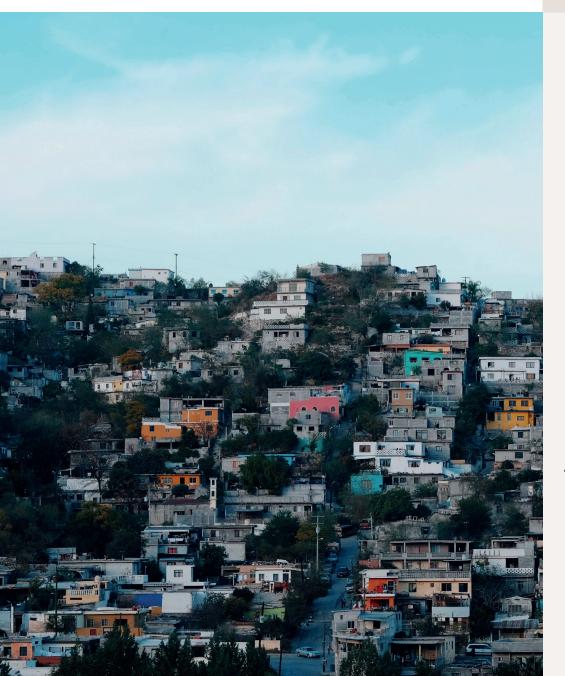
EXPRESIÓN TERRITORIAL DE LA FRAGMENTACIÓN Y SEGREGACIÓN

CONCEPCIÓN ALVARADO ROSAS RICARDO GÓMEZ MATURANO RODRIGO HIDALGO DATTWYLER (coordinadores)



Expresión territorial de la fragmentación y segregación

Expresión territorial de la fragmentación y segregación

Concepción Alvarado Rosas Ricardo Gómez Maturano Rodrigo Hidalgo Dattwyler (coordinadores)



Esta publicación fue financiada con recursos del Fondo para Elevar la Calidad de la Educación Superior (FECES) 2015.

Esta publicación fue dictaminada por pares académicos bajo la modalidad doble ciego.

EXPRESIÓN TERRITORIAL DE LA FRAGMENTACIÓN Y SEGREGACIÓN

Concepción Alvarado Rosas Ricardo Gómez Maturano Rodrigo Hidalgo Dattwyler (coordinadores)

Primera edición 2016

D.R. Concepción Alvarado Rosas D.R. Ricardo Gómez Maturano D.R. Rodrigo Hidalgo Dattwyler

D.R. Universidad Autónoma del Estado de Morelos
Av. Universidad 1001
Col. Chamilpa, CP 62210
Cuernavaca, Morelos
publicaciones@uaem.mx
libros.uaem.mx



Expresión territorial de la fragmentación y segregación, coordinado por Concepción Alvarado Rosas, Ricardo Gómez Maturano y Rodrigo Hidalgo Dattwyler está bajo una licencia <u>Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-Compartirlgual 4.0 Internacional License.</u>

Corrección de textos: Cecilia Fernández Zayas Fotografía de portada: Daniel Lozano Valdés

Diseño de portada: Jade Gutiérrez Diseño de interiores: Ernesto López Ruiz

ISBN: 978-607-8434-99-2

ISBN Praxis digital: 978-607-8434-68-8

Hecho en México / Made in Mexico

Índice

Introducción	7
Aguas de ficción a la carta: la producción de naturaleza como nicho de renta. Bienes comunes y espacio urbano exclusivo en torno a las crystal lagoons RODRIGO HIDALGO, PABLO CAMUS, VOLTAIRE ALVARADO, ALEX PAULSEN Y JORGE OLEA	13
Las urbanizaciones residenciales cerradas, una forma de habitar la ciudad contemporánea ALESSANDRA CIREDDU Y VERÓNICA LIVIER DÍAZ NÚÑEZ	31
Fragmentación y desarrollo habitacional en la Zona Metropolitana de Toluca pedro Leobardo Jiménez Sánchez, Juan Roberto Calderón Maya y Héctor Campos Alanís	53
Fragmentación socioterritorial en las Ciudades Rurales Sustentables de Nuevo Juan de Grijalva y Santiago El Pinar CINTHIA FABIOLA RUIZ LÓPEZ	73
Visos de una fragmentación residencial en el pueblo de Tlayacapan, Morelos gerardo gama Hernández, Miguel Ángel cuevas olascuaga, Concepción alvarado rosas y ricardo gómez maturano	105
Privatización de los espacios de movilidad ANAYELI PÉREZ GONZÁLEZ	122

Desiertos alimentarios en la Zona Metropolitana de Toluca José antonio álvarez-lobato	145
Los nuevos usos del espacio público; entre la privatización y la integración salvador esteban urrieta garcía y mildred moreno villanueva	166
¿Gentrificación y segregación en la Ciudad Central de la Ciudad de México? ENRIQUE PÉREZ CAMPUZANO, CLEMENCIA SANTOS CERQUERA Y JOSÉ RAMÍREZ CRUZ	188
Segregación urbana en la ciudad turística de Acapulco, Guerrero osbelia alcaraz morales y agustín carlos salgado galarza	204
Segregación socioespacial en el municipio de Puebla, 2010 EMILIA LARA GALINDO, REBECCA RAQUEL VERA VELEZ Y MARÍA ISABEL ANGOA PÉREZ	222
Desarrollos certificados en México desde la planeación y las políticas de vivienda: ¿abordando o reproduciendo la segregación? LOURDES MARCELA LÓPEZ MARES, ADRIÁN MORENO MATA Y ANAHÍ CÁRDENAS NIELSEN	241
Efectos de la política urbana en la transformación espacial del centro histórico de la Ciudad de México, bajo el modelo de Estado benefactor y neoliberal, durante el siglo XX JORGE ALBERTO GÓMEZ GONZÁLEZ Y JOSÉ JUAN MÉNDEZ RAMÍREZ	264
Rol de la planificación. Anomia y asentamientos irregulares sury attie mansur	283

Introducción

Hablar de área urbana o metrópoli es referirse a diferencias que inciden de manera directa en la forma como se relacionan los agentes que construyen los territorios, es decir, los distintos agentes poseen diversos grados de acción y actúan en espacios diversos, ganadores y perdedores; sin embargo, es importante acotar la existencia de los matices que se encuentran entre estos dos polos y las implicaciones que esto conlleva en el funcionamiento y estructura de la ciudad o metrópoli.

La jerarquía de los espacios se establece a través de la relación que guardan los diferentes agentes que actúan en la ciudad. Estos pueden ser los inversionistas, desarrolladores, posesionarios, y otros grupos sociales que "intervienen" en la expansión, funcionamiento y transformación de la morfología tradicional, de manera que esta acaba respondiendo a una lógica externa más que a una interna. Lo anterior significa que la lógica de expansión del capital se materializa con mayor firmeza en aglomeraciones urbano-metropolitanas, ya que son espacios de oportunidades para la rápida reproducción y el retorno acelerado de los dividendos. Es decir, las ciudades se han reelaborado, en su forma, organización, función y estructura, con base en los procesos impulsados por el proyecto neoliberal flexible (González, 2012: 23).

