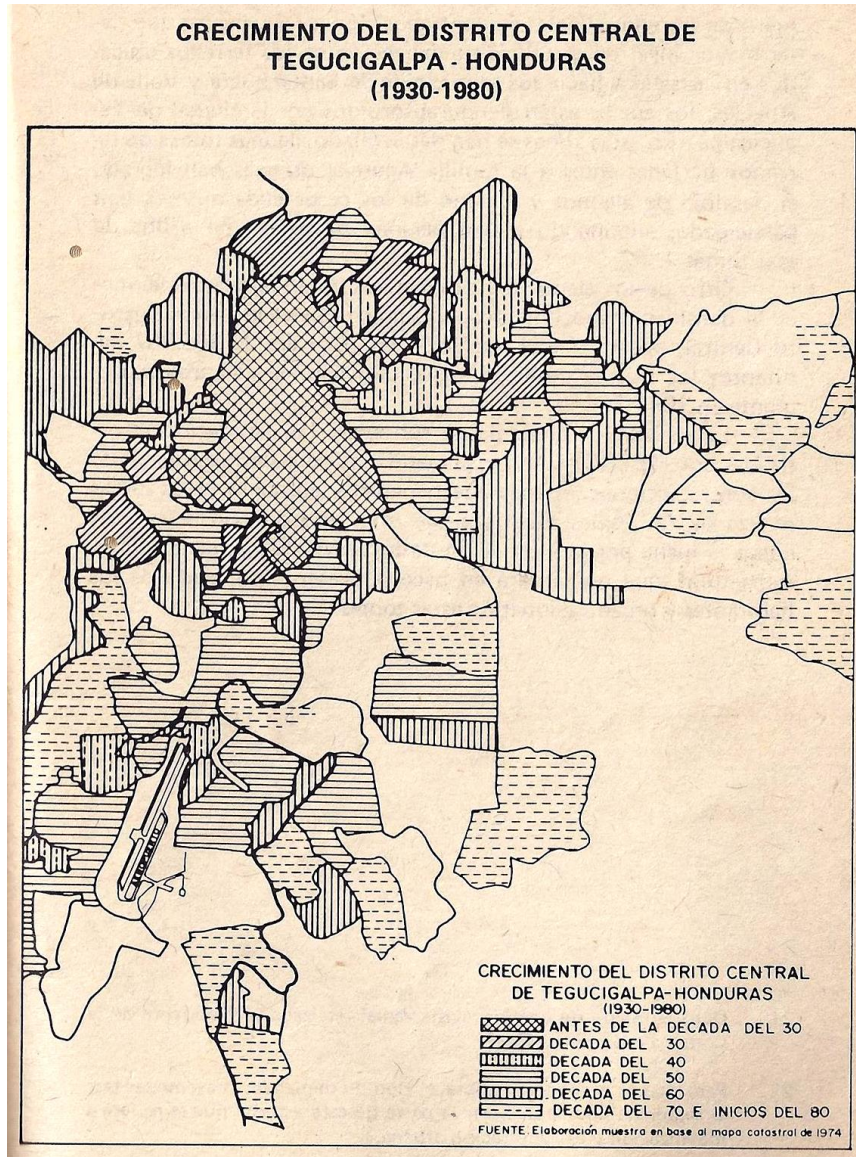


Imagen 4: Crecimiento del Distrito Central de Tegucigalpa- Honduras (1930-1980)  
Fuente: Salomón y Galo, 1988.

## **Primer Plan de Desarrollo Metropolitano**

Lo que caracteriza a la década de los setenta es la elaboración del primer Plan de Desarrollo Metropolitano del Distrito Central (METROPLAN), el cual entró en vigencia en 1975 con proyección hasta el año 2000 donde se proyectaba la expansión del perímetro urbano.

Lo que incluye el plan regulador es la zonificación general que hace referencia a la ubicación del área residencial, industrial, comercial y público-institucional, relacionándolo con la densidad poblacional, el tipo de vivienda propia de cada zona, el tipo de comercio, áreas libres y el equipamiento social. También contempla la emisión de normas para la lotificación y urbanización de tierras, normas de construcción, la señalización vial y las relativas al desarrollo industrial.

A nivel urbano el plan diagnosticó un crecimiento desordenado de la capital, que va desde el congestionamiento vial por haber calles angostas, mala distribución de vías, etc. hasta los altos costos económicos de las urbanizaciones y la dotación de los servicios esto por la topografía del Distrito Central y la mala selección de las áreas urbanizadas.

En este Plan, la ciudad se organizó en torno a dos grandes núcleos centrales con sus respectivos corredores comerciales. Tales núcleos son:

- a) El área central de la ciudad de exclusivo uso comercial,
- b) lo que sería el nuevo centro gubernamental que pasaría a ubicarse fuera del centro, desarrollándose una área de servicios a su alrededor.

Después del plan no hubo más procesos de planificación urbana y el mismo no alcanzó una implementación completa debido a que su modelo no respondió a la idiosincrasia de la dinámica social y económica de nuestra nación.

Se debe de destacar algunos hechos importantes tales como la construcción de la calle peatonal en el centro de Tegucigalpa, los estacionamientos para vehículos, los centros comerciales en lugares estratégicos alejados del centro y la construcción de los principales ejes viales de la ciudad, que hasta el día de hoy siguen siendo la principal inversión en infraestructura vial de la ciudad.

Con el crecimiento físico del Distrito Central,(Imagen 5) el aparecimiento de nuevas áreas de residencia, la construcción de nuevos ejes viales tales como el Boulevard Morazán, Boulevard Fuerzas Armadas, Boulevard Centro América y Boulevard Comunidad Económica Europea y con la iniciativita de inversionistas nacionales surgen los primeros centros comerciales fuera del perímetro del centro donde ofrecen servicios de supermercados, cines, tiendas comerciales, agencias bancarias, servicios personales, restaurantes, u otros servicios.

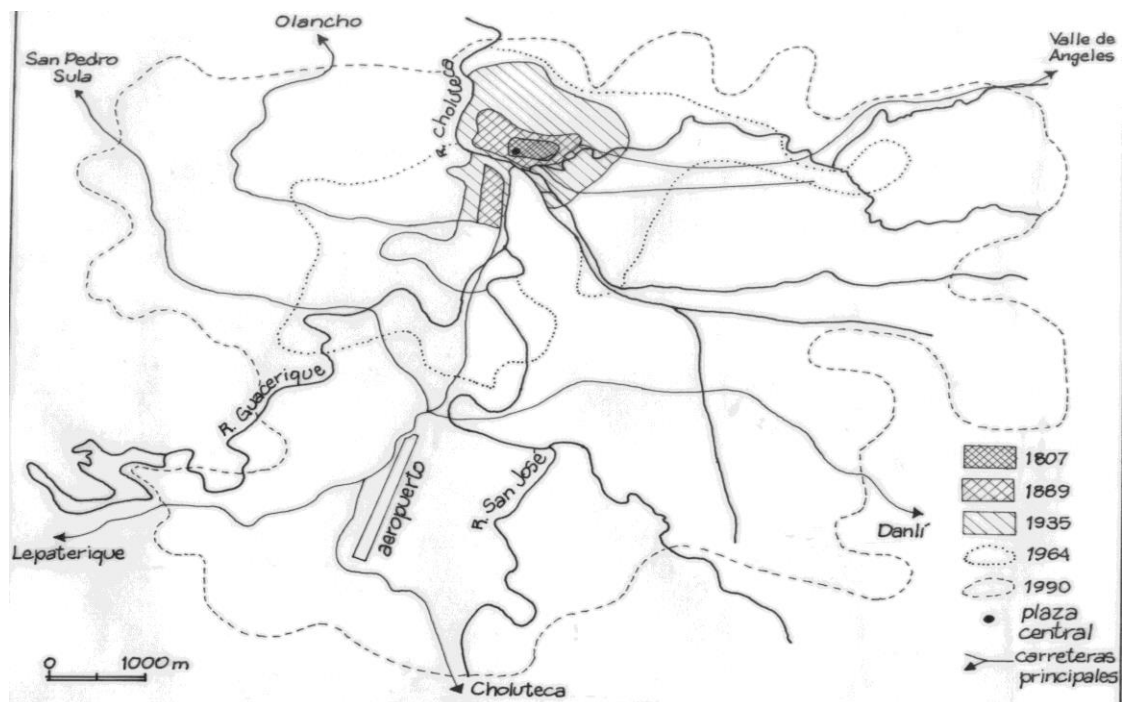


Imagen 5: Tegucigalpa Expansión Territorial 1807-1990  
FUENTE: William Van Davidson, 1994

Los primeros centros comerciales de la ciudad fueron: Centro Comercial Miramontes, Centro Comercial Centroamérica, Centro Comercial Plaza Miraflores y Centro Comercial Los Castaños. Estos centros comerciales vienen a ofrecer nuevos espacios de concentración de actividades de comercio y de servicio y empieza el fenómeno de expulsión del comercio selectivo del centro de la ciudad capital

Los centros comerciales presentan características heterogéneas en cuanto al tipo de servicio de comercio, estos han contribuido a la descentralización comercial de la ciudad, al dar respuesta a las necesidades de los consumidores al acercar a su domicilio los servicios, proceso inherente a la expansión de la ciudad, pero sobre todo, cumplen la demanda del espacio de estacionamiento vehicular, condición que ya no presenta favorablemente el centro de la ciudad capital.

Sin embargo, el fenómeno urbano relevante, es la progresiva sustitución de los espacios públicos tradicionales (parques, mercados y plazas) como áreas de encuentro de los habitantes de la ciudad, que hoy en día prefieren ir a los centros comerciales porque representan un espacio limpio, seguro y libre de delincuencia. (Caballero; Zelaya, 2009).

*Capítulo Tercero*

**LAS URBANIZACIONES  
CERRADAS EN EL DISTRITO  
CENTRAL**

## *Capítulo Tercero*

# **LAS URBANIZACIONES CERRADAS EN EL DISTRITO CENTRAL**

### **3.1. La Ubicación de las Urbanizaciones Cerradas en el Contexto de la Ciudad**

Al analizar la ubicación de las Urbanizaciones Cerradas en el contexto del Distrito Central se tuvo en cuenta la orientación geográfica del plano de la ciudad dividiéndolo en cuatro cuadrantes: sector Noreste, sector Noroeste, sector Suroeste y sector Sureste.

#### **3.1.1. Sector Noreste**

En el sector Noreste, ubicado en las faldas del Cerro el Picacho, es donde se da el primer emplazamiento de la ciudad que desde la época colonial, contaba con 10 barrios, Los Dolores, La Ronda, Las Delicias, El Calvario; La Plazuela; Barrio Bajo, La Hoya, El Olvido, Villa de Concepción (Comayagüela) y en la década del 1930 se crean cinco barrios más, Casamata, Miramesí, Buenos Aires, Viera, y El Socorro.

El tejido urbano que se desarrolla en la zona es irregular, determinado por la topografía escarpada, por lo que su trazo no es el típicamente ortogonal, en donde las calles, las avenidas, las manzanas y las construcciones están alineadas en continuidad y con acceso directo a las calles. El uso del suelo en este sector es mixto y la accesibilidad es peatonal y vehicular, en su núcleo se

encuentra una fuerte concentración de equipamiento (comercio, religioso, administrativo, recreativo y de diversos servicios).

Es aquí donde se ubican los principales edificios de Tegucigalpa ocupados para oficinas gubernamentales y de servicio, se desarrolla el comercio. Actualmente esta zona se ha delimitado como el centro histórico de la ciudad, lo que hace que haya un desplazamiento diario de población desde los alrededores al centro.

Después de la década de los 30, inicia el proceso de expansión urbana que da continuidad del asentamiento original siempre en el sector Noreste. La ocupación del suelo en las faldas del cerro El Picacho fue informal, aquí aparecen los primeros asentamientos en precario e informales, se asientan sobre fallas geológicas por lo que es una zona de alto riesgo sujeta a deslizamientos en la época lluviosa. Por la topografía irregular se hace difícil la instalación de los servicios básicos como el agua potable, aguas negras o aguas lluvias.

En este sector los barrios y colonias así como las viviendas son de composición muy heterogénea, desde tugurios insalubres hasta viviendas con buenos acabados arquitectónicos.

Es aquí donde se construye uno de los primeros proyectos habitacionales promovidos por el Estado con Instituto Nacional de la Vivienda (INVA), en los años 50, la Colonia 21 de Octubre mediante contratos de compra-venta con el propósito de promover programas para personas de medios y bajos ingresos.

Las primeras urbanizaciones cerradas en el Distrito Central surgen en los años 70; el primero se ubica en las faldas del cerro Juana Laínez, la colonia Altamira y el segundo la Colonia Marichal en las faldas del Picacho, sector Noreste el cual ya no cuenta con espacio para desarrollar nuevos proyectos de urbanización.



Colonia Altamira, construida en las faldas del cerro Juana Lainez, en los años 70`s. Foto Ivonne Chain, 2011

El sector Noreste presenta los primeros cerramientos en colonias que originalmente eran abiertas con ello, se generan problemas de accesibilidad por el cierre de calles de mucho tránsito vial.

