

LA MOVILIDAD URBANA: INDICADOR DE LA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL Y SEGREGACIÓN SOCIAL

Beatriz Eugenia Argüelles León

Doctora

Docente Investigadora. Facultad de Arquitectura. Universidad Autónoma de Chiapas
arguelles_leon@hotmail.com

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México.

Teresa del Rosario Argüello Méndez

Doctora.

Docente Investigadora. Facultad de Arquitectura. Universidad Autónoma de Chiapas
docente_unach4483@hotmail.com

RESUMEN

Los estudios enfocados a la expansión de las áreas urbanas deben revisar además de los movimientos poblacionales y las actividades económicas dentro del territorio, las transformaciones morfológicas, estructurales y funcionales que estos originan. Este estudio revisa la expansión de una ciudad intermedia mexicana a partir de los bajos niveles de movilidad que genera la fragmentación del espacio urbano, afectando a miles de familias que residen en los asentamientos periféricos de las ciudades latinoamericanas con escaso acceso a los servicios de infraestructura, insumos básicos y a una educación de calidad; dadas las pésimas condiciones topográficas en que generalmente se ubican las colonias de origen irregular y dificulta la posibilidad de contar con una red vial que garantice un eficiente servicio de transporte público

INTRODUCCIÓN

La expansión de las áreas urbanas en América Latina de las últimas décadas ha originado crecimientos territoriales, generando zonas o regiones metropolitanas y presentando problemas diversos desde el punto de vista sostenible y administrativo ya que requiere de esquemas diferentes de análisis desde aspectos como la funcionalidad, la gestión, la gobernabilidad, los servicios, la infraestructura y las condiciones sociales.

Esta nueva dimensión genera la denominada ciudad informal dispersa, fundamentalmente residencial y funcionalmente incompleta, localizada en los bordes más lejanos del área metropolitana y con una alta dependencia del núcleo central. Se define como una suburbanización a gran escala, muy disgregada, sin planificación ni fundamento legal; originada por la subdivisión de predios rurales y en rápido crecimiento, que cubre los espacios intersticiales rurales de la región metropolitana.

Esta suburbanización o crecimiento urbano de las periferias, es el término que intenta no solamente identificar los movimientos poblacionales (Morales y Ortiz, 2002:172) y las actividades económicas dentro del territorio, sino las transformaciones morfológicas, estructurales y funcionales que estos originan. Es así que la mayor extensión y complejidad espacial del nuevo modelo de ciudad da lugar a nuevas funciones y relaciones que la dinamizan, identificando las actividades más rentables y competitivas; en contraste existen aquellas que no se encuentran inmersas en las actividades competitivas, en donde el desigual acceso a bienes y servicios genera exclusión de actividades laborales, comerciales y residenciales.

La urbanización en términos generales, permite mayores índices de desarrollo en ingresos, salud, acceso a servicios, bienes de consumo y acceso al mercado laboral; sin embargo, en el contexto latinoamericano, el grado de pobreza urbana no es muy diferente a la rural ya

que algunas zonas urbanas presentan déficits en aspectos como infraestructura, equipamiento, conectividad, gestión gubernamental, entre otros debido a la falta de procesos de planificación ante el considerable incremento poblacional y las crisis económicas de las últimas décadas. (Naciones Unidas, 2012:81)

La movilidad se establece como un “derecho ciudadano”, por lo que se plantea la necesidad de que las políticas públicas se orienten a favorecer la integración social, de tal forma que la planeación urbana no debe quedar en manos del mercado. Por supuesto, los factores como movilidad y accesibilidad no dependen únicamente del sistema de transporte, sino de la diversidad y distribución de la centralidad, de la calidad urbana y de las ofertas de servicios de las zonas menos atractivas (Borja y Muxí, 2001:119).

En los grupos más marginados la movilidad se reduce en gran medida, lo que aumenta su grado de pobreza y exclusión. La metodología de estos modelos no considera aspectos como la demanda que debe incluir los desplazamientos no realizados, la diferencia entre ingresos y las condiciones de accesibilidad. De esta forma aspectos como la segregación socioeconómica y espacial condicionan el funcionamiento de las ciudades latinoamericanas (Montezuma, 2000:94).