La sociedad global, como lo menciona Ianni (2004), es una realidad atravesada por movimientos de integración y fragmentación donde se desarrollan tensiones y antagonismos que envuelven a tribus y naciones, colectividades y nacionalidades, grupos y clases sociales, trabajo y capital, etnias y religiones, sociedad y naturaleza; a través de esta configuración de lo urbano se marcan, más que

áreas homogéneas, una gran diversidad y desigualdades presentes en todo momento en los espacios, lugares o territorios. Dicho de otra manera, existe un empobrecimiento sistemático de grandes extensiones de población *versus* el enriquecimiento creciente de pequeños sectores privilegiados, lo que se refleja en la diferenciación creciente de los espacios habitados y de consumo.

Como lo sostiene González (2012: 24), la concentración diferencial de la población se expresa en una combinación de unos cuantos espacios bien dotados de infraestructura y servicios básicos y de lujo que les permiten a sus habitantes estar conectados a las redes y flujos de producción global, frente a una gran mayoría de espacios desarticulados, sin infraestructura ni servicios básicos o con fuertes procesos de hiperdegradación social y económica.

La expresión de la inversión en los territorios nacionales se manifiesta en el tejido a través de diferentes artefactos o dispositivos, como lo mencionan De Mattos (2004) y Valenzuela (2013), de manera que en los espacios se observan secciones, de manera puntual, como son los casos emblemáticos de Nueva York, Londres, Tokio y París; sin embargo, existen muchos otros espacios que reflejan la "modernidad" a través de expresiones arquitectónicas y funcionales, como sucede en las ciudades de México, Sao Pablo, Buenos Aires, Santiago, etcétera. El resultado de esta manifestación de la modernidad es un abigarrado conjunto de elementos, sobre todo semiprivados o privados, que están presentes en lugares de residencia, educación, esparcimiento, recreación y negocios, conectados a través de vialidades o carreteras urbanas de acceso restringido.

Las expresiones de los artefactos, dispositivos o artilugios¹ de la globalización generan una fragmentación socioterritorial desde el momento que separan segmentos diferenciados dentro del tejido urbano-metropolitano. Para explicar las transformaciones contemporáneas de las ciudades, Judd (2003: 52) hace alusión a David Harvey (1994), y menciona que las ciudades están siendo transformadas en copias satanizadas y rutinarias unas de otras, prácticamente idénticas de ciudad en ciudad. Es necesario resaltar que las ciudades *per se* forman trozos o fragmentos, sin embargo, ahora

¹ Artilugio de la globalización, ya que es un ardid maquinado que forma parte de un plan para alcanzar un fin.

lo que llama la atención es la expresión territorial que adquiere, es decir, la superficie que ocupa, la forma de funcionamiento dentro del tejido, las diferencias y marcas territoriales que deja.

Según Davis (2002), estos trozos en la morfología urbana abonan a la fragmentación, entendida como un conjunto de estructuras que propicia procesos de desigualdad, exclusión social, segregación o "tugurización", a partir de una cierta "ecología del miedo" que ordena la ciudad en función de un distanciamiento del otro. La globalización contribuye a aumentar las desigualdades socioterritoriales e impide una relativa integración de la dinámica de la ciudad, por lo que este tipo de fragmentación correspondería, más que nada, a una fractura social que se refleja en el espacio, que desata las luchas por el derecho a la centralidad.

La presente obra está conformada por catorce capítulos, los cuales tratan de dilucidar, desde diferentes perspectivas o posturas, temas tales como espacial o territorial, es decir, la fragmentación y segregación. El primer capítulo denominado "Aguas de ficción a la carta: la producción de naturaleza como nicho de renta, bienes comunes y espacio urbano exclusivo en torno a las crystal lagoons", tiene el objetivo de describir y caracterizar el perfeccionamiento de la naturaleza como un bien inventado a partir de la experiencia de las crystal lagoons —producidas por una empresa chilena que lleva el mismo nombre— o lagunas artificiales de cristalinas aguas que se instalan en el centro de proyectos habitacionales de alta densificación; y las formas de apropiación de la naturaleza como un bien explotable para la maximización de la renta del suelo, en un re-escalamiento desde frentes litorales hacia áreas metropolitanas mediterráneas, como es el caso del provecto Laguna Norte, en el periurbano del Gran Santiago.

La segunda propuesta se denomina "Las urbanizaciones residenciales cerradas, una forma de habitar la ciudad contemporánea. Caso de estudio Guadalajara, Jalisco". Este texto parte de una revisión del concepto de habitar para analizar los principales efectos del pensamiento racional-funcionalista del urbanismo en la planeación urbana bajo los impulsos de la globalización, donde se cristaliza una ciudad segmentada, segregada, difusa en el territorio, estratificada, y que ha sucumbido al cierre, dada la proliferación de fraccionamientos habitacionales cerrados en sus distintas variantes

socio espaciales. En el tercer apartado denominado "Fragmentación y desarrollo habitacional en el contexto metropolitano" se analiza el fenómeno de fragmentación urbana en la Zona Metropolitana de Toluca, derivado de las acciones desarrolladas por promotores inmobiliarios bajo la figura jurídica del conjunto urbano habitacional, con el fin de identificar los factores que lo determinan y los problemas que repercuten en el territorio.

En la cuarta sección, "Fragmentación socioterritorial en las Ciudades Rurales Sustentables de Nuevo Juan de Grijalva y Santiago El Pinar", el estudio se centra en analizar las formas de involucramiento de los habitantes e identificar los factores que explican este comportamiento. Se trata de mostrar cómo la gente no transformó su vida cotidiana por el proyecto de Ciudades Rurales Sustentables, sino que respondió a este usando la construcción social e histórica en su vida cotidiana. La propuesta cinco se denomina "Visos de una fragmentación residencial en el pueblo de Tlayacapan, Morelos"; el objetivo de esta investigación es evidenciar los dispositivos cerrados primigenios que se han creado en un pueblo mexicano.

"Privatización de los espacios de movilidad" analiza las transformaciones privatizadoras que han sufrido los Centros de Transferencia Multimodal de la Ciudad de México y pone en cuestión si dichas transformaciones han repercutido en la movilidad urbana. "Desiertos alimentarios en la Zona Metropolitana de Toluca", por su parte, plantea que la ciudad desigual se hace más evidente en razón del modelo económico preponderante en las últimas décadas, que libera los mercados, globaliza las economías locales, modifica las formas de adquirir bienes y servicios, y al final transforma los espacios urbanos dedicados al comercio, de una manera que no promueve necesariamente el bienestar social de los grupos más vulnerables.

La propuesta ocho, titulada "Los nuevos usos del espacio público; entre la privatización y la integración", parte del espacio público entendido como materia y concepto, el cual se adapta con el tiempo y en el espacio. Es decir, una clase de espacio público está representado por la calle, elemento concreto que acepta una reapropiación por parte de los habitantes que la resignifican atendiendo la cotidianidad de sus pobladores. El objetivo de este apartado es examinar algunas de las propuestas de cambio de uso del espacio público en la ciudad de México, particularmente el programa de

bajo puentes implementado por el gobierno de la ciudad para la recuperación de espacios públicos en términos cuantitativos y cualitativos, entendiendo el espacio público como lugar de libre acceso y de expresión e intercambio social.

En la posición nueve se encuentra el trabajo "¿Gentrificación y segregación en la Ciudad Central de la Ciudad de México?", que se propone conocer si el proceso de recuperación de las áreas centrales viene de la mano de nuevos grupos sociales y el movimiento de otros, es decir, si se ajusta a los patrones de ocupación del espacio focalizándolo, en términos generales, como segregación socioespacial. El siguiente apartado se refiere a la "Segregación urbana en la ciudad turística de Acapulco, Guerrero"; constituye una exploración sobre los inicios y desarrollo del turismo, y cómo éste ha influido en la división del territorio entre estratos socioeconómicos distintos. Posteriormente, analiza la situación que hoy presenta el puerto en términos de la desigualdad entre el espacio urbano dentro de la zona turística y el resto del área urbana, con una localización determinada en la ciudad con particularidades de infraestructura. equipamiento y servicios urbanos limitados a las condiciones socioeconómicas de la población que allí habita.