El sector Noreste de la ciudad está conectado al anillo periférico y sobre éste se desarrollan cinco de los trece proyectos de Urbanizaciones Cerradas: el Jardín, El Molino, Las Lomas de la Florida, Zarahemla y Villas del Molino (Ver Cuadro N° 4 y Plano N° 2.)



### 3.1.2. Sector Noroeste

En este sector se da la primera zona de expansión hacia la periferia del Distrito Central, en el sector de Comayagüela, desarrollándose colonias tales como el Country Club y gran parte de los asentamientos irregulares, como Barrio El Chile, La Soto, El Berrinche, La Tres de Mayo, Campo Cielo, Santa Fé, Torocagua, entre otros.

La topografía de este sector en su mayoría es irregular por lo que su tejido urbano combina diferentes formas, se conecta al resto de la ciudad por el extremo Oeste del anillo periférico (que no ha sido concluido) con el boulevard de las Fuerzas Armadas y el boulevard Norte.

El uso del suelo es mixto y la accesibilidad es tanto peatonal como vehicular, en su núcleo se encuentra una fuerte concentración de equipamiento (comercio, mercados, religioso y de diversos servicios).

En este sector los barrios y colonias, como las viviendas son de composición heterogénea, en su mayoría son barrios en precario con problemas de legalidad de tenencia e infraestructura sanitaria, el nivel socioeconómico es principalmente bajo; el acceso al agua potable, al alcantarillado de aguas negras y lluvias sólo es para las colonias que han sido planificadas.

En este sector existen cuatro urbanizaciones cerradas (Ver Cuadro N° 4 y Plano N° 2) la Residencial Bella Vista, El Mirador, Ciudad del Angel y Altos de la Granja. El fenómeno prevaleciente

es el cerramiento de barrios por iniciativa de los vecinos, no fueron diseñados como urbanizaciones cerradas.

### **3.1.3. Sector Suroeste**

El lado Suroeste de la ciudad, que hasta hace poco era considerado como la periferia de la capital, poco habitable y de uso principalmente militar<sup>2</sup> En este Sector se da el surgimiento de las urbanizaciones cerradas a raíz de la construcción del anillo periférico hacia el año 2000), lo que está formando una gran mancha que refleja este tipo de urbanizaciones, es decir, constituyen una tendencia predominante de la expansión urbana reciente y es en este sector donde se han desarrollado la mayoría de los proyectos de urbanizaciones cerradas (Plano N° 1)

Un total de 26 urbanizaciones cerradas están ubicadas en este sector de la ciudad (Ver cuadro 4). Éstas son de tamaños diferentes, ocupan entre 1 a 5 hectáreas de terreno y las urbanizaciones pequeñas desde 1000 m<sup>2</sup> a media hectárea que pueden tener una o más calles en su interior.

En este sector se ubican dos de las primeras urbanizaciones cerradas que se construyeron en la ciudad hacia la década de los 70, Colonia Ciudad Nueva y La Cañada.

---

<sup>2</sup> Se encuentran ubicada gran parte de las instalaciones del ejército y policía nacional.

Al igual que en el resto de la ciudad, se encuentran colonias que hasta hace poco se podía circular libremente pues fueron concebidas como colonias abiertas pero han sido cerradas a la libre circulación.



Colonia La Cañada, construida en la década de los 70's. Foto Ivonne Chain, 2011

La construcción de estas urbanizaciones cerradas, en este sector de la ciudad, hasta el momento no ha significado cambios o problemas importantes en el trazo y accesibilidad para todos los habitantes de la ciudad y que hacen uso del anillo periférico. Estas urbanizaciones se ubican en áreas de expansión urbana en paralelo a esta arteria principal, que sigue cumpliendo la función de acceso a la ciudad.

Actualmente, el uso del suelo en su mayoría es residencial y el acceso es exclusivamente vehicular. En los últimos 5 años se han instalado bodegas y empresas comerciales que en el futuro pueden generar problemas de circulación por el tráfico pesado.

#### **3.1.4. Sector Sureste**

El sector Sureste se encuentra conectado al resto de la ciudad por el anillo periférico y el boulevard Comunidad Económica Europea. El crecimiento ha sido lento, es hasta hace unos cinco años que ha tenido un crecimiento acelerado.

En los últimos 5 años presenta un crecimiento acelerado del uso del suelo mixto y la accesibilidad es peatonal y vehicular, en su núcleo se encuentra una fuerte concentración de equipamiento (comercio, iglesias, fábricas y de diversos servicios).

En este sector los barrios y colonias como las viviendas son heterogéneas, han sido colonias de iniciativa privada, pública y del sector cooperativo de la vivienda. Estos barrios han sido cerrados por iniciativa de los vecinos de las colonias, las urbanizaciones cerradas no se han desarrollado tanto (Ver Cuadro N° 4 y Plano N° 2).

Por ejemplo, en la zona donde se hizo el caso de estudio para este tipo de barrios, progresivamente se han ido cerrando la Colonia Loarque y todas sus derivaciones (Río Grande, Nuevo Loarque, Jardines de Loarque, Altos de Jardines de Loarque, Mirador de Loarque), con la aprobación del reglamento de “Barrios más seguros”, se han constituido varios comités de ciudadanos que han solicitado a la Municipalidad su autorización para la instalación de portones de seguridad. (Ver Plano N° 1)



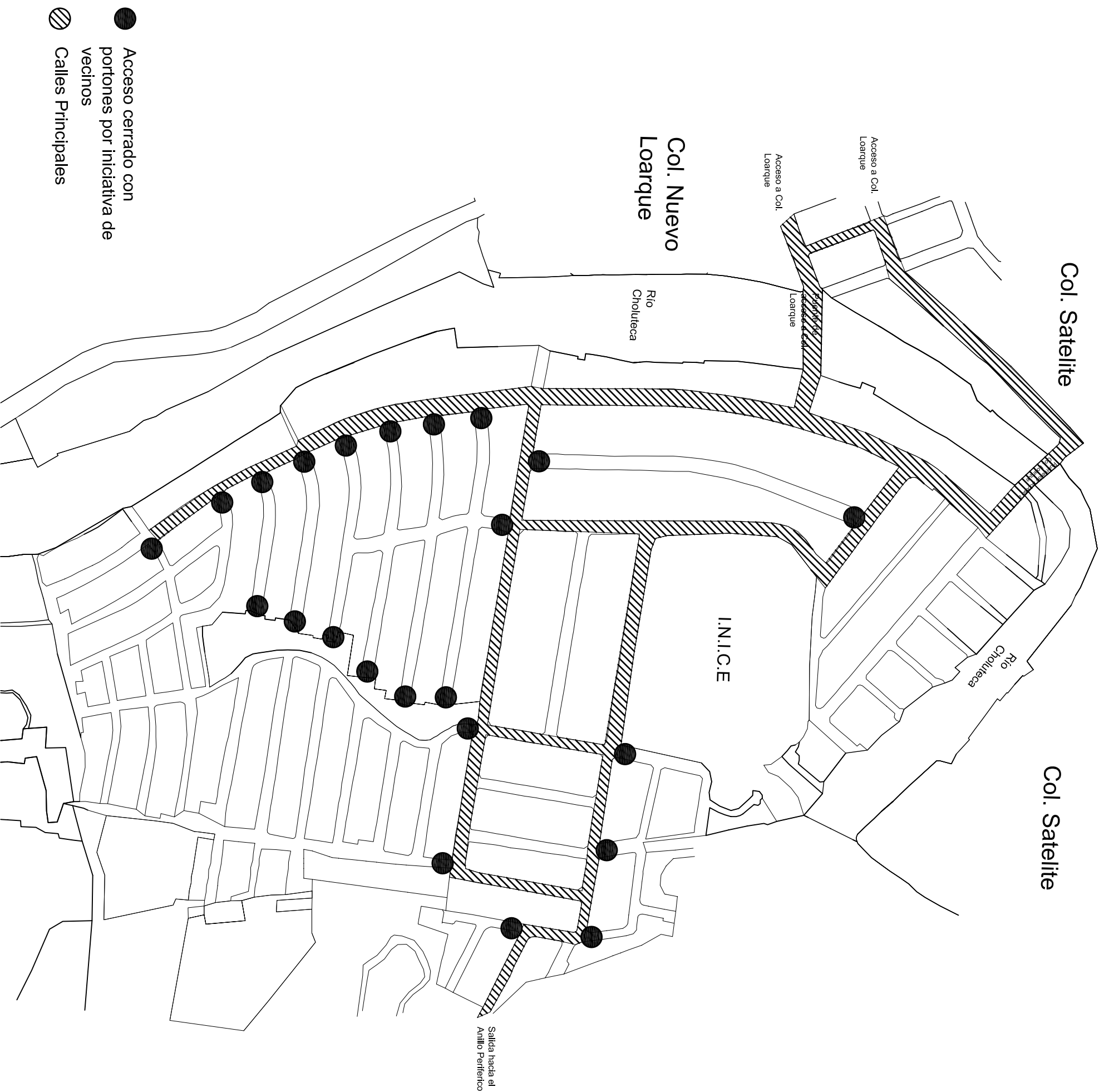
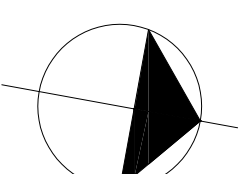
Colonia Río Grande, donde el espacio público era público (parque) ahora espacio privado. Foto Ivonne Chain, 2011

Al ser originalmente una colonia abierta, con libre circulación peatonal para los vecinos, durante 40 años, se habían generado costumbres, por ejemplo ir a pie de compras a la pulpería, tiendas, etc., que existen dentro del perímetro de la colonia, caminar por las mañanas o por las tarde para hacer ejercicio, salir con los niños a jugar al parque. Con el cerramiento de las calles la accesibilidad que existía y de la cual gozaban los vecinos ha quedado limitada a las calles de acceso principal, que representan un peligro por la circulación vehicular.

Para que los vecinos de un sector puedan acceder a otro sector deben de presentar su tarjeta de identidad y ser anotados en el libro de control de lo contrario no pueden transitar por las calles que se han cerrado, una vez que se anotan se les da un carnet

de identificación como visitante (una hoja laminada tamaño de papel carta 21.59 X 27.94 cm) que debe ser portado visiblemente. Hay zonas que cuentan con espacios públicos (canchas deportivas y parque) que con el cerramiento han pasado a ser espacios privados de ese sector, como es el caso de la colonia Río Grande.

En este sector de la capital, prácticamente solo están quedando libres al paso vehicular los ejes viales principales. Este mismo fenómeno se está repitiendo en muchas colonias de clase media de la ciudad capital, lo que está aumentando el proceso de segregación territorial de la ciudad.



# Plano de Urbano de la Col. Loarque

Fuente: Elaboración propia en base a levantamiento de información de campo, sin escala. Marzo, 2012

### 3.2. Las Urbanizaciones Cerradas del Distrito Central

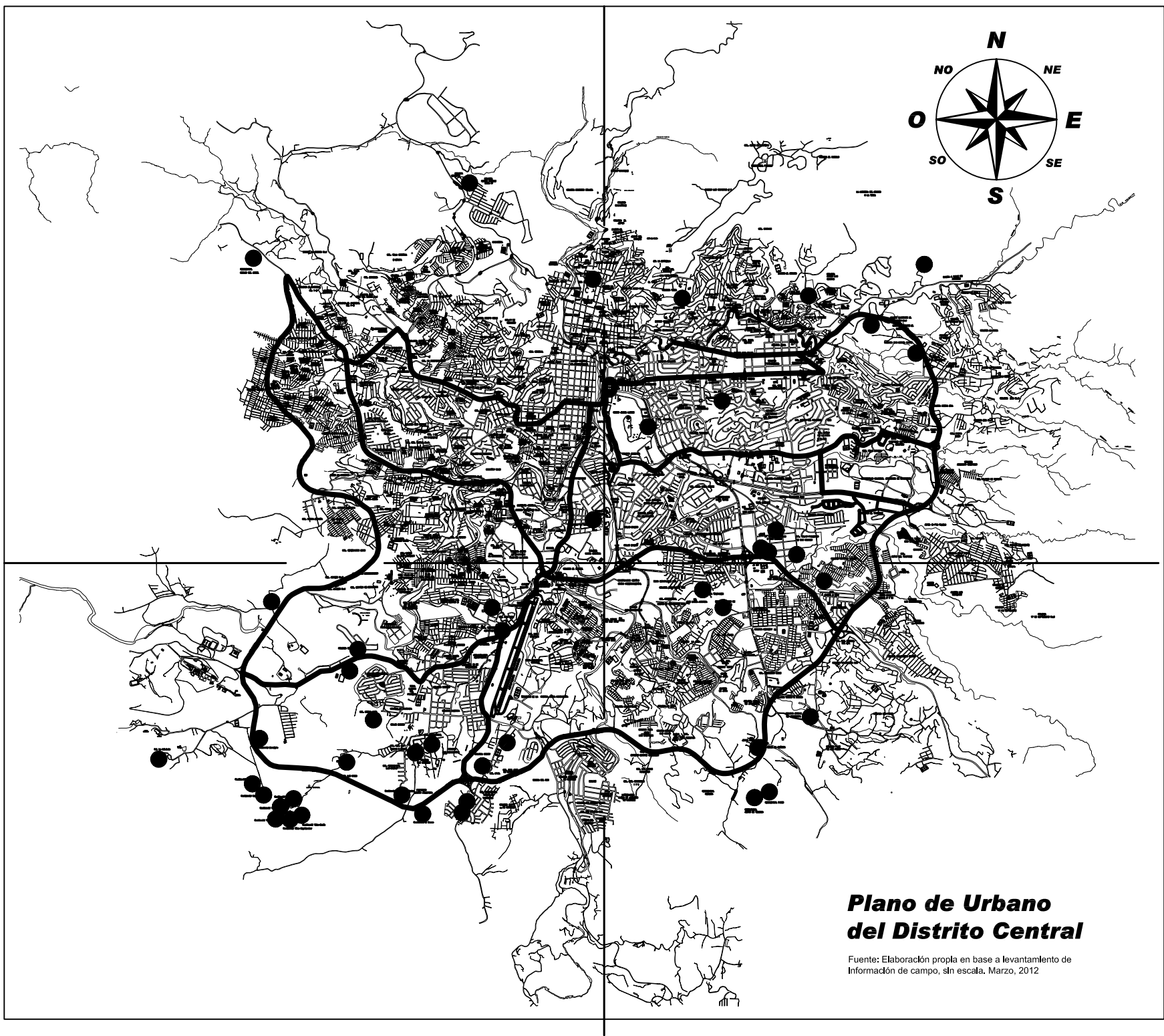
Se presenta a continuación un listado de las urbanizaciones cerradas según los sectores delimitados en el plano de la ciudad:

<b>Cuadro N° 4 Urbanizaciones Cerradas en el Distrito Central</b>		
<b>Sector</b>	<b>Nombre de la urbanizaciones</b>	<b>Total</b>
Noreste	Altamira	<b>21</b>
	Azaleas de San Ignacio	
	Casavola	
	Condominios Paseo Liquidámbar,	
	El Jardín	
	El Molino	
	Entrepinos	
	Floresta del Picacho	
	Las Lomas de la Florida	
	Las Marías	
	Loma Verde	
	Los Portales	
	Los Tulipanes	
	Marichal	
	Miralago	
	Portal del Castaño	
	Quinta San Ignacio	
	Villas de San Ignacio	
	Villas del Molino	
	Villas Milano	
Zarahemla		



Sector	Nombre de la urbanizaciones	Total
<b>Noroeste</b>	Altos de La Granja	<b>4</b>
	Buena Vista	
	Ciudad del Angel	
	El Mirador	
Sector	Nombre de la urbanizaciones	Total
<b>Suroeste</b>	Agua Dulce	<b>26</b>
	Casa Verde	
	Ciudad Nueva	
	Cumbre de Roble Oeste	
	El Doral	
	El Portillo	
	El Sauce	
	La Arboleda	
	La Cañada	
	La Gran Villa	
	La Lima	
	Los Eucaliptos	
	Los Hidalgos	
	Mirador de los Angeles	
	Portal del Bosque	
	Santa Cruz	
	Toncontín	
	Villa Evelin	
	Villa Laureles	
	Villas Alicante	
Villas Brasil		
Villas de las Hadas		

	Villas de Pinos Villas del Real Villas Eucalipto Villas Liquidámbar	
Sector	Nombre de la urbanizaciones	Total
<b>Sureste</b>	Altos de Venecia El Tablón Jesus Aguilar Paz Lomas de Miraflores Paris Paseo Las Campanas Venecia	<b>7</b>
<b>Total</b>		<b>58</b>
FUENTE: Ivonne Chaín, trabajo de campo 2008-2011		



**Plano de Urbano  
del Distrito Central**

Fuente: Elaboración propia en base a levantamiento de  
Información de campo, sin escala, Marzo, 2012

### **3.3. La Regulación de los Barrios y Urbanizaciones Cerradas**

En el caso del Distrito Central el desarrollo de las urbanizaciones cerradas no posee una normativa específica, éstas son aprobadas de acuerdo a los criterios de la Normas Transitorias de Actualización de Zonificación y Normas de Fraccionamiento, Obras y Uso del Suelo en el Distrito Central (2007). El requisito para aprobar el permiso de construcción en urbanizaciones cerradas son las siguientes: “el área verde debe ser el 12 % del área de la urbanización, un parqueo por cada cuatro viviendas, el derecho de vía mínimo de once metros, y el circuito se debe apegar a las normas de las áreas para las residencias, por ejemplo en viviendas R2 el tamaño del terreno debe ser para R2 (Gerencia de Control de la Construcción).

Los alcances de estas normas se especifican en el Artículo 1 de dicha ordenanza municipal, la que literalmente expresa: “Las presentes normas establecen los parámetros de zonificación aplicables al Distrito Central, normas relativas al fraccionamiento de inmuebles, a la realización de obras y al uso del suelo, así como los procedimientos y requisitos para la emisión de autorización municipales”.

El Capítulo II estipula: “Emisión de permisos para urbanizar: de las Normas Transitorias de Actualización de la Zonificación y Normas de Fraccionamiento, Obras y Uso del Suelo en el Distrito Central, trata sobre las áreas a urbanizar y lotificar dando las especificaciones y lineamientos que deben seguir el diseño para la aprobación de estos complejos habitacionales, las que son adaptadas a las urbanizaciones

cerradas ya que esta normativa es para las urbanizaciones no cerradas y depende del criterio de quien lo aprueba.

### **Barrios Más Seguros**

Para poder dar una respuesta a los actuales niveles de inseguridad, que se caracteriza por la gran cantidad de asaltos en viviendas y la invasión de la delincuencia común y organizada en los barrios y colonias, en el mes de agosto del 2011, la Alcaldía Municipal del Distrito Central, a través de la Gerencia de Movilidad Urbana, puso en marcha la medida “Barrios más Seguros”, para los barrios que no fueron desarrollados como urbanizaciones cerradas, que tiene por objeto facilitar la aplicación de medidas que contribuyan a mejorar la seguridad a la población aportando a los vecinos obras correspondientes y ayudándoles con los permisos de ejecución de obras que el anterior plan de arbitrios consideraba prohibitivas.

Para llevar a cabo estas medidas se aprobó con acuerdo N° 023, en el Acta Ordinaria N°. 009 del veintiséis de agosto del 2011, el “Reglamento para la Creación e Instalación de Circuitos Cerrados de Circulación y Seguridad, Colonias más Segura”, para ser aplicado en el Municipio del Distrito Central. (Imagen N°6).



Imagen 6.  
Logo de Barrios Más Seguros implementado por la Alcaldía del Distrito Central.

En este Reglamento se establecen los parámetros de autorización e instalación de medios de control y circuitos cerrados, circulación en barrios y colonias del Distrito Central; (Imagen N° 7) la Dirección Municipal de Ordenamiento Territorial vela por el cumplimiento de este reglamento, emitiendo informes de licencias y dictámenes a todas las solicitudes que ingresan a la municipalidad.

Con esta medida será posible recuperar información sobre este tipo de barrios y poder contar con el inventario y sistemas de control que utilizan, lo que hasta el momento no era posible, ya que la alcaldía no contaba con sistemas de información actualizados y control sobre la colocación de dispositivos de seguridad en calles, barrios y urbanizaciones.

En el Municipio del Distrito Central se ha dado el cerramiento de los barrios y colonias que no fueron diseñadas como urbanizaciones cerradas y se han desarrollado diferentes proyectos de urbanizaciones cerradas, de las cuales se pudo inventariar un total de 58 (Cuadro No. 4), la mayoría se han desarrollado en los últimos 10 años.



Imagen 7:  
Rotulo de permiso de la Alcaldía Municipal del Distrito Central,  
con el número de resolución.

Como ejemplo se hizo un estudio de caso que corresponde a la colonia Altos de Jardines de Loarque.

### **Ubicación**

La lotificación de Altos de Jardines de Loarque fue desarrollada por la Empresa Loarque Comercial en 1989, era parte de La Hacienda El Loarque, propiedad de la Familia Midence, ubicada según el Plano N° 1.

Altos de Jardines Loarque colinda al Norte, con la topografía irregular; al Sur, calle de por medio con la Colonia Jardines de Loarque; al Este con terreno irregular de Comercial Simón y al Oeste, calle de por medio con la Colonia Mirador de Loarque (Imagen Nº. 8).



Imagen 8:  
Colindancias de la col. Altos de Jardines de Loarque (bloque 50 y 51), imagen de Google, elaboración propia. 2011

La Empresa Loarque Comercial lotificó el terreno teniendo un área aproximada de 2.90 hectáreas, se divide en tres bloques 49, 50 y 51 con 91 lotes tipo que tienen aproximadamente 300 varas cuadradas (205 metros cuadrados), teniendo de frente 10.00 metros y de fondo 20.00 metros. Cada propietario construyó a su gusto su residencia.



Altos de Jardines de Loarque tiene dos accesos uno por la Colonia Mirador de Loarque y Jardines de Loarque y otro por la calle que conecta directamente con el Anillo Periférico (Imagen N°.9).



Imagen 9:  
Plano de urbanización con la ubicación de la tranca de la col. Altos de Jardines de Loarque. Elaboración propia. 2011

### Motivos del cerramiento

En el 2002 los vecinos del bloque 50 y 51 debido al alto índice de inseguridad que impera en la ciudad y por lo tanto en la zona, se organizaron en un Comité de Vigilancia para controlar los asaltos que se estaban dando en sus residencias, inicialmente el Comité se conformó con 17 vecinos.

El principal factor explicativo del cierre de los espacios residenciales es por la violencia y la inseguridad ciudadana que se vive en los barrios, por la necesidad de tener un control de su entorno residencial e incluso de los espacios públicos existentes dentro del barrio, así como el tráfico vehicular.



Acceso a la Col. Altos de Jardines de Loarque desde la Colonia Mirador de Loarque.  
Foto Ivonne Chain, 2012.

### **Elementos físicos**

La topografía irregular del terreno de Altos de Jardines de Loarque y por tener una sola calle con dos accesos facilitó el cerramiento de 17 residencias, sin interferir con la circulación del resto de los vecinos del sector. Se acordó colocar dos trancas, una caseta de vigilancia en cada una de las trancas, poner vigilante de día y otro de noche, para tener control de las personas que circulaban por la zona.

Los costos de la inversión de las plumas, casetas, el pago de los impuestos a la Alcaldía y el pago de los vigilantes con todos sus beneficios laborales están a cargo del Comité, el cual cobra una cuota mensual por el servicio a cada uno de los vecinos.

### **3.4. El Cerramiento de Barrios**

En los barrios que originalmente no eran cerrados los vecinos en busca de seguridad se organizan en comités para cerrar sus barrios.

Al no ser originalmente diseñados como urbanizaciones cerradas y debido a la necesidad de protegerse de la inseguridad que impera en el país, los residentes se organizan y forman comité o patronatos en donde manejan la vigilancia de su sector.



Colonia América en donde los vecinos se organizan para cerrar el acceso a particulares. Foto Ivonne Chain, 2011

La práctica del cerramiento colectivo aparece como una cuestión de defensa colectiva frente a la delincuencia y a la criminalidad, la organización se vuelve una necesidad. Las características físicas del cerramiento, tiende a ser modesto, con una tranca o pluma o tal vez un portón con la presencia de personal de seguridad privada, (Imagen N°. 10) contratado por un período de 12 o 24 horas, dependiendo de la capacidad de pago de los habitantes. El salario de esta persona es pagado por los residentes para que proteja sus vidas y sus bienes.



Imagen 10:  
Carteles colocados en el acceso de los barrios. Foto Ivonne Chaín., 2011

La modalidad de cierres de barrios es la más antigua y frecuente, no tiene relación con el nivel socioeconómico. Inicialmente hacia los años 80, el

cerramiento de barrios pudo darse principalmente en estratos sociales medios sin embargo en la actualidad es un fenómeno generalizado en todo tipo de barrios de la ciudad. La mayoría de cerramientos se hicieron sin contar con permiso de la Alcaldía, ya que anterior al Reglamento de Barrio Seguro, tramitar el permiso para colocar las plumas y casetas era un trámite engorroso y caro.

Para realizar este trámite ante la Alcaldía, se deben de tener ciertos requisitos como contar con un patronato legalmente conformado o un comité, se debe de hacer la solicitud a la Alcaldía para obtener el permiso (anteriormente había que pagar una cuota para el permiso que tenía vigencia de un año) este permiso es para la colocación de la pluma o tranca y para la caseta de vigilancia, el patronato debe de elaborar un reglamento para el funcionamiento del cerramiento.

Los vecinos se han organizado por la poca confianza en las autoridades en referencia a su capacidad para responder a las demandas en infraestructuras y servicios urbanos para garantizar la seguridad ciudadana, así como la desconfianza frente a las autoridades del orden público.