La expansión de Tuxtla Gutiérrez generada por el proceso de crecimiento de la ciudad y ocupación de su entorno inmediato, ha causado la integración de las áreas rurales aledañas con diferentes funciones. Esas transformaciones han impactado la relación funcional entre el centro y el área suburbana de Tuxtla Gutiérrez; por lo que el análisis de esta relación conlleva a la identificación de los patrones de localización de la actividad económica por medio de los modelos de localización urbana.

Se perciben así indicios de la relación entre el espacio fragmentado y la actividad económica en Tuxtla Gutiérrez, identificando una estructura dispersa configurada por la aparición de diversos “subcentros” que concentran actividades productivas así como empleo.

Con la finalidad de revisar la condición de la movilidad en Tuxtla Gutiérrez, se procedió a revisar el sistema de transporte en dicha ciudad, para establecer un marco de referencia acerca de la población que forzosamente debe utilizar el transporte público analizando sus patrones de viaje.

El nivel de movilidad de la población se relaciona con el uso que hace del espacio urbano, ya sea por motivos laborales, sociales, recreativos o de cualquier otro tipo. Lo anterior establece una clara diferenciación del espacio urbano: un **primer grado de movilidad** se relaciona con la población laboral que vive en aquellas colonias en las que el número de vehículos garantiza un mayor grado de movilidad. El siguiente estrato está compuesto por la población que reside en colonias con un **grado de movilidad intermedia**, donde la población dispone de un adecuado número de rutas y unidades del servicio de transporte público colectivo con lo que garantiza su desplazamiento por motivos laborales. El último grupo es el que presenta mayor desventaja: el de **grado de movilidad baja** debido a que la zona no cuenta con una cobertura adecuada de unidades o rutas del transporte público que garantice el desplazamiento de la población por motivos laborales en la zona.

Fragmentación y segregación en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México.

El esquema urbano de Tuxtla Gutiérrez a partir de la segunda mitad del siglo pasado genera un modelo de ciudad con mayor extensión y complejidad espacial, en que aparecen nuevas funciones y relaciones más dinámicas entre sus componentes.

En la actualidad el impacto de las economías globales alcanza sistemas locales generando una segmentación urbana de actividades rentables y competitivas de las que no lo son. De esta forma actividades financieras, comerciales y de recreación producen una “especialización funcional” aprovechando zonas que cuentan con ventajas locacionales, en contraste con estas zonas existen aquellas que no se encuentran inmersas en las actividades competitivas, en donde la desigualdad de acceso a bienes y servicios genera exclusión de actividades laborales, comerciales y residenciales. En estas áreas segregadas aparecen la inseguridad, la informalidad y precariedad del empleo, y las estrategias de sobrevivencia han obligado a prácticas de compartir o alquilar la vivienda ó emigrar a la periferia con la intención de obtener una propiedad en áreas verdaderamente desvalorizadas.

En el ámbito latinoamericano algunos estudios muestran que las desigualdades urbanas se profundizan en las metrópolis de los países periféricos en forma posterior al proceso globalizador; sin embargo la evidencia muestra que no solamente en las grandes metrópolis la reestructuración de la producción y del consumo conforman “ciudades duales” donde algunos “fragmentos” de la ciudad se articulan al avance de los procesos de especialización funcional, mientras que otros permanecen totalmente marginados de ellos.

En el caso de Tuxtla Gutiérrez aparecen “fragmentos de ciudad” surgidos en la mitad del siglo pasado y que corresponden a equipamientos localizados en la periferia con la intención de enfatizar su rango de ciudad capital. Estas obras se construyen en los límites de la ciudad generando pequeños nodos atractores de actividades. Desde esa época este tipo de equipamientos se ha localizado en las áreas libres resultado del crecimiento urbano desordenado. Desde finales de la década de los ochenta y debido a las grandes obras