La "Segregación socioespacial en el municipio de Puebla, 2010" analiza el fenómeno de segregación socioespacial en el municipio de Puebla, en el año 2010, a escala de Área Geoestadística Básica urbana (AGEB). Le sigue "Desarrollos Certificados en México desde la planeación y las políticas de vivienda: ¿abordando o reproduciendo la segregación?", cuyo principal objetivo es identificar y analizar las fortalezas y debilidades en la implementación del certificado y emitir recomendaciones para su mejora. Este texto sostiene como hipótesis de trabajo que para que la certificación cumpla con los objetivos propuestos deberán llevarse a cabo acciones como: 1) re-estructurar el esquema de gobernanza, es decir, fortalecer las capacidades técnicas y financieras tanto de gobiernos locales como de grupos comunitarios; 2) promover los DUIS intraurbanos, ya que desarrollar en la periferia perpetúa la fragmentación y la segregación; 3) asignar partidas presupuestales a estos proyectos, institucionalizar la iniciativa y reforzar la coordinación interinstitucional; y 4) fortalecer el desarrollo comunitario mediante mecanismos de participación.

En la propuesta décimo tercera se encuentra "Efectos de la política urbana en la transformación espacial del centro histórico de la Ciudad de México bajo el modelo de Estado benefactor y neoliberal, durante el siglo XX". El caso de estudio se enfoca en la importancia de comprender la intencionalidad de la política urbana para determinar el sentido —ideología y efectos de las acciones emprendidas— de las transformaciones a las que ha estado sujeto el centro histórico de la Ciudad de México. Los resultados dan cuenta de cómo este ha evolucionado en situaciones o coyunturas específicas y trata de definir la condición que ha caracterizado la relación entre una sociedad y su espacio, en un momento histórico particular.

Por último se encuentra el "Rol de la planificación. Anomia y asentamientos irregulares", donde se analiza cómo se originan las externalidades negativas asociadas a los asentamientos con crecimiento irregular en áreas exurbanas.

Concepción Alvarado Rosas

Bibliografía

- Davis, Mike (2002). Más allá de Blade Runner. La ecología del miedo. Barcelona: Virus.
- De Mattos, C. (2004). Santiago de Chile de cara a la globalización, ¿otra ciudad? Revista de Sociología Política (19): 31-62.
- González, F. (2012). Apuntes sobre la ciudad fragmentada y sus espacios públicos. *Boletín Espacio Diseño* (204): 23-27.
- Harvey, D. (1994). Flexible Accumulation through Urbanization: Reflections on 'Postmodernism' in the American City. En Amin, A. (Ed.), Post-Fordism: A Reader. Oxford/ Cambridge: Blackwell.
- lanni, O. (2004). La era del globalismo. Siglo XXI.
- Judd, D. (2003). El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *Eure* (87): 51-62.
- Valenzuela, A. (2013). Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México. *Eure* (116): 101-118.

Aguas de ficción a la carta: la producción de naturaleza como nicho de renta. Bienes comunes y espacio urbano exclusivo en torno a las *crystal lagoons*¹

RODRIGO HIDALGO, PABLO CAMUS, VOLTAIRE ALVARADO, ALEX PAULSEN Y JORGE OLEA

Introducción

Las interacciones sociales se desarrollan en el marco de un sinnúmero de relaciones espaciales que, descritas y analizadas en distintas escalas, expresan una serie de procesos cuyo resultado es la producción de espacio geográfico.

Frente a lo anterior se han elaborado distintas percepciones donde el espacio geográfico como tal es clasificado según su objeto de estudio, a partir de los sujetos o entes involucrados en los procesos socioespaciales. De esta forma, la distinción entre dimensiones físico-natural y humano-social para referirse a la construcción espacial del medio geográfico propone que el espacio es la interacción entre el ser humano y el medio, asumiendo que este último es, siempre, el medio natural (Aliste, 2015).

Esta concepción entrega una solución instrumental a la definición del espacio, pero deja inconclusa la idea de naturaleza desde la geografía. Sin embargo, si el espacio es producido (Lopes de Souza, 2010), la naturaleza también lo ha sido desde el momento en que sobre ella se asignó un valor/costo, precios de comercialización y, también, se definió que su mayor plusvalor estaba no en su uso prístino, sino en el cambio hacia un nicho de renta.

El propósito de este trabajo tiene que ver con la conceptualización de la naturaleza como un bien de consumo, como un nicho

¹ Este trabajo es producto del proyecto FONDECYT Nº 1150331 "La tragedia de los comunes en los mares y litorales de Chile central. Hacia una historia de las relaciones humanas con los ambientes y ecosistemas marinos y costaneros. S. XIX y XX".

de renta y como una naturaleza inventada, toda vez que la elaboración conceptual de sus virtudes, vulnerabilidad y condición forma parte del relato de la acumulación capitalista y la explotación de la renta inmobiliaria sobre espacios *idílicos*. El objetivo es describir y caracterizar el perfeccionamiento de la naturaleza como un bien *inventado*, a partir de la experiencia de las *crystal lagoons* —producidas por una empresa chilena que lleva el mismo nombre— o lagunas artificiales de cristalinas aguas que han sido instaladas en el centro de proyectos habitacionales de alta densificación; y las formas de apropiación de la naturaleza como un bien explotable para la maximización de la renta del suelo, en un re-escalamiento desde frentes litorales, hacia áreas metropolitanas mediterráneas, como es el caso del proyecto Laguna Norte, en el periurbano del Gran Santiago.

La organización del escrito consiste en debatir el concepto de naturaleza con aportes desde perspectivas marxistas clásicas y actuales. En una segunda sección se caracterizan los alcances y particularidades de estos nichos de renta; para luego debatir, hacia el cierre de la comunicación, con las ideas que desde la geografía crítica se han levantado respecto de la naturaleza inventada como una nueva dimensión en los nichos de explotación para la renta del capital, en un contexto socioespacial neoliberal.

La centralidad de lo socioespacial en la producción de naturaleza

En la extensa producción académica de Noel Castree es posible advertir que el funcionamiento del mercado neoliberal como modo de vida tiene importantes impactos en las formas en que lo social se relaciona con lo natural (Castree, 2002), especialmente sobre aquellos escenarios donde la explotación de la renta se traduce en una mercantilización de lo natural. De la misma forma, Erik Swyngedouw (2011) discute la idea de lo natural como algo prístino y virginal, reconociendo que los modos de acumulación de capital han impactado no sólo en lo territorial, sino también sobre la forma en que la naturaleza es asumida como un concepto geográficamente presente.