Las casas unifamiliares han tenido desde hace tiempo paredes y cercas, pero ahora hay un nuevo nivel de protección que se ha añadido, al cerrar la totalidad de la zona que rodea estas casas con elementos físicos, mecánicos, electrónicos o mediante la restricción del acceso a través de la instalación de un guardia de seguridad. Hay un costo económico que se añade a este mecanismo de defensa y un costo social que surge de esta exclusión.

Por lo complejo de la trama de la ciudad y condiciones topográficas, hay partes de la ciudad que se les facilita el cierre de calles sin interrumpir la libre

circulación al resto de la población, por lo que para las autoridades municipales es tolerable. Pero hay otros barrios que por la importancia de la calle en la jerarquía vial, el cierre de calles dificulta la circulación para el resto de la ciudad.

El acceso a estos barrios es sólo para los residentes del mismo, se dispone de una sola calle para que sea el acceso para tener un mayor control, colocando un portón o una tranca, que es manipulada por lo general por una persona; muchos de estos conjuntos habitacionales viejos tienen la facilidad de cerrar sus barrios, debido que cuentan con la topografía natural para aislarse o en otros casos son calles con poca circulación solamente para los vecinos de la comunidad, lo que facilita su cierre.

Existen muchos barrios y colonias que originalmente todas sus calles eran de acceso interno, al crecer la ciudad y redistribuirse la jerarquía vial para la libre circulación, la inseguridad tiende a ser mayor, pero el cerramiento de calles es más difícil por la importancia que adquieren los accesos para el resto de la ciudad.

Dadas estas condiciones de cerramiento de barrios, que cada vez tienden más a regularse por parte de la Alcaldía y con la aprobación del acuerdo No.023 contenido en el acta ordinaria No.009 de fecha veintiséis de agosto del año dos mil once, se legaliza la fragmentación territorial, lo que puede provocar que el territorio de la ciudad quede seccionado en múltiples partes con muy pocos accesos públicos para los ciudadanos.

A pesar de que el análisis de este tipo de cerramiento de barrios es solo una aproximación al grado de fragmentación territorial que está alcanzando la ciudad capital, es importante mencionar que se presenta un aspecto positivo,

que sería importante retomar en futuras investigaciones, al compartir una necesidad común, la inseguridad ciudadana, motiva la organización de los vecinos, que en su mayoría previamente no habían tenido ningún contacto social. Lamentablemente esta organización nunca es aprovechada para el desarrollo de otros proyectos de mejora del barrio, situaciones que generalmente sólo se presentan en sectores con mayores deficiencias de infraestructura. En la ciudad capital, los índices de cohesión social en los sectores residenciales son relativamente bajos, la mayoría de la población vive en el interior de sus residencias y muy pocas veces se relaciona con sus vecinos, siendo este tipo de aspectos los que quedan pendientes para futuras investigaciones.

*Capítulo Cuarto*

**ESTUDIO DE CASO DE  
URBANIZACION CERRADA**



## *Capítulo Cuarto*

# **ESTUDIO DE CASO DE URBANIZACION CERRADA**

Para profundizar sobre el fenómeno se seleccionó un caso de estudio seleccionando la urbanización cerrada, la que ha sido diseñada como tal.

### **4.1. Caso Tipo Urbanización Cerrada: Residencial Portal del Bosque**

#### **Ubicación**

La Residencial Portal del Bosque fue diseñada como una urbanización cerrada ubicada sobre la carretera que conduce a la Represa los Laureles, contiguo a la Embotelladora la Reina, al Suroeste de la ciudad de Tegucigalpa, emprendido por la Desarrolladora Proyectos y Servicios Inmobiliarios (PSI), en el año 2007.

Este complejo residencial limita al norte con calle de por medio con Residencial Ciudad Nueva; al sur con la Colonia Roble Oeste, de por medio la Quebrada El Puesto; al Oeste con Bodegas Industriales y al Este con la Embotelladora la Reyna (Imagen N° 11).

La Residencial es un complejo habitacional proyectado en un área de aproximadamente 10 hectáreas de topografía irregular, con una proyección para construir más de 300 viviendas.



Imagen 11: Plano de ubicación de Residencial Portal del Bosque  
Fuente: <http://www.psi.hn/res/portal-a3.html>

### Motivos estilo de vida

Para el diseño de la urbanización cerrada hicieron énfasis en cuatro importantes factores:

- ubicación,
- arquitectura y urbanismo,
- respeto por la Naturaleza,
- seguridad

El proyecto Portal del Bosque se divide en tres cluster, sector de town house, un sector para las villas y su área social común para toda la residencial. (Imagen N° 12)



### Elemento físico

La urbanización tiene un acceso principal para todos los residentes, con una calle central; se divide en cuatro circuitos cerrados (o clúster) con cincuenta viviendas cada uno, con acceso y control independiente, calles internas, con modelos de viviendas diferentes. El proyecto también consta de áreas de uso común.

Ubicado en el acceso de la urbanización se encuentra diez locales comerciales que varían entre 50 y 190 mtrs<sup>2</sup>, los cuales están destinados al área de comercio que dan servicio a las familias del complejo Residencial Portal del Bosque así como a las zonas aledañas tales como Ciudad Nueva, Los Robles, Universidad Católica. Las instalaciones comprenden un área de estacionamiento para visitas con capacidad de 28 vehículos, planta generadora de energía eléctrica, cisterna, servicio de vigilancia las 24 horas.



Acceso a Residencial Portal del Bosque. Foto Ivonne Chain, 2012

#### **4.1.1. Área de Viviendas**

La primera etapa consta de cinco modelos de vivienda (Cuadro N<sup>o</sup>. 5) que varían en área de terreno como en área de construcción, dependiendo del modelo y área verde.

**Cuadro N° 5 Modelos de vivienda de la primera etapa, Residencial Portal del Bosque**

Modelo	Área de terreno (m <sup>2</sup> )	Área de construcción (m <sup>2</sup> )	Niveles
Los Cipreses	108	129	un nivel
El Olivo	285.15	129.70	un nivel
El Almendro	285.15	188.40	dos niveles
Las Acacias	285.15	140.14 (modelo 1)	dos niveles
		192.20 (modelo 3)	dos niveles

FUENTE: Elaboración propia en base a <http://www.psi.hn/res/portal-b1.html> ht

La segunda etapa consta (Cuadro N°. 6) de tres modelos de vivienda que al igual que la primera, son de diferente área de construcción y constan de un área de parqueo para visitas y área verde:

**Cuadro N° 6 Modelos de vivienda de la segunda etapa, Residencial Portal del Bosque**

Modelo	Área de terreno (m <sup>2</sup> )	Área de construcción (m <sup>2</sup> )	Niveles
El Laurel	141.55	201	Un nivel
El Álamo	267.60	198 (modelo 1A)	dos niveles
		222 (modelo 1B)	dos niveles

FUENTE: Elaboración propia en base a <http://www.psi.hn/res/portal-b1.html>

La tercera etapa, (Cuadro N°7) consta de dos modelos de vivienda y cinco edificios de cuatro niveles cada uno con cuatro town houses cuyo interior son dos niveles:

**Cuadro N° 7 Modelos de vivienda de la tercera etapa, Residencial Portal del Bosque**

Modelo	Area de terreno (m <sup>2</sup> )	Area de construcción (m <sup>2</sup> )	Niveles
El Alamo	267.60	198 (modelo 1A)	dos niveles
		222 (modelo 1B)	dos niveles
Town House	312.00	156	dos niveles

FUENTE: Elaboración propia en base a <http://www.psi.hn/res/portal-b1.html>



Town House de la tercera etapa; foto Ivonne Chaín. 2011

La cuarta etapa, se inició en junio del 2011 con la pre-venta de 66 villas cada una de dos niveles de un área de 135 m<sup>2</sup>, con un área de terreno de aproximadamente 160 m<sup>2</sup>.



Cuarta etapa, construcción de 66 villas. Foto Ivonne Chain, 2012

#### **4.1.2. Área Social**

El Club Portal del Bosque, cuenta con área de quiosco techado, un área de piscina con sus vestidores, área verde, área social, canchas; El uso de las instalaciones es para los residentes de acuerdo a la disponibilidad, tiene derecho a poder invitar a amistades siempre y cuando se dé un listado de las personas que van acceder a la Residencial.



Área Social de Residencial Portal del Bosque. Foto Ivonne Chain, 2012

#### **4.1.3. Manual Operativo de Convivencia**

La Desarrolladora Proyectos y Servicios Inmobiliarios (PSI), ha elaborado un manual operativo y un régimen jurídico de los condominios como herramienta para orientar a los residentes de las ventajas de vivir en una urbanización cerrada así como los derechos y deberes de cada uno de los residentes.

En este reglamento se especifica que la Residencial Portal del Bosque contará con un patronato una vez terminado el proyecto que estará conformado exclusivamente por los propietarios de las unidades habitacionales del condominio. El Patronato es el ente representativo de los propietarios de casas del condominio que velará por el cumplimiento del manual operativo y el régimen jurídico del condominio.



El manual consta de cinco capítulos:

1. cuota de mantenimiento;
2. espacios comunes;
3. recomendaciones para el cuidado de la casa;
4. procedimiento a seguir en caso de dudas o atención por mantenimiento;
5. las 10 reglas de oro de los copropietarios del condominio.

La cuota de mantenimiento es un pago mensual por vivienda que será fijada por el patronato, tiene carácter obligatorio y comprende:

- a. vigilancia y controles de acceso;
- b. mantenimiento de áreas verdes con sistema automatizado de riego;
- c. mantenimiento de calles, drenajes y alcantarillado;
- d. atención al cliente – administración;
- e. mantenimiento del área social;
- f. energía eléctrica para las áreas comunes y
- g. servicios de agua para cada vivienda y las áreas comunes.

Para el mantenimiento de las áreas verdes, de la limpieza de las calles y drenajes y el área social, estará a cargo de una cuadrilla de trabajadores que darán mantenimiento periódicamente o según se requieran a fin de conservar el estado apropiado.

La residencial cuenta con una oficina administrativa para atender a los propietarios. La administración vela por el bienestar de las áreas comunes, lleva un control del mantenimiento y atiende sugerencias respecto a la organización del complejo.

La administración es la encargada de atender los reclamos de clientes en cuanto al funcionamiento inicial de la vivienda y por el período de tiempo que determine la garantía. Para hacer los reclamos del buen funcionamiento de las viviendas la administración cuenta con formularios que deben de ser llenados por el residente.

El complejo Portal del Bosque cuenta con áreas de uso común tales como áreas verdes, la casa club, el centro comercial y una cancha deportiva. Estos espacios son propios para el esparcimiento, descanso o entretenimiento y son espacios de dominio común. Las áreas de uso común serán traspasadas al Patronato Portal del Bosque una vez que esté constituido formalmente.

El sistema de vigilancia y seguridad de la residencial cuenta con agentes de seguridad. El acceso a Residencial Portal del Bosque se hace por el boulevard de Los Alcaldes que es la calle principal a los diferentes sectores de la residencial.

En dicho acceso hay una caseta con tranca o pluma mecánica que es manipulada por sistema electrónico de ingreso, y salida del complejo y de cada sector, para esto cada propietario de vivienda será dotado de dos tarjetas, lo que permite el ingreso al complejo y su sector a cualquier hora del día o de la noche. Para salir de cada sector y de la

residencial hay fotosensores que abre automáticamente la tranca de salida.

En el caso de visitas que lleguen en vehículo o a pie, estas deberán de reportarse en la entrada principal a que sector van y a quien visitarán; luego pasan a la posta de ingreso del sector al que van y serán anunciados al residente vía extensión telefónica. El residente consentirá la entrada o en su defecto la no admisión de la visita.

#### **4.1.4. Régimen Jurídico**

El Régimen Jurídico del Portal del Bosque comprende las normas de convivencia a las que están sujetos los inmuebles y las relaciones del propietario con la administración o el Patronato, consta de trece Títulos, con 61 artículos.

Las unidades habitacionales son las áreas privadas de propiedad exclusiva y separada dentro de condominio que pasarán a ser propiedad de las personas que las adquieren legalmente. Las unidades habitacionales que conforman los condominios se destinarán exclusivamente para fines de vivienda de sus propietarios y/o ocupantes.

En el Título V de Derechos y Obligaciones de los Propietarios, en el Capítulo I Derechos y Obligaciones, habla sobre cuáles son los derechos de los condominios de uso y disposiciones de su propiedad sin más limitaciones que las del régimen, el derecho al uso de las áreas y el formar parte del patronato como de las asambleas generales con voz y voto siempre y cuando estén al día con sus pagos de contribuciones.

El propietario de cada unidad habitacional podrá hacer o autorizar que se haga en su propiedad toda clase de obras o reparaciones, siempre y cuando no dañe la seguridad del condominio. No podrá colocar o adherir en alguna parte exterior de su casa o área comunes, objeto alguno incluyendo artefactos o implementos de cualquier clase, toldos, sombrillas, voladizos, antenas, etc. o cambiar el color del exterior de su casa. Para hacer estos cambios debe de contar con la aprobación de la asamblea de propietarios para no afectar el conjunto arquitectónico y estructural del complejo.

De las Normas de Construcción del Título X de la Ampliación: sólo se podrán realizar las obras autorizadas únicamente por la Junta Directiva del Patronato o el desarrollador en apego al plano denominado ampliación permitida, que forman parte del reglamento.