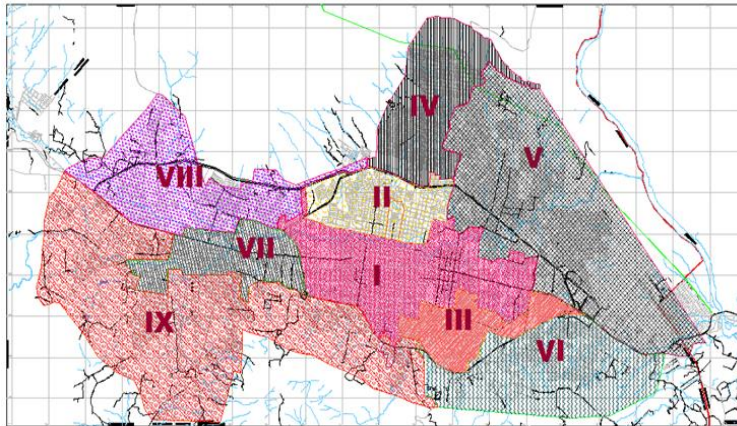
urbanas responden mayormente a lógicas privadas que “reciclan” espacios y los insertan en modelos mundiales con actividades enfocadas al consumo y a actividades de ocio.

De igual manera aparecen nuevas formas de exclusión: el acceso a los servicios y las condiciones de movilidad, de forma que los diferentes modos de transporte y las condiciones de accesibilidad de las diversas zonas recrudecen las diferencias entre “ricos”, “pobres” y “más pobres”, incrementando las distancias para los más desfavorecidos.

La fragmentación espacial se origina por un proceso de inmigración principalmente de dos grupos poblacionales: uno que prefieren trabajar y residir en ámbitos diferentes y otro que debe recurrir a zonas más desfavorecidas debido a su baja capacidad de pago. Ambos grupos socioeconómicos generan desplazamientos cotidianos generalmente por motivos de trabajo los cuales están en función de los medios de transporte, restringiendo a los grupos de por sí marginados tanto por los tiempos de traslado como por los costos que representan.

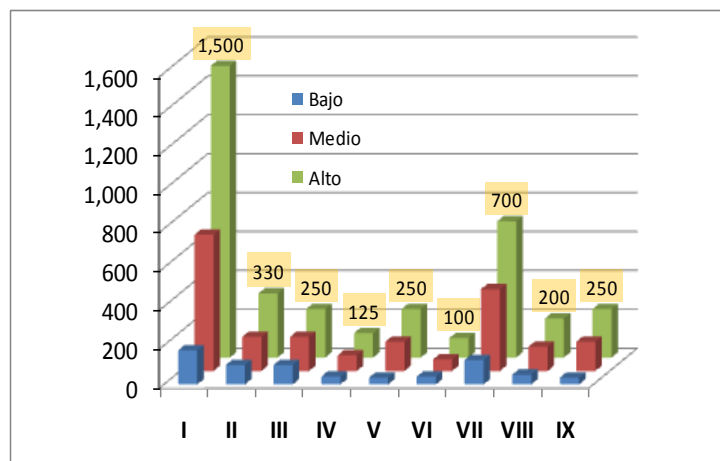
En Tuxtla Gutiérrez la fragmentación espacial se manifiesta de diversas formas, una de las revisadas se relaciona con el valor del suelo. La “sectorización” de la ciudad permite relacionar el concepto de “valor del suelo” con las actividades productivas que ahí se realizan y con el grado de intensidad de uso. Una mayor accesibilidad establece valores más altos en la posición de máxima accesibilidad debido a una mayor demanda y una menor oferta (Figura I).

Figura I. Sectorización de Tuxtla Gutiérrez.



El valor catastral de un predio es el establecido por la autoridad oficial (Dirección de Catastro del Gobierno del Estado) y está en función de: la dimensión, topografía, ubicación específica, estado de conservación, entre otros. Este valor intenta evitar la especulación y el lucro que se manifiesta en las transacciones comerciales relativas a compra – venta de terrenos, además de que es el utilizado para la fijación de contribuciones inmobiliarias debido a las características de proporcionalidad y equidad con que es determinado (Ver Figura II).

Figura II. Valores Catastrales Unitarios por Sector. 2010



Las desventajas que enfrentan las miles de familias que residen en los asentamientos periféricos de las ciudades latinoamericanas en cuanto al difícil acceso a los servicios de

infraestructura, a los insumos básicos y a una educación de calidad, se incrementan al tener menores niveles de movilidad generados por las pésimas condiciones topográficas en que generalmente se ubican las colonias de origen irregular, lo cual dificulta la posibilidad de contar con una red vial que garantice un eficiente servicio de transporte público.