En el centro de esta discusión es importante destacar el atributo socioespacial de las acciones en favor de la maximización de ganancias y rentas. El mercado está operado por personas e intereses, por cuanto sus objetivos se asocian invariablemente al cambio espacial. Entre 1850 y 1970 fueron incubados y desarrollados la mayor parte de los conceptos o teorías que constituyen la epistemología geográfica; de modo que, como ocurre en otras esferas de la cotidianidad y en el resto de las ciencias, *no hay nada nuevo bajo el sol*. Un ejemplo de ello está en la precedencia de lo espacial frente a lo social, que se enlaza con los modos en que la geografía ha trabajado el estudio de la realidad entre los siglos XIX y XX; el método de análisis geográfico partía del análisis del "paisa-je" —en lenguaje decimonónico—, o de la *materialidad del espacio*—el equivalente en los enfoques, marxista, neomarxista, neopositivista, humanístico, radical y/o postmoderno, entre otros—, para poder explicar alguna peculiaridad de la sociedad que lo había producido (Dollfus, 1983).

En la obra de Elisée Reclus se encuentra una interesante perspectiva frente a esta tensión, más bien epistemológica, pero que sirve a los fines de la discusión. Para el geógrafo francés, la utilización del concepto *medio* y de *naturaleza secundaria*, en el segundo volumen de *El hombre y la Tierra* (Reclus, 1975), expresa la tensión entre las relaciones naturaleza-sociedad, la que se desarrolla en dos niveles espacialmente verificables: la *naturaleza primaria* (Reclus, 1875) y la *naturaleza secundaria* (Reclus, 1975).

En primer lugar, la naturaleza primaria corresponde a la dimensión física del espacio geográfico, o más genéricamente, a la Tierra; mientras que la naturaleza secundaria expresa las acciones del ser humano sobre el medio natural (Reclus, 1875). En *El hombre y la Tierra*, Reclus distinguirá estas dos concepciones a partir de la caracterización de los medios estático y dinámico, donde el primero desarrolla las condiciones de la naturaleza primaria, asociada a fenómenos o procesos naturales de larga duración, como el tiempo geológico al que se refiere Fernand Braudel (1995). Mientras que denominaba al segundo como una fase de apropiación de la naturaleza por parte del sujeto, individual o colectivamente, que deriva en la producción de un espacio natural "increíblemente mutable" (Reclus, 1975: 117). Esta diferenciación entre dos dominios asocia a lo socioespacial a la naturaleza y a la naturaleza producida, ya que esta es un producto de las relaciones

transformadoras del medio por parte de la sociedad. Dicho de otro modo, la naturaleza secundaria es esencialmente un producto o constructo socioespacial.

Por otro lado, y considerando el enfoque reclusiano en la definición del concepto *sustrato espacial material*, Lopes de Souza releva la diferencia entre *sitio* y *ambiente construido* (2010: 65, 68), y aporta al esclarecimiento sobre el concepto de naturaleza producida, creada, donde el sitio alude a un espacio como sustento frágil, del que se relevan características *naturales* esenciales que, al ser manipuladas como ventajas por ciertos grupos humanos, se convierten en *factores de sitio*, lo que es equivalente a los denominados nichos de renta en la economía clásica (Slater, 2015). El sitio es, en sentido estricto, un objeto de ocupación productiva, donde lo socioespacial se erige como una dinámica de producción de artefactos, acciones u objetos.

Renta y naturaleza

Evidentemente, la disociación entre lo material y lo natural se torna confusa en el escenario neoliberal. Para los propósitos de este trabajo es importante reconocer, dentro del amplio espectro de elementos propios del capital y sus flujos, dos aspectos propios del neoliberalismo. El primero de ellos es que, como modo de acumulación, está centrado en la asignación de valores según el cambio y no el uso, por lo que el suelo es en demasía seductor como nicho de renta. En segundo lugar, materializa las utopías del mercado sobre el espacio, siendo una de ellas lo natural, en donde la producción de operaciones habitacionales ambientadas en paisajes artificiales se utiliza como una veta de maximización de las rentas devengadas sobre las hipotecas, el crédito a largo plazo y el valor de cambio en los bienes raíces.

El neoliberalismo y el lenguaje de la economía, hoy convertido en un dogma de fe dentro de las ciencias, ha transformado al espacio en una cosa transable, donde las relaciones de extracción y explotación reflejan el valor de cambio potencial que tiene aquello que se denomina como *natural*. José Manuel Naredo tensiona el concepto de naturaleza hacia la economía cuando durante el siglo

XIX los fisiócratas neoclásicos clasificaron sus prestaciones como recurso natural generador de rentas, inagotable y renovable (Naredo, 2003: 252). A la vista de los actuales desequilibrios presentes a nivel de relación humano-social y físico-natural, esta triada aparece simplemente agotada.

Pero, es importante considerar al menos una de estas nociones. La naturaleza forma parte de la renta extractiva no solo sobre la base de los recursos naturales que de ella se extraen, sino del valor potencial que su puesta en valor puede generar a través de su transacción como parte de operaciones residenciales. Las amenidades y el ocio, vinculados al turismo de experiencia, han generado circuitos de inversión inmobiliaria sobre áreas definidas como de protección silvestre, incorporando espacios considerados como prístinos a los sistemas urbanos interconectados, dependientes de masivos flujos de visitantes. Los ejemplos de las cuencas lacustres y turismo de montaña en el sur de Chile, por ejemplo (Zunino et al., 2011) destacan la cosificación de la naturaleza a partir de las especificidades en el valor de uso sobre determinadas unidades espaciales. Por otro lado, el uso de laderas inmediatas a parques nacionales, como las urbanizaciones vecinas al cerro La Campana en la región de Valparaíso (Salazar et al., 2015), o las operaciones inmobiliarias en las cercanías de bosques con altas prestaciones de servicios ambientales en la cuenca de Santiago, como el caso de El Panul en la comuna de La Florida² (Rugiero et al., 2010), por ejemplo, conforman el imaginario espacial de lo natural ya no como un sustrato dado; sino como una pieza más de la naturaleza inventada a partir de la reproducción del capital.

Propiedad, apropiación y bienes comunes

Lo anterior se manifiesta en algunas líneas críticas en la producción de naturaleza. Karl Marx señala, por ejemplo, que

² La región metropolitana ostenta el mayor número de comunas del país, con 52 entidades espaciales administrativas. Estas constituyen la unidad mínima territorial en Chile. Más de la mitad de ellas se encuentran conurbadas, y dan forma al área metropolitana de Santiago.

el despojo de los bienes eclesiásticos, la enajenación fraudulenta de las tierras estatales, el robo de las propiedades comunales, la transformación usurpatoria de la propiedad feudal y la de los clanes en propiedad privada moderna, realizada apoyándose en el terrorismo más brutal, fueron los diferentes métodos idílicos de la acumulación originaria (2014: 727).

Esta idea de acumulación primitiva u originaria explica tempranamente lo que hoy se debate como bienes comunes.

El mismo Marx explica (2014) que, a fines del siglo XVI, la servidumbre había desaparecido en Inglaterra y la inmensa mayoría de la población se componía de campesinos libres, económicamente autónomos, con acceso a los espacios comunes como pastos, praderas, bosques y lagos en los cuales pastaba su ganado y obtenía combustible y madera. Sin embargo, las leyes para el cercamiento de las tierras comunales permitieron su privatización y la reducción de los pequeños propietarios agrícolas y arrendatarios a jornaleros e inquilinos funcionales al orden industrial que se estaba gestando.

Los cercamientos de los bienes comunes continúan hasta la actualidad bajo diversas modalidades, las que permiten sortear ciclos de crisis y re-acumular capital. Ugo Mattei (2013) plantea que la acumulación originaria, sobre la que se funda el capitalismo, no puede reducirse al cercado de los bienes comunes en Inglaterra, contra el que ya se levantaba Tomás Moro en su *Utopía*; pues a su juicio la acumulación individualizada de los bienes comunes es, ante todo, un proceso ideológico de construcción, naturalización, conservación y ampliación de un imaginario individualizado, capaz de conquistar constantemente nuevos espacios o lugares comunes, de cuya existencia poco a poco se pierde conciencia.