No podrán realizarse construcciones en las áreas verdes frontales. Los garajes de las casas tipo “B” y “C” podrán cerrarse si se utiliza puertas autorizada por el patronato. Los muros divisorios son compartidos por los vecinos, por lo que no se podrá utilizar esas paredes.

# CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES

En el Distrito Central el fenómeno de las urbanizaciones cerradas se presenta desde la década de los 70. Se identifican cuatro urbanizaciones cerradas que fueron diseñadas como tal, por un “estilo de vida” de la época. Sin embargo como fenómeno emergente es partir del año 2000, cuando los urbanizadores lo ofrecen como un nuevo producto urbanístico, siendo la oferta a la fecha de este estudio de 54 urbanizaciones cerradas.

### Características físicas

En el caso del Distrito Central el tipo de urbanizaciones cerradas en los aspectos físicos muestra dos variantes:

- a) Estas urbanizaciones cuentan con equipamientos colectivos, en algunos casos un solo tipo de vivienda, en otros diferentes tipos de viviendas ya que en algunos de estos proyectos habitacionales, la construcción de las viviendas quedó a elección del propietario. Pueden ser conjuntos residenciales con diez o menos residencias en la que comparten un muro, una tranca, caseta de vigilancia, una sola calle con un solo acceso, como los servicios colectivos.
- b) Hay otras urbanizaciones cerradas que superan las diez residencias y tienen edificios de apartamentos, en donde el diseño contempló que tuvieran equipamientos colectivos propios de la urbanización, tales como pequeños centros comerciales, supermercados, infraestructura recreativa o deportiva, etc., uno o dos accesos controlados por guardias de seguridad con armas, cuentan con varias calles internas, un muro perimetral, seguridad interna, varios tipos de residencias, de una o dos plantas.

### Localización

En el Distrito Central la emergencia de las urbanizaciones cerradas, se está dando en la periferia de la ciudad, con inversión de capital privado, donde el promotor inmobiliario compra suelo barato y desarrolla un proyecto bajo el concepto de urbanizaciones cerradas.

Ubicados en lugares de poco desarrollo del área urbana, la mayoría se ubican en el suroeste hacia donde está creciendo la ciudad; aunque existen algunas en el centro de la ciudad lo que contribuye a la cercanía espacial con grupos de diferentes niveles socio-económico.

### Los aspectos legales y convivencia

No hay una reglamentación específica en el reglamento de zonificación de la Alcaldía como ser el de Normas Transitorias de Actualización de Zonificación y Normas de Fraccionamiento, Obras y Uso del Suelo en el Distrito Central (2007)

Para la convivencia de los vecinos es determinado por la empresa urbanizadora. La organización de los propietarios queda estipulada en los contratos de compra de la vivienda para el mantenimiento y uso de las áreas comunes, tienen un comité de residentes que administra el funcionamiento de la urbanización y poseen un reglamento de convivencia y regulación sobre la construcción y diseño de viviendas.

### Segregación Residencial y Fragmentación Urbana

El fenómeno de las urbanizaciones cerradas se debe a un “estilo de vida” y a la búsqueda de un ambiente seguro y exclusivo.

El surgimiento de las urbanizaciones cerradas han sido justificadas frente a la necesidad de protegerse de la inseguridad en la ciudad, sin embargo, la violencia y la inseguridad ciudadana no lo es todo. Otra de las razones importantes de la

aceptación y éxito que están teniendo estas, es que los residentes desean una mejor calidad de vida por estar en zonas exclusivas, en un ambiente seguro y los equipamientos colectivos, para las familias que cuentan con un ingreso que les permita acceder a este tipo de productos habitacional.

El acceso a estas urbanizaciones cerradas es solo para los residentes, en donde los ciudadanos que no habitan en éstos, no pueden acceder a ellos, cuentan con seguridad privada las 24 horas del día.

La evolución observable de esta propuesta de urbanizaciones cerradas, también incluye la oferta de proyectos de edificios multifamiliares en zonas central, donde ya se cuenta con una infraestructura y que en su interior tienen una serie de servicios exclusivos, pero que lo más atractivo es la seguridad que estos complejos ofrecen. Sin que la ciudad esté preparada para absorber los impactos principalmente de sobre carga en agua potable y alcantarillado, fenómeno que no ha sido incluido en esta investigación, pero por su modalidad son una variante de las urbanizaciones cerradas.

En general podemos indicar que la práctica del cerramiento colectivo aparece como una cuestión de defensa colectiva frente a la delincuencia, la inseguridad ciudadana y a la criminalidad, pero al mismo tiempo oculta el interés por aislarse del entorno inmediato y por mantener el valor de las viviendas. Para el caso de cerramiento de barrios, la organización comunitaria se vuelve una necesidad al crear los patronatos o los comités es allí donde se encuentra el elemento interesante, la población en busca de respuestas tiene un fin común: la seguridad de su familia en su vecindario; sin embargo en las urbanizaciones cerradas la reglamentación de la convivencia es parte de la relación contractual al momento de adquirir el inmueble. Podría aprovecharse esta condición para que este vínculo social, pueda capitalizarse para



desarrollar proyectos de interés para el desarrollo social, cultural y económico de los residentes de estos grupos residenciales.

Las urbanizaciones cerradas representan un caso extremo del fenómeno de segregación social urbana que se está agudizando en Tegucigalpa. La razón por la que la gente opta por vivir en urbanizaciones cerradas combina la exclusividad con la necesidad. Sin embargo, es una solución a la que unos pocos “privilegiados” tienen acceso.

Las urbanizaciones cerradas son desarrolladas para las clase media y alta, son reflejo de la sociedad que estamos viviendo del individualismo por sobre la vida comunitaria. Con esto se está creando una desigualdad al privatizar el espacio público (en aquellos casos en se ofrece equipamiento colectivo) en beneficio de unos pocos, pero demandando en igualdad los beneficios de la ciudad abierta y pública que se provee a todos los ciudadanos.

La segregación residencial es el resultado de la fragmentación social urbana, producto no sólo de causas estructurales, sino también de las decisiones tomadas por los actores sociales, en donde la clase alta tiene las diferentes opciones para elegir su inmueble de acuerdo a sus posibilidades y donde la clase baja es segregada a las zonas más desfavorecidas. Podemos indicar que la segregación espacial resultante de las urbanizaciones cerradas es producto de la acción realizada por inversionistas y aceptada por los residentes para excluir a otros individuos de su espacio, sobre la base de la diferencia social.

Las urbanizaciones cerradas surgen para satisfacer un nuevo estilo de vida con el pretexto de la inseguridad y la violencia urbana. El acceso controlado y exclusivo a los propietarios (trancas, verjas, muros, barreras de control electrónico de acceso, guardias de seguridad, cámaras de vigilancia). La privatización de espacios

habitualmente públicos (calles, plazas, centros comunitarios, servicios y equipamientos urbanos).

Es evidente que se apuesta por una ciudad ajena al ciudadano. Con este tipo de actuaciones se consolida cada vez más la falta de cultura de vivir la ciudad. Poco apreciamos la falta de espacios públicos de calidad, sólo nos preocupa la circulación vial, el espacio de estacionamiento vehicular, hemos pasado de la fortificación de nuestras residencias a la fortificación de nuestro vecindario.

Será necesario nuevos estudios para conocer sobre la cohesión social de los residentes de estos complejos habitacionales, y si las personas que viven en estos sectores han satisfecho su necesidad al aislarse completamente de los demás.

La proliferación actual y futura de las urbanizaciones cerradas en el contexto de la sociedades urbanas donde las infraestructuras están poco desarrolladas, solo conducirá al crecimiento de las desigualdades sociales en las ciudades fuertemente fragmentadas, privando a los hogares pobres del acceso a numerosos servicios y equipamiento urbanos. Por lo tanto, esta forma residencial segregativa según las tendencias teóricas de análisis del problema constituye una amenaza a la cohesión social de las sociedades urbanas.

# BIBLIOGRAFÍA

## BIBLIOGRAFIA

- Alomar, Gabriel. (1980). Teoría de la Ciudad. Taravilla. Madrid, España.
- Blakely, Edward J y Mary Gail Snyder, (1997<sup>a</sup>) Fortress America: Gated Communities in the United States. Brookings Institution Press and Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, Washington D.C.
- Borjas, Rigoberto. (2002). Museo Numismático Rigoberto Borjas, Banco Central de Honduras. Tegucigalpa, Honduras
- Borja, Jordi. (2003). La Ciudad Conquistada. Alianza. Madrid, España.
- Borja Jordi, Zaida Muxi, (2003). El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía, Editorial Electra. Barcelona, España.
- Borsdorf Axel, Hidalgo Rodrigo, y Sánchez Rafael. (2006) La expansión residencial amurallada en la reconfiguración metropolitana en Santiago de Chile. <http://www.cepal.cl/celade/noticias/paginas/5/28295/RHidalgo.pdf>
- Caballero Zeitún, Elsa Lily. (2007). La construcción de ciudades vulnerables. Alin Editorial, S.A. Tegucigalpa, Honduras.
- Caballero Zeitún, Elsa Lily y Zelaya, Marysabel.(2009). Centros Comerciales un Nuevo Espacio de Encuentro: Privatización de los Espacios Públicos o Areas de Uso Público en lo Privado. Revista Análisis Económico, Numero 39, Año 14, Tegucigalpa, Honduras.

- Caldeira, T.P. d. R. (2000). *City of Walls Crime, Segregation and Citizenship in San Paulo California*: University of California Press.  
[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(118).htm)
- Castells, M. (1999). *La cuestión urbana*. Editorial Siglo XXI, España.  
<http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
- Chabot, G., (1972). *Las Ciudades*. Editorial Labor, s.a. Barcelona, España.
- Clichevsky, Nora. (2009). “Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación”. Serie Medio Ambiente y Desarrollo. CEPAL. Santiago de Chile, Chile.
- ¿Ciudad sin ciudadanos? Fragmentación, segregación y temor en Santiago  
[http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71004009100006&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71004009100006&script=sci_arttext)
- Corvalán, Francisca, (2004). Reseña de “Barrios Cerrados en Santiago de Chile: entre la exclusión y la integración residencial” de Gonzalo Cáceres y Francisco Sabatini. EURE. Santiago, Chile.
- Diario Oficial de la República de Honduras, La Gaceta número 31,574. 4 de abril del 2008. Tegucigalpa, Honduras.
- Efectos de la segregación urbana sobre la educación en Montevideo  
<http://www.eclac.org/cgibin/getProd.asp?xml=/revista/noticias/articuloCEPAL/3/28263/P28263.xml&xsl=/revista/tpl/p39f.xsl&base=/revista/tpl/top-bottom.xsl>

- Estébanez, J. (1992): “Los espacios urbanos”. En Puyol, R et al: Geografía Humana. Editorial Cátedra. Madrid, España.  
<http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
- Glosario de términos sobre violencia (2000)  
[http://www.ocse.org.mx/pdf/138\\_Glosario.pdf](http://www.ocse.org.mx/pdf/138_Glosario.pdf)
- Juárez Martínez, Ma. Liliana. (2006). Segregación urbana y sus implicaciones en las ciudades. Una aproximación teórica.  
<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/948/94810207.pdf>
- Harris, Walter D. (1971). El crecimiento de las ciudades en América Latina. Ediciones Marymar. Buenos Aires, Argentina.
- Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación  
<http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/8/5638/P5638.xml&xsl=/dmaah/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>
- La Gaceta, número 31,574, 4 de abril del 2008. Tegucigalpa, M.D.C
- La Gaceta Municipal, número 00001, 1 de enero de 2007. Tegucigalpa, M.D.C.
- La Industria, una referencia. <http://laciudadideal.blogspot.com/2009/06/la-industria-una-referencia.html>
- Le Corbusier. (1945). Discurso, urbanismo y ciudades: De la Ciudad de la razón la ciudad de México. <http://www.revistasociologica.com.mx/pdf/0604.pdf>

- Link, Felipe. (2008). Observatório Das Metrôpoles. Instituto Nacional de Ciencia e Tecnologia  
[http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=442%3Aconsideraciones-en-torno-a-los-conceptos-de-segregacion-y-fragmentacion-en-los-estudios-urbanos&ca](http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=442%3Aconsideraciones-en-torno-a-los-conceptos-de-segregacion-y-fragmentacion-en-los-estudios-urbanos&ca)
- Low, Setha. (2003) Behind the Gate: Life, Security and the Pursuit of Happiness in Fortress America. New York: Routledge.
- Lungo Ucles, Mario, Compilador. (1989). Lo urbano: teoría y métodos. Editorial Universitaria Centroamericana-EDUCA. San José, Costa Rica.
- Morris, A.E.J. (1979). Historia de la forma urbana. Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, España.
- Pérgolis, Juan Carlos. (1998). Bogotá Fragmentada. Tercer Mundo, S.A. Bogotá, Colombia.
- Plan de Arbitrios de la Alcaldía Municipal del Distrito Central.
- Proyectos y Servicios Inmobiliarios. Manual Operativo y Régimen Jurídico del Condominio Portal del Bosque.
- Ríos, Luis Silvio. (1999). Hacia un Diagnóstico de la Vivienda Popular en Iberoamérica. Santiago de Chile, Chile.
- Riwilis, Viviana. (2009). Presentación “Análisis Espacial”

- Rodríguez Vignoli, J. (2001). Segregación residencial socioeconómica: ¿Qué es?, ¿Cómo se mide?, ¿Qué está pasando?, ¿Importa?, CEPAL/ECLAC Serie Población y Desarrollo, (LC/L. 1576-P) N°S.01.II.G.54 Santiago de Chile, Chile <http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
- Roitman, Sonia. (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. vol. VII, núm.146 (118). Barcelona, España. Disponible en página. [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(118).htm) [ISSN: 1138-9788]
- Roitman, Sonia. (2009). El desarrollo de las urbanizaciones cerradas... ¿Hacia dónde vamos? <http://hm.unq.edu.ar/CEUS/SONIA.pdf>
- Roitman, Sonia. (2008). Planificación urbana y actores sociales intervinientes: el desarrollo de urbanizaciones cerradas. <http://www.raco.cat/index.php/scriptanova/article/view/115452/145452>
- Sabatini Francisco, Cáceres Gonzalo y Cerda Jorge. Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S025071612001008200002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S025071612001008200002&script=sci_arttext).
- Salomón y Galo, (1988) Expansión y Estructuración urbana de Tegucigalpa, La estructuración de las Capitales Centroamericanas, Fernández y Lungo. Compiladoras, Editorial Universitaria Centroamericana, EDUCA, San José, Costa Rica.