Estos bajos niveles de movilidad a su vez disminuye el “acceso a la ciudad” de estos grupos poblacionales con la consecuente exclusión a las oportunidades laborales que presenta la ciudad. De igual manera esas personas habitan viviendas caracterizadas por la precariedad de espacios reducidos señalados, por propiciar condiciones de hacinamiento y marginalidad, haciendo más difícil la posibilidad de alcanzar todo principio de sostenibilidad en el desarrollo habitacional, debido a la falta de infraestructura, de servicios básicos, la dificultad de acceso a suelo apto para la urbanización habitacional, etc.

La vivienda que paulatinamente va produciendo la población de escasos recursos sin el apoyo gubernamental, resulta ser la más abundante en el país –dos terceras partes de las viviendas del país han sido autoconstruidas por sus habitantes y contratando directamente a constructores informales para que los apoyen en algunos aspectos más complicados del proceso constructivo-. La autoconstrucción es y seguirá siendo la principal forma de acceso a la vivienda para las familias más pobres, en un proceso, que si bien logra producir viviendas completas, representa largos tiempos para la consolidación de la vivienda, implicando un alto desgaste para las propias familias autoconstructoras. Este retraso del proceso constructivo de la vivienda condiciona de manera significativa el desarrollo y la calidad de vida familiar.

El proceso de construcción de la vivienda progresiva popular es resultado de la compleja interacción entre la evolución familiar y su mejoramiento económico (Bazant, 2003:87),

que es afectado por las condiciones económicas nacionales y mundiales del momento. Si bien cada familia de bajos ingresos tiene su propio proceso evolutivo, la gran mayoría sigue patrones similares para construir las etapas sucesivas constructivas de la vivienda, dando origen a procesos de largo plazo donde la ocupación se realiza desde el inicio, sin planeación ni apoyo técnico, en condiciones de construcción muy precarias que se van mejorando paulatinamente.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los grupos con menor poder adquisitivo tienen mayores restricciones de movilización, manifestada primeramente por la segregación residencial y posteriormente por los costos que le implica desplazarse a ciertos lugares de la ciudad. Estas inversiones por traslados van en detrimento de los recursos que se pudieran destinar para el mejoramiento de la vivienda.

En Tuxtla Gutiérrez persisten graves problemas de vivienda, tanto por carencias cuantitativas (déficit) como cualitativas (ampliación, mejoramiento y mantenimiento de las viviendas), provocados por un índice de pobreza que se agudiza en razón al crecimiento demográfico y al desordenado desarrollo de los asentamientos irregulares en la periferia urbana, manifestada en la red que conecta a esta con la ciudad central con una infraestructura deficiente, sin diseño vial que no garantiza una adecuada integración del transporte público urbano que es la única alternativa de realizar los traslados, incrementando los tiempos y costos de recorridos, congestionamientos y contaminación ambiental.

BIBLIOGRAFÍA

Bazant S., Jan, (2003), “Viviendas progresivas. Construcción de vivienda por familias de bajos ingresos”, Ed. Trillas, México.

Borja J. y Z. Muxí, (2001), “Centros y espacios públicos como oportunidades”, [Versión Electrónica] *REDALyC. Perfiles latinoamericanos*, No. 019, México, diciembre, 115 - 130.

Montezuma, R. Ed. (2000), “Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades”. Bogotá: VEEDURIA DISTRITAL – INJAVIU – EL TIEMPO, 2000. Bogotá. ISBN. 958- 96854 -1-2.

Naciones Unidas, (2012), La sostenibilidad del Desarrollo a 20 años de la Cumbre para la Tierra. Avances, brechas y lineamientos estratégicos para América Latina y el Caribe (*LC/L.3346/Rev.1*), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Morales, S. y J. Ortíz, (2002), “Impacto socioespacial de las migraciones intraurbanas en entidades de centro y de nuevas periferias del Gran Santiago”. [Versión electrónica]. *EURE*. 28 (85), 171 - 185.