David Harvey, por su parte, acuñó el término *acumulación por desposesión*, para referirse a la prolongación de las prácticas descritas por Marx, para explicar los orígenes del capitalismo. Según Harvey, el capital,

en su proceso de expansión geográfica y desplazamiento temporal que resuelve las crisis de sobreacumulación a la que es proclive, crea necesariamente un paisaje físico a su propia imagen y semejanza en un

momento, para destruirlo luego. Esta es la historia de la destrucción creativa [con todas sus consecuencias sociales y ambientales negativas] inscripta en la evolución del paisaje físico y social del capitalismo (2004: 6).

La privatización de la tierra, las expropiaciones, la expulsión de la población, la eliminación de las formas alternativas de producción, la apropiación de los recursos naturales y la invención de lo natural con fines turísticos, son formas en las que actualmente se manifiesta el cercamiento de los bienes comunes. Esta desposesión está muy desarrollada en Brasil, a propósito de la constante intervención que las pastorales católicas desarrollaran en favor de los sin tierra, identificando su posición de desventaja ante la intervención del capital (Lencioni, 2012).

Esto se cruza con el inicial planteamiento marxista. En Chile, la idea de hacer propietarios se traza como una de las centralidades del discurso del régimen militar y sus referentes (Vergara, 1984). Esto no representa nada nuevo a lo que Francisco Franco ya había institucionalizado en España, al hablar de una nación de propietarios y no de proletarios, frase que el general Pinochet repetiría en más de una oportunidad (Gárate, 2012; Moulian, 1998). La propiedad y la apropiación, si bien no actúan como sinónimos, sí constituyen elementos advacentes y complementarios dentro de esta discusión. Por ello es que el espacio geográfico exhibe las rugosidades devenidas de las operaciones que agentes y actores ejercen sobre él (Capel, 2013) a partir de las relaciones entre capital y acumulación. En este sentido, la postpolítica en la ciudad absorbe también la idea de la naturaleza al consumirla como una totalidad espacial, ya no con participación de compromiso social, sino una participación social en el sentido de actor-cliente: el binomio propiedad/libertad se realiza sobre la apropiación de los bienes comunes espaciales (Swyngedouw, 2011; Hidalgo et al., 2016). Por ello, no es baladí constatar la intencionalidad presente en la legislación chilena respecto de lo rural como todo aquello que no es urbano (MINVU, 2012). Esta condición salpica sobre el borde costero, especialmente en aquellas regiones con mayor impacto turístico, como ocurre en el litoral del área metropolitana de Valparaíso (Hidalgo et al., 2015) y el derecho al acceso a playas que, aun cuando

Proyecto Laguna Norte
Crystal Lagoons

Broyecto Laguna Norte

Proyecto Laguna Norte

Proyecto Laguna Norte

Reproducto Laguna Norte

Figura 1.
Proyecto Laguna Norte

Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth (marzo de 2016).

publicitado por el Estado, no logra evitar la privatización y explotación de ciertos bienes comunes.

Las aguas de la distopía urbana: las crystal lagoons

El ascenso de operaciones residenciales en el contexto de los condominios cerrados (Hidalgo, 2004; Vidal-Koppmann, 2007), se acopla de manera óptima a proyectos inmobiliarios donde la invención de lo natural constituye un plusvalor hacia la renta. Las conocidas *crystal lagoons*, cuyo ejemplo se desarrollará más adelante, encierran ciertas características de la dialéctica utopía-distopía.

Si se considera que la utopía de la naturaleza inventada se materializa sobre un *ambiente construido*, se debe señalar que el propósito de los agentes urbanos del mercado inmobiliario presenta un nicho de renta seductor para una demanda cautiva. Es el caso del complejo de condominios cerrados Laguna Norte, al norte del Gran Santiago, en la comuna de Lampa (ver figura 1).

Este caso evidencia dos dimensiones de lo descrito: por una parte, el valor de cambio en un área cuyo uso primitivo era el industrial-agrícola, hacia un nicho de explotación residencial; y, por otro

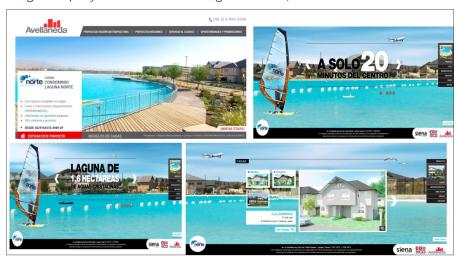


Figura 2. Imágenes proyecto residencial Laguna Norte, Chile

Fuente: www.lagunanorte.cl (marzo de 2016).

lado, la creación de un entorno artificial, sustentado sobre una laguna de cristalinas aguas, con una dimensión de 1.6 hectáreas³ para diversas actividades de ocio y amenidad, operando como una semblanza de lo natural. A esto se adiciona la convivencia de esta naturaleza inventada con ciertas máximas del desarrollo urbano neoliberal: seguridad, exclusividad y vida de barrio, como lo muestra el mosaico de imágenes publicitarias con las que este producto residencial se oferta (ver figura 2).

Esta compañía, Crystal Lagoons, tiene dentro de sus proyecciones convertir su producto en una ventaja competitiva clave en el desarrollo de productos inmobiliarios. La empresa nace luego que Fernando y Myriam Fischmann constituyeran la Inmobiliaria El Plomo, a través de la cual adquirieron sitios de interés turístico-residencial por una extensión de 84 hectáreas, localizadas al norte del estero San Jerónimo, en el codiciado sector de Algarrobo, uno de los frentes litorales de mayor interés en la región de Valparaíso (CIPER, 2013).

³ La información que entrega el operador inmobiliario en su página web destaca la existencia de este entorno como una playa apta para actividades recreativas y deportes náuticos. El precio inicial para acceder a estos condominios como propietario inicia en USD \$96.200. El sitio web de esta operación es www.lagunanorte.cl (febrero de 2016).

La idea de Fischmann fue crear un conjunto de viviendas destinadas al turismo, con la particularidad que estas pudiesen contar con un lago artificial, habilitado para distintas actividades, considerando que la normativa vigente en el uso recreativo de playas prohíbe el desarrollo de actividades acuáticas en el mar de esa zona.

Como bioquímico de profesión, Fernando Fischmann desarrolló la idea como una innovación tecnológica destinada a evitar la existencia de una alta cantidad de especies anaeróbicas que distorsionan la composición del agua —específicamente en la cantidad de oxígeno— a partir de la presencia de materia orgánica (Fischmann, 2009). Este descubrimiento permite, a través de un método para la purificación continua de las aguas, conservar y purificar la masa acuática con un costo reducido, aportando a un principio de sustentabilidad que esgrime la compañía en sus postulados, tipificada como única en el mundo. Por ello, la alianza con el sector inmobiliario manifiesta una profunda dualidad, donde se configura la renta sobre la excepcionalidad espacial de estos elementos.