- Séguin, Anne-Marie, (2006.) La segregación socio-espacial urbana: Una mirada sobre Puebla, Puerto España, San José y San Salvador. FLACSO. San José, Costa Rica.
- Thuillier, G. (2000). Les quartiers enclos á Buenos Aires: quand la ville devient country. Cahiers Des Amériques Latines. [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(118).htm)
- Torres Ribeiro, Ana Clara. (2004). CLACSO. Buenos Aires, Argentina.
- Universidad Carlos III de Madrid. Estructura Urbana, Movilidad Y Género En La Ciudad Moderna. Conferencia en la Escuela de Verano Jaime Vera, Galapagar (Madrid). Junio 1995
- Valdés, Estela. (2001). Fragmentación Y Segregación Urbana. <http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
- Vidal Rojas, Rodrigo (1997): "Metrópolis en recomposición: Elementos para una teoría de de la fragmentación urbana". En 6to Encuentro de Geógrafos de América Latina, Buenos Aires, marzo 1997. <http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
- Zuñiga Collado, Liza. Urbanizaciones cerradas: seguridad y segregación. <http://www.munimadrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaEmergencias/PonenciasCongresoCiudades/Ficheros/Parte3.3.pdf>

# ANEXOS

Gaceta Municipal, N° 00001, del 1 de enero de 2007



# La Gaceta

Municipal



**Diario Oficial de la Alcaldía Municipal del Distrito Central**

"Un 14 de abril de 1579 el Capitán General de Guatemala García de Valverde escribió al Rey de España elogiando las minas de Teguzgalpa, que habían resultado tan ricas que motivaron la ocupación inmediata del lugar por importantes núcleos de españoles que convivían con los indígenas. Así comenzó la fundación de Tegucigalpa, nombre derivado de Teguzgalpa, que en lengua indígena significa Cerro de Plata".  
Elogio de Tegucigalpa, Oscar Acosta

No existe ningún documento que registre de manera precisa la fecha de fundación de Comayagüela, se ha establecido que comparte la misma edad e historia que Tegucigalpa y no es casual que Antonio R. Vallejo haya afirmado que aunque no conoce ese dato es muy probable que haya coexistido con el Real de Minas de San Miguel de Tegucigalpa. La fusión de Tegucigalpa y Comayagüela tiene sus antecedentes después de haberse efectuado el traslado de la capital de Comayagua a Tegucigalpa, en octubre de 1880, bajo el mandato de Marco Aurelio Soto.

**Año I Tegucigalpa, M.D.C., Honduras, C.A.      Lunes 1 de enero de 2007.      Num. 00001**

**SECCIÓN A**  
Instrumentos Jurídicos Municipales

## Plan de Arbitrios

A 2 - A 30

**SECCIÓN B**  
Programas y Proyectos



**Capital450**  
¡La ciudad que queremos!

Plan de Ciudad  
A 30 - B 31

**SECCIÓN C**  
Reportajes



En "cabildo abierto" alcaldía capitalina  
aprueba proyectos para ERP  
B31- C 32



**LACAPITAL**  
Acción. Honestidad. PRIMERO LOS POBRES

**A. 1**

**C)** Licencias de Operación Temporal de Circos: Además de lo establecido en el literal d) de este artículo:

**c.1** Para los propietarios Nacionales, por cada función  
Lps. 300.00

**c.2** Para los propietarios Extranjeros, por cada función  
Lps.1,100.00

**D)** Licencias de operación temporal de espectáculos culturales o conciertos musicales nacionales e internacionales de toda clase, presentación de obras teatrales y similares, artísticas y similares, fiestas musicales, boxeo, lucha libre, instalaciones de bingo o de lotería de cartón, espectáculos de toda clase con animales amaestrados y otros no especificados en éste Plan, pagarán el diez por ciento (10%) de los ingresos brutos o totales percibidos de estas actividades. se cobrará solamente un 5% de los citados Ingresos cuando las presentaciones Artísticas se desarrollen con fines benéficos.

**E)** Autorización de rifas sin fines benéficos y con fines de promoción mercantil para la clientela o venta de productos: 10% del valor comercial rifado

**ARTICULO 100:** Para que un negocio, establecimiento comercial, o una institución sin fines de lucro, pueda funcionar en el término Municipal del Distrito Central, es obligatorio que los propietarios o sus representantes legales obtengan previamente el permiso de operación, debiendo renovarlo en el mes de enero de cada año. Las personas naturales o jurídicas, instituciones sin fines de lucro, que operen un negocio o establecimiento comercial, sin el correspondiente permiso de operación de negocios; o que realicen un evento de duración temporal sin la correspondiente licencia, se les aplicará una multa, de acuerdo a los ingresos y a la siguiente tabla:

INGRESOS	DE	HASTA	MULTA
1.00		L. 50,000.00	L. 500.00
50,000.01		100,000.00	1 0 0 0 . 0 0
100,000.01		300,000.00	2000.00
300,000.01		500,000.00	3000.00
500,000.01		1,000,000.00	4000.00
1,000,000.01		en adelante	5000.00

Si transcurrido un mes, en caso de actividades permanentes y cinco días en caso de actividades temporales, de haberse impuesto la mencionada sanción no se hubiera adquirido el respectivo permiso se le aplicará el doble de la multa impuesta y el cierre temporal hasta normalizar su situación legal.

En caso de que persista el incumplimiento por treinta días calendario se procederá al cierre o clausura definitiva del negocio o actividad.

**MATRICULA DE ARMAS DE FUEGO**

**ARTICULO 101 :** A las personas naturales o jurídicas previo el trámite para obtener el permiso de portar armas de fuego comerciales ; revolver de todo tipo, de calibre corto, fusiles livianos de todo tipo, calibre largo y escopetas de calibre largo y recortado se pagará por concepto de matrícula una tasa de Doscientos Lempiras ( L.200.00 ). Para las personas domiciliarias en el Distrito Central, solo será valido el permiso extendido por esta Municipalidad. Corresponde a la Secretaría Municipal el Registro de Armas de Fuego.

**CAPITULO VIII  
USO DEL SISTEMA VIAL URBANO  
TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

**ARTICULO 102:** Corresponde a la Municipalidad la titularidad, uso, regulación y administración de las vías urbanas; es responsabilidad del Departamento de Ordenamiento Vial de la Gerencia de Desarrollo Urbano vigilar el cumplimiento de las disposiciones de este Plan y demás normas vigentes sobre la materia.

Asimismo, le corresponde al Departamento de Ordenamiento Vial la autorización de uso de vías públicas para actividades temporales de carácter deportivo, cultural, religioso o de cualquier otra naturaleza lícita de conformidad con la Ley de Policía y Convivencia Social. Además, lo concerniente a la señalización vial, instalación y mantenimiento de semáforos, y el establecimiento de los sentidos de circulación.

El Departamento de Ordenamiento Vial, por medio de la Sección de Ingeniería de Transporte concederá permiso de estacionamiento por período anual o fracción, para la colocación de boyas, túmulos, brazos mecánicos, casetas de vigilancia, estacionamientos para carga y descarga, transporte público urbano e interurbano, puntos de taxis colectivos, microbuses y otros usos dentro del área metropolitana. Para la concesión de las autorizaciones respectivas se deberá hacer la coordinación, en lo que corresponde, con la Dirección Nacional de Tránsito de conformidad con la Ley de Tránsito. La solicitud para el permiso y el pago respectivo deberá realizarse durante el mes de Enero. Estos permisos y su renovación pagarán de acuerdo a la siguiente tabla:

Vehículos livianos de carga y descarga tipo pick-up, camionetas, turismos, microbuses, Carmelitas y similares, SEISCIENTOS LEMPIRAS (L.600.00) anuales.

Vehículos de carga y descarga pesados de dos ejes tipo camión, furgonetas y similares, y de traslado de valores SETECIENTOS CINCUENTA LEMPIRAS (L.750.00) anuales.

Vehículos pesados de tres o más ejes de carga y descarga tipo furgón, rastras, cabezales y similares, NOVECIENTOS LEMPIRAS (L.900.00) anuales. La Autorización de estacionamiento para estos vehículos se extenderá de 6:00 p.m. a 6:00 a.m. Por cada permiso temporal de estacionamiento entre las horas indicadas en el párrafo anterior, se cobrará CIENTO LEMPIRAS (100.00) diarios por unidad, excepto los casos de donaciones calificadas por la Administración de la AMDC.

Por permiso de estacionamiento de puntos de taxi colectivos se cobrará seiscientos lempiras (lps.600.00) por unidad de forma anual, por microbuses y buses interurbanos se cobrará anualmente Setecientos cincuenta Lempiras (L.750.00) por unidad, tarifa que será anual con derecho a 25 metros lineales de estacionamiento.

En cada permiso la Sección de Ingeniería de Transporte ordenará las modalidades del estacionamiento de cada unidad motorizada, de acuerdo al reglamento municipal de tránsito correspondiente y ordenanzas emitidas por la Corporación.

**A)** Por el otorgamiento de áreas para estacionamientos particulares se cobrará Trescientos Lempiras (L.300.00) anuales por metro cuadrado. Este mismo valor se les cobrará a las terminales de transporte interurbano, cuyos operadores están en la obligación de contar con terminales para prestar el servicio.

**B)** Por autorización para la colocación de señales viales en zonas residenciales que lo solicitaran, para control de la velocidad previa inspección, se pagará doscientos Lempiras (L. 200.00). El mismo concepto se aplicará por la instalación de tubos de retención en las aceras y vías públicas.

**C)** Por la instalación de brazos mecánicos para el control vehicular se cobrará un mil ochocientos Lempiras anuales (L 1, 800.00) y se autorizaran únicamente en calles sin salida en zonas residenciales. El mismo valor se cobrará por estructuras para establecer límites de altura, para la circulación de ciertos vehículos. Estos valores también podrán ser cancelados de manera semestral, pagando su equivalente respecto del valor anual. Por la instalación de casetas de vigilancia debidamente Reglamentadas se cobrará quinientos Lempiras anuales (L 500.00).

En el caso de las autorizaciones establecidas en los incisos a, b y c, cuando sea por primera vez, se cobrará su valor equivalente respecto del año, según la fecha de su presentación cuando proceda.

Se notificará a la Dirección Nacional de Tránsito, de todos los permisos solicitados que no sean retirados dentro de los Treinta (30) días siguientes a su autorización, a fin de que los Vehículos que ejecuten la respectiva actividad no puedan ejercerla hasta que presenten dicho permiso; en caso de incumplimiento la AMDC se sancionará al infractor y Transito decomisará la unidad. Esta labor se hará con los inspectores de la Gerencia de METROPLAN y la colaboración de la Dirección Nacional de Tránsito.

Es obligatorio la obtención del respectivo permiso durante el mes de Enero de cada año, caso contrario se hace acreedor a la multa establecida en el Artículo 78 inciso d) de este Plan. Los taxis, así como los propietarios de vehículos que ejecuten el estacionamiento exclusivo, la actividad de carga y descarga o el embarque o desembarque de pasajeros sin el permiso correspondiente, serán sancionados con una multa equivalente al Cincuenta por Ciento (50%), sobre el valor a pagar por este concepto además de solicitar de inmediato el permiso en referencia, el cual será otorgado y cobrado por el periodo del año completo.

En el caso de estacionamientos exclusivos cuando estos estén señalizados por conos rines, rótulos, etc., estos serán decomisados y serán devueltos a sus propietarios previo el pago de Cincuenta Lempiras de multa por cada uno (L. 50.00).