Las intervenciones urbanas, costeras y en el desierto, tanto en desarrollo como ya entregadas, le han valido a Crystal Lagoons ser reconocida como una de las empresas más innovadoras y exitosas de los últimos años. Incluso ha llegado a ser caso de estudio de Babson College y del Instituto Tecnológico de Massachusetts (Crystal Lagoons, 2015).⁴

Estas aguas cristalinas, hechas a la carta para una seducida y trabajada demanda, han constituido imaginarios y amenidades bajo un modelo excepcional de naturaleza inventada. Desde su aparición en 1997 hasta la actualidad, demuestra un crecimiento exponencial en proyectos a nivel global con 164 operaciones, en estado de finalización o en construcción. Una característica que no deja de ser llamativa está en la expansión planetaria de este tipo de entornos, considerando su interés tanto en occidente como en oriente,

4 No obstante, el nacimiento y consolidación de esta empresa se han ligado a una serie de problemas legales y ambientales en uno de sus proyectos más emblemáticos: San Alfonso del Mar. La construcción de este desarrollo inmobiliario no consideró las normas legales del Plan Regulador Comunal de Algarrobo (acogiéndose a la figura de Conjunto Armónico) y sus acciones de purificación de agua están interviniendo (incrementando los niveles de cloro) los acuíferos subterráneos que proveen de agua a la comunidad circundante (CIPER, 2013). Se vislumbran las contradicciones de un negocio exitoso.

el mundo árabe u otras localidades ajenas a la realidad chilena. El cuadro 1 refleja la potente presencia de estas lagunas artificiales.

Cuadro 1.
Proyectos *crystal lagoons* en el mundo

País	Proyectos
Arabia Saudita	Prince Sultán Cultural Center Mayasama
Argentina	 Mayasem Terralagos Laguna Pilar Laguna Hudson Aquavista Remeros Beach
	RosarioCórdobaCariloMendozaTucumán
Bolivia	Mar AdentroPlaya TurquesaCochabamba
Brasil	Brasil Beach ResortPonta da FigueiraRiviera Santa MaríaBuzios
Chile	 San Alfonso del Mar Las brisas de Santo Domingo Ayres de Chicureo Costa Laguna Laguna del Mar Laguna del Sol Laguna Vista Laguna Cóndores Laguna Norte (Valle Grande) Olas de San Pedro Papudo Laguna Bahía Marbella Club Marbella Besalco Laguna Santiago Hacienda Limay Copiapó Papudo Laguna II Machalí Laguna Mejillones
Chile	ReñacaMantagua

Cuadro 1.
Proyectos *crystal lagoons* en el mundo

País	Proyectos
Colombia	Rancho GrandeBucaramangaCartagena
Costa Rica	Rancho Las ColinasLaguna San LucasCosta MarOrotina Lagoon
Egipto	 Citystars Bo Islands Radamis Porto Lagoons, North Coast Swan Lake, North Coast Citystars Suma Bay Alexandria Lagoon
México	 Diamante Foresta Vista azul Veracruz Apodaca Acapulco Yucatán Village & Resort Cancún Sandy Beach Marina Albaterra La Vista Lakes Punta Gorda Playa del Carmen Hacienda Paraíso Paseos del Roble Querétaro

Fuente: Elaborado con base en http://www.crystal-lagoons.com/es/projects (2016).

La denominación de los proyectos tiene elementos conceptuales que marcan cierta centralidad. La idea de "natural" se plasma en el uso de elementos arbóreos y acuáticos muy particulares. Esto supone una sofisticación inmobiliaria, donde la posibilidad de crear un oasis en cualquier parte del mundo, incluso en el desierto,⁵ es real.

⁵ Ejemplo de esto es el Citystars Sharm El Sheikh en Egipto, donde se ha construido un oasis en medio del desierto Sinaí, a través del tratamiento de aguas saladas de pozos circundantes. En http://www.crystal-lagoons.com/es/case-studies.

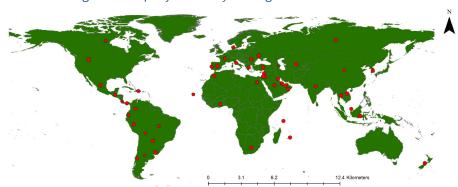


Figura 3.
Distribución global de proyectos crystal lagoons

Fuente: Elaboración propia con base en información de Crystal Lagoons, www.crystal-lagoons.com (marzo de 2016).

Esto avizoran los lemas institucionales que abren esa utopía contradictoria: "Nuestro concepto único y tecnología de punta proporciona las condiciones ideales para la natación y práctica de diversos deportes náuticos, asegurando además la calidad y la transparencia de grandes cuerpos de agua con muy bajos costos de construcción y mantención, otorgando a los proyectos inmobiliarios mayor valor que cualquier otra amenidad" (Crystal Lagoons, 2016). Esta idea se refleja en la expansión de este tipo de operaciones que, por todo el planeta, esperan seducir a una cada vez más sofisticada demanda (ver figura 3).

La invención de un espacio de ocio donde lo natural ha sido diseñado con un fin exclusivo, asegura su óptimo manejo y mantención, pero no ha sido posible proyectar su sostenibilidad en la dimensión ambiental. Los sistemas que posibilitan su funcionamiento, como *pump storage*, 6 osmosis inversa, 7 purificación de agua de mar, 8 recarga artificial de acuíferos 9 y destilación por membra-

- 6 Sistema para generar energía durante los periodos en los cuales las plantas de energías renovables tienen una variabilidad en sus parámetros de energía -solar o eólica-. Esto a través de lagunas de alta y baja altura y su trasvasije entre una y otra*.
- 7 Sistema para la purificación de agua salada en agua dulce a través de un gradiente de presión entre flujo de agua salada y agua dulce*.
- 8 Sistema de purificación de agua salada dirigida hacia los procesos industriales de la minería. Este se enfoca en eliminar los residuos generados por el biofouling y la materia orgánica de los sistemas de tuberías*.
- 9 Sistema que tiene por objetivo conservar el agua en acuíferos por medio de la escorrentía de las aguas lluvias, previo proceso de purificación de estas*.

na¹⁰ reflejan una celosa técnica, cuidadosa de sus procesos y responsable con la cautela del activo, basada en el paisaje cristalino como ornamentación para privilegiados sectores residenciales.

Notas para seguir la discusión: ¿queda algo prístino en alguna esquina del globo?

Una de las discusiones centrales desde el marxismo es la teoría del valor; esta, en el caso de las *crystal lagoons*, queda expuesta a partir de los flujos de capital en la producción de la naturaleza. Desde aquí, se considera la pregunta sobre el tipo de valor que se está observando, y el origen de este. En ese sentido, se plantea que el *valor de uso* corresponde a la equivalencia entre el costo social de la elaboración de una mercancía y la propia mercancía. Por su parte, el *valor de cambio* vendría a ser el valor que socialmente se determina a una mercancía y que no necesariamente es correspondiente al *valor de uso*.

¿Es posible, entonces, advertir una esquina prístina en algún lugar del planeta? Pensar en las tesis acerca de la urbanización planetaria que ha expuesto Neil Brenner en el último tiempo, genera cierto confort sobre la pregunta planteada (2014). Sin embargo, no se resuelve el problema que planteara Lefebvre (2013) acerca de la producción de espacio que, en el fondo, trata de articular la materialización de los flujos del capital en el espacio geográfico. Aquí es donde la relación valor de uso-valor de cambio crea una nueva dimensión en el estudio de las facetas territoriales del neoliberalismo, con el ascenso de la técnica como herramienta en la sofisticación de los procesos rentistas y de acumulación.

Esto no cesa en contradicciones. Con las *crystal lagoons* y el re-escalamiento de las operaciones inmobiliarias tenedoras de este nuevo *ingrediente* se manifiesta que la técnica, en el sentido de lo planteado por Lewis Mumford (1992), no sólo tiene la capacidad de clausurar la magia o el mito, sino que se transforma en el nuevo culto

¹⁰ Sistema de purificación de agua salada para convertirla en agua dulce por medio de membranas hidrofóbicas que generan un gradiente de temperatura que permite el proceso*.

^{*} La información aquí descrita se encuentra disponible en http://www.crystal-lagoons.com/es/industrial-applications/new-developments2 Recuperado en marzo de 2016.

en la producción de espacio, de infraestructura adaptable a las geoformas y a los biotopos: es la posibilidad de inventar la naturaleza.

Propuestas teóricas como la expuesta por James O'Connor sostienen que hay que ser más exhaustivos en el momento de analizar las contradicciones del capitalismo. Al declarar que el problema, o fortaleza, del capital estaría en su expansión hacia la explotación hasta la destrucción de las fuentes de su riqueza, demostraría que la renta, a través de la renta, forma parte de una operación continua de acumulación y reproducción del capital (O'Connor, 2001).

La producción de escenarios idílicos frente a una idea situada de naturaleza, sigue el mismo derrotero del capital en cuanto a la apropiación de lo natural. Lo que se denomina como bienes comunes es fagocitado por las lógicas de mercado, las que son resignificadas o valorizadas al someterse a una apropiación. Los operadores o agentes inmobiliarios, y sus acciones, apuntan hacia los aspectos que no han sido considerados en la construcción dialéctica de una idea de la naturaleza, y hacia la venta de esa idea.

La violencia con la que ocurren estos procesos de apropiación se supedita a un contexto de legalidad y distribución de poder propio del neoliberalismo, pero que, sin duda, afecta a terceros no involucrados, quienes son los perdedores en la situación de transacción a la que se exponen los bienes comunes. Sin embargo, cabe preguntarse si es posible apropiarse de algo, de un conjunto de objetos dirigidos hacia la reproducción de la renta, si estos resultan de una articulación artificial hacia generar nichos de renta y acumulación (Lencioni, 2012; Slater, 2015).

Los imaginarios y las amenidades se han convertido en los insumos para establecer maquinarias de subjetividad por parte de los discursos neoliberales (Aliste et al., 2014). Como señala Guattari (1996), estas coordinaciones "operan en el corazón de la subjetividad humana, no únicamente en el seno de sus memorias, de su inteligencia, sino también de su sensibilidad, de sus afectos y de sus fantasmas inconscientes" (Guattari, 1996: 14-15). Desde la perspectiva de las amenidades, por otro lado, se conforman nuevas escalas de migración que alteran lo habitado al generar movimientos de población a escala regional y global (González, 2011). Considerando una perspectiva subjetiva, este tipo de migración también llamada por estilo de vida, existencial o verde (Dewsbyry y Cloke, 2009), está asociado

precisamente a la evocación de recuerdos y emociones generadas en el individuo a partir de sus espacios de ocio (González, 2011). Esto implica que los sujetos que anteriormente se habían caracterizado por ser turistas, cambian su rol para rememorar aquellos lugares de ocio a través de su residencia definitiva o segunda residencia.

La naturaleza secundaria que describiera Reclus hace más de cien años evidencia una seductora vigencia, toda vez que, en la faceta espacial del neoliberalismo, las subjetividades sobre las que descansaba la idea de un medio intocado, prístino o *natural* han sido clausuradas por la invención del espacio natural, al ser posicionadas como posibilidad en el amplio menú de la sofisticada variedad de operaciones residenciales.

Este conjunto de procesos y situaciones específicas del caso chileno dan cuenta, además, de un proceso de reestructuración inmobiliaria acuñada por Paulo Pereira (2006), que señala que la acumulación y constante apertura de nichos de renta por parte del capital financiero en el sector inmobiliario, está transformando de modo notable la superficie del planeta y con ello su faceta socio espacial, donde segmenta focos de producción para distintas clases sociales, todas ellas posibles de ser depositarias de alguna de las tipologías del capital constructor.

Bibliografía

- Aliste E. (2014). Sustainability and Territory: An Approach to Shape Development from the Perspective of the Imaginary. Global Sustainability.

 Cultural Perspectives and Challenges for Transdisciplinary Integrated Research. Suiza: Springer Books, pp. 119-135.
- Aliste E.; Musset, A. (2010). Pensar los territorios del desarrollo: sustentabilidad y acción pública en nombre de una ciudad imaginaria. Concepción (Chile), 1950-2010. *Eure* (120): 91-10.
- Braudel, F. (1995). La historia y las ciencias sociales. España: Alianza Editorial.
- Brenner, N. (2014), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Alemania: Joivs.
- Capel, H, (2013). La morfología de las ciudades III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. España: Ediciones del Serbal.
- Castree, N. (2002). False Antitheses? Marxism, Nature and Actor-Networks. *Antipode* (1): 111-146.
- CIPER (13 de marzo de 2013). La nube negra que cubre San Alfonso del Mar. Obtenido de CIPER Centro de Investigaciones Periodísticas.

- Recurso disponible en Internet: http://ciperchile.cl/2013/01/15/la-nube-negra-que-cubre-a-san-alfonso-del-mar. Recuperado en marzo de 2016.
- Crystal Lagoons (2015). Crystal Lagoons se transforma en caso de estudio de Babson y del MIT. Obtenido de Crystal Lagoons. Recurso disponible en Internet: http://www.crystal-lagoons.com/images/cristal-lagoons/latest_news/news.pdf. Recuperado en marzo de 2016.
- Dewsbyry, J. y Cloke, P. (2009). Spiritual Landscape: Existence, Performance and Immanence. Social and Cultural Geography (10): 695-711.
- Dollfus, O. (1983). El espacio geográfico. Barcelona: Oikos-Tau.
- Fischmann, F. (2009). Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual. México Patente nº MX2007014361 A.
- Gárate, M. (2012). *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)*. Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- González, R. (2011). Los procesos de migración de amenidad y la competitividad de destinos turísticos de montaña del oeste canadiense y de la norpatagonia argentina. *Revista Estudios y Perspectivas en Turismo* (20): 1102-1122.
- Guattari, F. (1996). Caosmosis. Argentina: Ediciones Manantial.
- Harvey, D. (2004). *El 'nuevo' imperialismo: acumulación por desposesión.*Bibliotecas CLACSO. Recurso disponible en Internet: http://bi-blioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf.
 Recuperado en marzo de 2016.
- Hidalgo, R. (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). *Eure* (91): 29-52.
- Hidalgo, R.; Alvarado, V.; Arenas, F. y Pascal, V. (2016). La comunidad disidente: reacción, métodos y conflictividad socioespacial en el borde costero de la región de Valparaíso. ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno (10): 31-56. Recurso disponible en Internet: http://doi.org/10.5821/ace.11.30.3867
- Hidalgo, R.; Alvarado, V.; Pascal, V.; Arenas, F. y Salazar, A. (2015). Ordenamiento costero metropolitano en Chile: de la expectativa de la regulación a la planificación cooptada (1965-2014). Cuadernos de Vivienda y Urbanismo (16): 206-225.
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. España: Capitán Swing Libros.
- Lencioni, S. (2012). Acumulação primitiva: um processo atuante na sociedade contemporânea. Revista Franco-Brasilera de Geografía (14): 1-9.
- Lopes de Souza, M. (2010). ABC do desenvolvimento urbano. Brasil: Bertrand Brasil.
- Marx, K. (2014). El Capital. Chile: Editorial Lom.
- Mattei, U. (2013). Bienes comunes. Un manifiesto. España: Editorial Trotta.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU] (2012). Hacia una nueva política urbana para Chile. Volumen 1: Antecedentes históricos. Chile: PNUD-MINVU/Ediciones LOM.