Se instituye la contribución especial por el uso de vías públicas para los conductores de vehículos que ingresan y salen de la ciudad capital, con el objeto de desarrollar obras de beneficio y mejoramiento en las mismas; para tal efecto la Corporación Municipal desarrollara la regulación del sistema de peaje.

### CAPITULO IX MERCADOS Y VENDEDORES INFORMALES

**ARTICULO 103 :** El funcionamiento de los mercados en la ciudad capital, constituye un servicio público, cuya prestación será realizada, regulada y vigilada por la Gerencia de Servicios Públicos de conformidad a lo establecido en el Reglamento de Mercados correspondiente.

**ARTICULO 104:** Los vendedores informales temporales pagaran una cuota única de veinte lempiras diarios o de seiscientos lempiras mensuales. Esta cuota corresponde a la prestación de servicios de limpieza, seguridad y administración de los vendedores informales. Ninguna Asociación de Vendedores esta autorizada para cobrar cuotas por espacios ocupados y demás servicios que presta ala AMDC.

El ordenamiento y control de estos vendedores es regulado por el Acuerdo No.134-02 del 07 de noviembre del 2002.

### CAPITULO X TASA DE SEGURIDAD

**ARTICULO 105:** Se cobrará como contribución a la seguridad ciudadana y a la convivencia comunitaria un monto correspondiente al costo de construcción y los servicios de Centros de Atención Preventiva y Policial Inmediata (CAPI) y costo de construcción de canchas polideportivas a ser operados en los barrios en desarrollo de la capital. Este costo se distribuirá en relación directamente proporcional a los diferentes niveles de ventas sobre los que se paga el Impuesto de Comercio, Industria y Servicios, y la tasa será la siguiente:

Niveles de Ingreso por Venta	Tasa Mensual por Contribuyente
De 0.00 a 100,000.00	Lps. 10.00
100,000.01 a 600,000.00	20.00
600.000.01 a 1,000.000.00	60.00

1,000,000.01 a 2,000.000.00	90.00
2,000,000.01 a 5,000.000.00	400.00
5,000.000.01 en adelante	600.00

Esta tasa se cobrará mensualmente y en conjunto con el Impuesto de Industria, comercio y Servicios.

Los negocios comprendidos dentro del casco histórico y/o en aquellas zonas de la capital en donde se haya efectuado el proceso de desalojo de ventas ambulantes, pagaran la tasa de seguridad ciudadana con el fin de evitar la ubicación ilegal de las mismas, de conformidad a la siguiente Tabla:

Niveles de Ingreso por Venta	Tasa Mensual por Contribuyente
De 0.00 a 100,000.00	Lps. 75.00
100,000.01 a 600,000.00	370.00
600.000.01 a 1,000.000.00	800.00
1,000,000.01 a 2,000.000.00	1200.00
2,000,000.01 a 5,000.000.00	1600.00
5,000.000.01 en adelante	2600.00

Esta tasa se cobrará mensualmente y en conjunto con el Impuesto de Industria, comercio y Servicios.

Para la administración de los fondos establecidos en la tabla que antecede se constituirá un Fideicomiso con una de las instituciones del sistema Bancario Nacional.

**ARTICULO 106:** Los fierros de herrar ganado deben registrarse en la Secretaría y pagarán así:

- Matrícula por primera vez.....L. 150.00
- Renovación de Matrícula.....L. 75.00
- Marquillas.....L. 75.00
- Autorización para elaborar fierros de herrar... L. 50.00

### TITULO VI MULTAS Y SANCIONES

**ARTICULO 107 :** La comprobación de haberse presentado una declaración con información falsa con el objeto de evadir el tributo municipal se sancionará con una multa equivalente al 100% del impuesto evadido, sin perjuicio del pago del tributo y el cumplimiento de otras sanciones tipificadas en las leyes respectivas.

**ARTÍCULO 108 :** Cuando el propietario y/o Director de una obra no cumpliera con el reglamento de zonificación, urbanización, lotificaciones y construcciones dará lugar a las sanciones siguientes:

**A)** Por la ocupación de las aceras y vías públicas con material de desechos sin el permiso correspondiente L.150.00 diarios

**B)** Por estar construyendo en áreas públicas L.150.00 diarios y la demolición de lo construido inmediatamente, cargándole el costo de la demolición al infractor.

**C)** Que no acate tal disposición para legalizar su situación el la Gerencia de Metroplan, previa paralización de los trabajos, pondrá la vigilancia de agentes de policía y por la misma el propietario o responsable pagará la suma de Lps.150.00 diarios, durante el período necesario para normalizar la situación más la correspondiente multa.

## Reglamento Para la Creación E Instalación de Circuitos Cerrados de Circulación y Seguridad, Colonias Más Seguras

## CERTIFICACIÓN

LA INFRASCRITA SECRETARIA MUNICIPAL DEL DISTRITO CENTRAL, **CERTIFICA: EL ACUERDO No.023** CONTENIDO EN EL ACTA ORDINARIA No.009 DE FECHA VEINTISEIS DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL ONCE, LA CUAL LITERALMENTE DICE:

**“ACUERDO No.023.- CONSIDERANDO:** Que la Corporación Municipal es el órgano deliberativo de la Municipalidad, electa por el pueblo y máxima autoridad dentro del término municipal, en consecuencia le corresponde ejercer entre otras, la facultad de recibir, aprobar o improbar todo tipo de solicitudes.

**CONSIDERANDO:** Que los actuales niveles de inseguridad en la ciudad capital y su crecimiento a diario, están caracterizados por una gran cantidad de asaltos en viviendas, invasión de la delincuencia común y organizada en los barrios y colonias de la capital, generando incertidumbre de los capitalinos en todos los sectores.

**CONSIDERANDO:** Que es responsabilidad de la Municipalidad, garantizar la convivencia ciudadana, con seguridad, así como de adoptar todas aquellas medidas dentro de su autonomía y de conformidad con la Ley.

**CONSIDERANDO:** Que la actual legislación Municipal no permite la Instalación de cierres permanentes en ninguna vía, peatonal ni vehicular, siendo posible únicamente la fijación de trancas o brazos mecánicos, en aquellas calles que tengan la particularidad de ser “sin salida”.

**CONSIDERANDO:** Que es responsabilidad de las municipalidades asegurar la participación de los ciudadanos del municipio para la solución de sus problemas en coordinación con las autoridades correspondientes.



**POR TANTO:** La Honorable Corporación Municipal del Distrito Central, en uso de sus atribuciones y en aplicación de los Artículos 296 de la Constitución de la República; 13, Numeral 2, 25 Numeral 1 y, 65 de la Ley de Municipalidades; 13 del Reglamento General de la Ley de Municipalidades ,118 de la Ley General de la Administración Pública y 1, 4, 8, 9, 10, 15, 19, 27, 28 y 33 de la Ley de Policía y Convivencia Social.-

**ACUERDA: ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar el REGLAMENTO PARA LA CREACION E INSTALACION DE CIRCUITOS CERRADOS DE CIRCULACION Y SEGURIDAD, COLONIAS MAS SEGURAS, EL CUAL LITERALMENTE DICE:**

**“REGLAMENTO PARA LA CREACION E INSTALACION DE CIRCUITOS CERRADOS DE CIRCULACION Y SEGURIDAD, COLONIAS MAS SEGURAS**

## **TITULO I DISPOSICIONES GENERALES**

### **CAPITULO I GENERALIDADES**

Artículo 1.- ALCANCE. El presente reglamento establece los parámetros de autorización e instalación de medios de control de seguridad y circuitos cerrados de circulación aplicables en los barrios y colonias del Distrito Central.

Artículo 2.- AMBITO DE LA APLICACIÓN. Estas disposiciones se aplicaran a todos los sectores de la capital que soliciten la instalación de medios de control de seguridad y circuitos cerrados, que alteren las características fundamentales de circulación, peatonal y/o vehicular, en el Distrito Central.

## **CAPITULO II**

### **AUTORIDADES**

Artículo 3.- DE LA DIRECCION DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL: Corresponde a la Alcaldía Municipal del Distrito Central por medio de la Dirección de Ordenamiento Territorial o la unidad que haga sus veces, velar por el cumplimiento del presente reglamento, a través de la emisión de informes licencias y dictámenes.

Artículo 4.- Corresponde a La Dirección de Ordenamiento Territorial:

- a. Dirigir el correcto y eficiente funcionamiento de cada una de las gerencias que la integran, así como velar por que sus funcionarios y empleados cumplan fielmente sus obligaciones, con estricto apego a la ética y a lo contemplado en la Ley de Municipalidades, su reglamento General, el plan de arbitrios, los acuerdos y ordenanzas municipales que se emitan, así como las leyes que corresponda.
- b. Aprobar o improbar los proyectos de creación de circuitos de seguridad y circulación y conceder o denegar, de acuerdo con este reglamento informes, licencias y dictámenes para circuitos cerrados en general.
- c. Inspeccionar que todos los proyectos que se realicen cumplan con las disposiciones en este reglamento.
- d. Ejecutar todas las disposiciones emanadas por la Corporación Municipal que corresponda a la Dirección de Ordenamiento Territorial
- e. Establecer los procedimientos de organización, operación y supervisión para lograr un óptimo funcionamiento

### **CAPITULO III**

### **RESPONSABILIDADES**

#### **Artículo 5.- RESPONSABILIDAD DE SOLICITANTES.**

Las solicitudes y propuesta de proyectos o ante proyectos de creación de circuitos de circulación y seguridad deberán ser presentados y firmados por el patronato del lugar en cuestión, o en su defecto por juntas de apoyo vecinales, asociaciones de residentes y/o vecinos organizados de un sector, así como del profesional, pasante, maestro de obras o encargado del estudio diseño y construcción de los dispositivos de control, acompañado siempre por las firmas de al menos el 80% de los vecinos involucrados; estos serán responsables todos de la veracidad de la documentación presentada y deberán firmar una declaración jurada dando fe de que las firmas en el documento corresponden al 80% al menos de los vecinos involucrados en el circuito cerrado.

#### **Artículo 6.- REGLAMENTO INTERNO DEL USO DEL DISPOSITIVO**

Con el fin de garantizar el control, vigilancia y circulación dentro de los circuitos de seguridad, los solicitantes deberán presentar adjunto a su solicitud el reglamento interno del uso del mismo, el cual será revisado y de ser necesario modificado por la Dirección de Ordenamiento Territorial previo a su aprobación el cual podrá ser reformado en la medida que sea necesario.

#### **Artículo 7.- RESPONSABILIDADES DE LOS PLANIFICADORES Y EJECUTORES**

Con el fin de garantizar que la planificación y ejecución del proyecto cumplan con las normas emanadas en el presente reglamento, los planificadores y constructores deberán presentar un plano a escala donde se identifiquen claramente los puntos de instalación, especificando que tipo de dispositivo se instalara (Brazo mecánico, Portón en calle vehicular y Portón en calle Peatonal o su combinación) los cuales

deberán estar de acorde con el diseño recomendado por la jefatura de Ingeniería Vial dependiente de la Gerencia de Movilidad Urbana. (Ver Anexos)

#### Artículo 8.- PRINCIPIO Y FINAL DE LA RESPONSABILIDAD PROFESIONAL.

La responsabilidad profesional se inicia con la presentación de los planos y diseños y finaliza con el otorgamiento de la constancia de obra finalizada, sin perjuicio de investigaciones posteriores que deriven de la existencia de datos falsos que impliquen responsabilidad

#### Artículo 9.- REMPLAZO Y/O RENUNCIA DE PROFESIONALES

Los representantes de la colonia o sector pueden bajo su responsabilidad cambiar a los profesionales que figuren en el respectivo formulario, colocando al reemplazante. (Ver formulario Anexo #1)

#### Artículo 10.- RESPONSABILIDADES RESPECTO A LA VÍA PÚBLICA Y LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA.

El patronato del lugar en cuestión, o en su defecto por juntas de apoyo vecinales, asociaciones de residentes y/o vecinos organizados de un sector, serán responsables solidaria y mancomunadamente, en el ámbito de su competencia, de garantizar que la construcción de obras no cause daños en la vía pública o en la infraestructura pública, debiendo en caso de daños, hacerse responsables de los costos y trabajos de reparación necesarios.

## TITULO II

### **DISPOSICIONES GENERALES PARA LA EMISION DE PERMISO DE INSTALACION DE DISPOSITIVOS PARA LA CREACION DE CIRCUITOS DE SEGURIDAD Y CIRCULACION**

## **CAPITULO I GENERALIDADES**

Artículo 11.- PERMISO DEL PROYECTO. Este es el permiso por parte de la Alcaldía Municipal para la realización del Proyecto, entendiéndose como tal, la instalación de brazos mecánicos, portones con cualidad de apertura de emergencia y portones peatonales o una combinación de los mismos, así como cualquier otra medida que, habiendo reunido los requisitos establecidos en este reglamento como en las disposiciones que internamente establezca la Dirección de Ordenamiento Territorial fuera aprobada

Artículo 12.- La construcción del proyecto sea de cualquier naturaleza, deberá contar con el permiso de la Dirección de Ordenamiento Territorial

Artículo 13.- Cada expediente será recibido por el profesional de área, asignado por la Gerencia de Control de la Construcción, según la zona solicitante, este deberá comprender, formato de solicitud completo, hoja de firmas de la mayoría absoluta de los vecinos involucrados, plano a escala con la ubicación exacta de cada uno de los dispositivos detallan la naturaleza de cada uno de estos, diseño de cada uno de los dispositivos que deberán estar de acorde con los recomendados por la dirección de Ordenamiento territorial, copia del reglamento de uso interno. (Ver Lista de Requisitos, Anexo # 2)

Artículo 14.- Al recibir un ingreso la Dirección de Ordenamiento territorial entregará un comprobante con la fecha y hora de la entrega de la solicitud completa. (Esta deberá llenar todos los requisitos según la lista de requisitos en anexo # 2)

Artículo 15.- Al momento de realizar la revisión del expediente, si se determina que este está incompleto o no cumple con las disposiciones emanadas en el presente

reglamento, la dirección de Ordenamiento territorial emitirá un certificado que contenga las razones por las cuales no será aprobado el proyecto (Ver Anexo # 3: Flujo grama de procedimientos y Anexo # 2: Lista de requisitos)

Artículo 16.- El comprobante de la recepción de los documentos, firmado y sellado por la gerencia que la Dirección de Ordenamiento Territorial autorice, NO faculta a los representantes para el inicio de la obra, en caso que la obra inicie durante el proceso de evaluación se considerara que la obra no cuenta con la autorización y se procederá a aplicar la sanción correspondiente, que consiste en la paralización inmediata de la obra, aplicación de las multas estipuladas en el plan de arbitrios vigente, de resultar “no factible” luego del análisis, estudio e inspección del proyecto se procederá a la remoción y demolición de los dispositivos construidos en la vía pública.

Artículo 17.- Corresponde a la Dirección de Ordenamiento territorial, emitir los permisos para:

- a. Instalación de Brazos Mecánicos
- b. Instalación de Portones en calles vehiculares con cualidades de apertura de emergencia
- c. Instalación de Portones en calles peatonales
- d. Cualquier otro mecanismo que los vecinos organizados sugieran, siempre y cuando cumpla con los requisitos y las disposiciones que señale la Dirección de Ordenamiento Territorial.

Artículo 18.- Resolución de solicitudes. La dirección de ordenamiento territorial dará trámite a las solicitudes recibidas una vez completados todos los requisitos y deberá

extender la autorización en un plazo no mayor a 10 días hábiles. (Ver anexo #3: Flujo grama de Procedimientos)

## **CAPITULO II**

### **EMISION DE PERMISOS PARA INSTALACION DE CIRCUITOS DE SEGURIDAD Y CIRCULACION**

Artículo 19.- RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACION CON BRAZO MECANICO. Se podrán instalar brazos mecánicos en las boca calles de ingresos a zonas estrictamente residenciales, que no afecten la circulación libre y ágil en los conectores principales y secundarios de las diferentes vías del Distrito Central, que protejan la libre circulación peatonal por las aceras y pasos peatonales adecuados, que cumplan con las recomendaciones de diseño para la zona específica y que reúnan la calidad necesaria para el funcionamiento óptimo del mismo.

Artículo 20.- RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACION VEHICULAR Y PEATONAL CON PORTON METALICO CON CUALIDAD DE APERTURA DE EMERGENCIA. Sera permitida la instalación de Portones metálicos en las boca calles de ingresos a zonas estrictamente residenciales, que no afecte la libre y ágil circulación en los conectores principales y secundarios de las diferentes vías del Distrito Central, quedando claro que estos restringirán de manera permanente la circulación, tanto peatonal como vehicular y solo se deberán abrir en caso de necesitarse frente a una emergencia, siempre deberá estar alguno de los miembros de la compañía de seguridad o comité de vigilancia presto a realizar esta apertura y contar con las copias de las llaves correspondientes bien identificadas, el diseño de estos deberá ser de acorde con la recomendación de la Dirección de Ordenamiento Territorial, según la zona solicitante y deberán tener instalado en la parte superior un rotulo cuyo diseño deberá de igual

manera ser acorde al recomendado por la Dirección de Ordenamiento Territorial en el cual llevara la leyenda del proyecto “colonias más seguras”, el nombre de la colonia y el número de la resolución o permiso otorgado. (Ver anexo # 4: Diseño de Rótulos)

Artículo 21.- RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PEATONAL CON PORTÓN METÁLICO. Será permitida la instalación de portón metálico en las entradas a las calles y callejones peatonales que no sirvan de conector principal entre bloque colonias o barrios, para la instalación de estos deberá poseer copia de la llave todos y cada uno de los vecinos involucrados o en su defecto el representante de la compañía de seguridad contratada o comité de vigilancia quien deberá forzosamente dejar pasar cuando así lo deseen todos los residentes y sus visitas, quedando claro que ante la denuncia comprobada de alguno de ellos se procederá al retiro y sanciones correspondientes, este deberá ser diseñado e instalado de acuerdo con los diseños recomendados por la Dirección de Ordenamiento Territorial y deberán tener instalado en la parte superior un rótulo estándar en el cual llevara la leyenda del proyecto “colonias más seguras”, el nombre de la colonia y el número de la resolución o permiso emitido por la Dirección, este también deberá ser diseñado de acuerdo a las recomendaciones de la Dirección de ordenamiento Territorial. (Ver anexo # 7: Diseño de Portones)

Artículo 22.- CONTROL DE LOS VEHÍCULOS QUE INGRESAN A LOS CIRCUITOS DE SEGURIDAD Y CIRCULACIÓN. Para garantizar el eficiente control de los vehículos que ingresan a cada uno de los circuitos de circulación estos deberán portar en el vidrio frontal una calcomanía que será diseñado por parte de la Dirección de Ordenamiento Territorial y costado por los representantes de la zona, donde deberá estar escrito de manera clara el número de permiso o resolución otorgado, de



acuerdo con el diseño recomendado por la Dirección de Ordenamiento Territorial. (Ver Anexo # 6: Diseño de Calcomanía)

### **CAPITULO III**

#### **PROCESO DE APROBACION E INSPECCION**

Artículo 23.- La solicitud será recibida por la unidad profesional de área encargada a la zona correspondiente quien deberá revisar la documentación de acuerdo a la lista adjunta al formulario de solicitud y entregar la ficha de recepción una vez comprobado que se cumpla con todos los requisitos. (Ver Anexos: # 1: Formulario de Solicitud, #2: Lista de Requisitos y #8: Ficha de recepción)

Artículo 24.- La Dirección de Ordenamiento Territorial designara el personal de campo, técnico, encargado de realizar la supervisión de la zona solicitante, convocando para este fin a la comisión de seguridad ciudadana, estando estos obligados a comprobar el levantamiento y veracidad de la aceptación de al menos el 80% de los vecinos involucrados en el proyecto y presentar un informe donde se determine la factibilidad o no del mismo y entregar un informe de supervisión en un plazo de 5 a 20 días hábiles dependiendo de la magnitud de la comunidad. (Ver anexo #4 Flujo grama de procedimientos) La Inspección tendrá como propósito:

1. Verificar si el cierre de los puntos de ingreso afecta o no las rutas de interconexión con calles aledañas a este barrio o colonia en particular
2. Si se cuenta con el presupuesto o las fuentes de financiamiento necesarias para la instalación de los dispositivos solicitados
3. En el caso de solicitud de cierre de calles peatonales, verificar si todos los vecinos del bloque, previa presentación del listado firmado, están de acuerdo

con esta medida, y si este cierre no afecta la libre circulación de personas, particularmente el paso de escolares a áreas aledañas.

4. Es opcional para los vecinos el refuerzo de las áreas peatonales con guardias de seguridad privada, con excepción de los puntos de ingreso vehicular que obligatoriamente deberán contar con el personal calificado para este efecto
5. En la inspección se deberá considerar la existencia de matorrales o maleza en solares baldíos o en la vía pública, depósitos abandonados de materiales de construcción, árboles derribados y otros obstáculos que pudieran servir de refugio o de ocultamiento a delincuentes, haciendo señalamientos oportunos para la subsanación de estas deficiencias.
6. Terminada la inspección se citara a los interesados a una audiencia a la oficina de ordenamiento territorial, donde se les notificara sobre la aprobación de lo solicitado, haciéndoles la prevención que la aprobación final queda sujeta a la inspección de las obras; si fuere denegada provisionalmente se les hará saber las deficiencias encontradas y si fuere improbada por no llenar los requisitos señalados por el reglamento, se les notificara de esta resolución en la audiencia, señalando las razones por lo cual la solicitud no fue aprobada. Esta resolución no admitirá Recurso Alguno.

Artículo 25.- La Unidad receptora y supervisora deberá entregar el informe a la Gerencia de movilidad Urbana, donde se realizara una segunda inspección con el objetivo de analizar el impacto vial que esta obra represente y determinar cuáles serán las medidas correctivas y complementarias que se deberán realizar antes de la aprobación, una vez cumplidos con todos los requisitos la Gerencia de movilidad Urbana procederá a la redacción del informe de factibilidad y visto bueno de la obra en un plazo no mayor a 3 días hábiles. (Ver anexo # 4 Flujo grama de procedimientos)

Artículo 26.- Una vez completos los informes de factibilidad se procederán a la redacción del Permiso o Licencia por parte de la Dirección de Ordenamiento Territorial, firmando un acta de compromiso con los representantes del sector donde serán expuestos todos los términos y sanciones que llevarían a la cancelación de dicho permiso o licencia, en un plazo no mayor a 20 días hábiles. (Ver anexo # 4 Flujo grama de procedimientos)

Artículo 27.- Una vez entregada la licencia de aprobación los representantes de la zona deberán proceder a iniciar la instalación de las obras de restricción, quedando sujetos a inspección por parte de la Alcaldía Municipal, quien verificara que esta cumpla con el acta de compromiso, en caso de no ser así será suspendida la autorización y aplicadas las sanciones correspondientes que van desde la paralización de la obra y multas según el plan de arbitrios, hasta la demolición de las construcciones y cancelación de la autorización. Una vez Finalizadas las obras según el plazo estipulado, las dependencias involucradas nombraran una comisión de verificación, preferiblemente integrada por las mismas personas que hicieron la inspección preliminar a fin de constatar si las medidas solicitadas están conforme a lo proyectado y si cumplen las estipulaciones contempladas en el presente reglamento. Se hará una verificación minuciosa de los siguientes aspectos.

- Si el dispositivo funciona adecuadamente y de acuerdo al diseño del mismo
- Si hay señales de advertencia previo a los puntos de aproximación a las barreras
- Si se han tomado medidas necesarias y permanentes relacionadas a la limpieza de la comunidad. En caso de deficiencias comprobadas, se hará los señalamientos del caso y un plazo prudencial para ser subsanadas antes de la aprobación final de la Alcaldía Municipal.

### **TITULO III**

## **SANCIONES Y RENOVACIONES DISPOSICIONES FINALES**

### **CAPITULO I**

#### **RENOVACION DE LICENCIA**

Artículo 28.- La autorización extendida por la Alcaldía municipal por medio de la Dirección de Ordenamiento Territorial deberá ser renovada todos los años en un periodo comprendido en los diez días antes o diez días después de la fecha de emisión, procediendo a cancelar el pago de la tasa respectiva, que será cancelada a partir de la primera renovación y dispensada en el momento de la emisión a manera de apoyo económico para la instalación de los dispositivos y sometiéndose a una evaluación anual de funcionamiento, dependiendo de esta la renovación o no de la autorización.

### **CAPITULO II**

#### **APLICACIÓN DE LAS SANCIONES**

Artículo 29.- Por la instalación de dispositivos sin la autorización de la AMDC se entregara una citatoria en donde se otorgara un plazo no mayor a 30 días para regularizar y legalizar la situación de la obra, una vez cumplido el mismo sin respuesta positiva, se procederá a la demolición y retiro de los dispositivos y aplicación de la sanción correspondiente según el plan de arbitrios a los representantes de la colonia o sector.

### **CAPITULO III**

#### **DISPOSICIONES FINALES**

Artículo 30.- Las zonas que tengan instalados estos dispositivos si la debida autorización al momento de la emisión del presente reglamento, tienen un plazo máximo de 90 días para regularizar su situación, rigiéndose durante este por las normativas vigentes antes de su aprobación.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** El presente reglamento entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial “La Gaceta”- **PUBLIQUESE**.- Sello f) Ricardo Antonio Álvarez Arias, Alcalde Municipal, Juan Diego Zelaya, Vice-Alcalde Municipal y los Regidores: Wilmer Raynel Neal Velásquez, Mario Enrique Rivera Callejas, Lorenza Durón López, Santos Eliseo Castro Pavón, Julio Romilio Salgado Osorto, Doris Alejandrina Gutiérrez, Douglas Reniery Ortega Aguilar, Estela Hernández Vásquez y Carlos Alberto Andino Benítez.- Sello f) Cossette A. López-Osorio A., Secretaria Municipal”.

Extendida en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central a los diecinueve días del mes de septiembre del año dos mil once.

**COSSETTE A. LÓPEZ-OSORIO A.**

Secretaria Municipal del D.C.