- Moulian, T (1998). *Chile actual: anatomía de un mito*. Chile: Ediciones Universidad ARCIS.
- Mumford, L. (1992). Técnica y civilización. España: Alianza Universidad.
- Naredo, J. (2003). Historia y perspectivas de las categorías básicas del pensamiento económico. España: Siglo Veintiuno Editores.
- O'Connor, J. (2001). Causas naturales. Ensayos de marxismo ecológico. México: Siglo XXI.
- Pereira, P. (2006). Reestruturação imobiliária em São Paulo (SP): especificidade e tendência. En Silveira R, Pereira, P, Ueda, V. (Org.). *Dinâmica imobiliária e reestruturação urbana na américa latina*, Santa Cruz do Sul: EDUNISC, pp. 45-63.
- Reclus. E. (1875). La Tierra y los hombres. Revista Europea de Madrid (70): 663-664.
- Reclus, E. (1975). El hombre y la Tierra. España: Editorial Doncel.
- Rodríguez, G. (2005). La ciudad como sede de la imaginación distópica: literatura, espacio y control. Scripta Nova (181). Recurso disponible en Internet: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-181.htm. Recuperado en marzo de 2016.
- Rugiero, V.; Ferrando F. y González, E. (2010). Hacia una planificación urbana participativa para la reducción de riesgo de desastre. El caso del bosque Panul, comuna de La Florida, Santiago, Chile. Chile: Anales Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas, pp. 120-130.
- Salazar, A.; Moreira-Muñoz, A. y Del Río, C. (2015). La Campana-Peñuelas Biosphere Reserve in Central Chile: Threats and Challenges in a Peri-Urban Transition Zone: Eco. Mont *Journal on Protected Mountain Areas Research* (1): 66-71.
- Slater, T. (2015). Planetary Rent Gaps. En *Antipode*. Recurso disponible en Internet: http://doi.org/10.1111/anti.12185.
- Swyngedouw, E. (2011). ¡La naturaleza no existe! La sostenibilidad como síntoma de una planificación despolitizada. *Urban* (1): 41-66.
- Vergara, O. (1984). Auge y caída del neoliberalismo en Chile. Un estudio sobre la evolución ideológica del régimen militar. Documento de trabajo-Programa FLACSO. Chile.
- Vidal-Koppmann, S. (2007). La expansión de la periferia metropolitana de Buenos Aires. 'Villas miseria' y 'countries': de la *ghettización* a la integración de actores en el desarrollo local urbano. IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Recurso disponible en Internet: http://www.ub.edu/geocrit/9porto/svidal.htm. Recuperado en marzo de 2016.
- Zunino, H.; Hidalgo, R. y Marquardt, E. (2011). Vivienda social y segregación espacial en la ciudad de Pucón, Chile: entre el enclaustramiento y la integración con el hábitat turístico. *Revista INVI* (71): 15-55.

Las urbanizaciones residenciales cerradas, una forma de habitar la ciudad contemporánea

ALESSANDRA CIREDDU Y VERÓNICA LIVIER DÍAZ NÚÑEZ

Introducción

El crecimiento de los barrios residenciales cerrados, tanto adentro como afuera del perímetro urbano, es un fenómeno desmesurado en muchas ciudades del mundo, tanto en las grandes metrópolis como en las ciudades pequeñas.

En la edición del 2006 del reporte "State of the World's Cities" de ONU Hábitat, se menciona que:

De ser una aproximación rara al proyecto de vivienda hasta los años '70, las comunidades cerradas se han hecho gradualmente muy difundidas, y ahora son un modelo siempre más común alrededor del mundo y una señal que es necesario plantear un cambio para la planeación urbana (ONU Hábitat, 2006: 149, trad. propia).

Aludiendo a ejemplos concretos:

en el área metropolitana de Buenos Aires, los desarrollos urbanos cerrados ocupan aproximadamente 30.000 hectáreas y albergan solo el 1% de la población de la ciudad; en el caso de Guadalajara, México, las comunidades cerradas utilizan el 10% de la superficie urbana para albergar al 2% de la población (ONU Hábitat, 2006: 149, trad. propia).

No cabe duda que se trata de un fenómeno que está alcanzando dimensiones incontrolables y que despierta interés y preocupación, tanto en investigadores como en ciudadanos. Según la encuesta de ONU Hábitat sobre la percepción de la desigualdad urbana en ciudades latinoamericanas (2013), las personas consideran que los espacios de la ciudad que generan más desigualdad son los barrios pobres (37%) y las urbanizaciones cerradas (34%) (ONU Hábitat, 2014: 111).

No obstante, como señalaban Cabrales y Canosa (2001: 230):

el fenómeno de los fraccionamientos cerrados sorprende por dos aspectos contradictorios: se trata de un fenómeno relevante, creciente y de alto impacto en la estructuración de las ciudades, y a pesar de ello ha sido poco estudiado.

Ante la escasez de estudios, los cuales se enfocan casi exclusivamente a temas de inseguridad y segregación espacial, se propone desarrollar la presente investigación, que tiene como principal objetivo entender de qué manera esta forma de hacer ciudad está cambiando el habitar en la urbe contemporánea, desde la perspectiva de la relación entre los habitantes de los fraccionamientos cerrados y la ciudad, sus calles y sus espacios públicos. Los objetivos secundarios que guían el trabajo son:

- Estudiar la evolución del concepto de habitar en la ciudad global contemporánea.
- Determinar cómo ha cambiado el habitar en la ciudad contemporánea, y analizar cuáles son sus principales efectos espaciales y funcionales.
- Analizar la relación funcional entre los conjuntos residenciales cerrados de baja densidad y la ciudad abierta a través del habitar (vida cotidiana de sus habitantes y su experiencia urbana) en la ciudad de Guadalajara, Jalisco, México.

Habitar, una revisión desde la relación entre vida cotidiana y experiencia urbana

Según la Real Academia Española, habitar significa vivir, morar. Posiblemente sea a partir de esta definición que la primera imagen que se vincula con el habitar tiene que ver con vivienda, morada, o casa. El filósofo francés Gastón Bachelard (2008) explora los

significados profundos del habitar desde la fenomenología, buscándolos en la privacidad de la vivienda, la cual coincide con la "intimidad protegida", nuestra concha inicial, nuestro primer universo, nuestro rincón en el mundo.

Si nos preguntaran cuál es el beneficio más precioso de la casa, diríamos: la casa alberga el ensueño, la casa protege al soñador, la casa nos permite soñar en paz... la casa es una gran cuna (Bachelard, 2008: 36-37).

Esta visión poética del espacio de la casa remite a ella como un lugar íntimo, de ensueño, de protección, pero desligada del contexto en el cual se encuentra. Como observa Angela Giglia (2012), esta visión que vincula el habitar a la casa como amparo, abrigo y protección es muy reductiva y pierde sentido si pensamos en situaciones de precariedad en las cuales la vivienda es todo menos segura y no representa un espacio que resguarda de las amenazas exteriores. No podemos decir que quienes viven en situaciones de pobreza, en viviendas inhóspitas y precarias, *no habitan*, solo porque no viven en un lugar que proporciona seguridad (Giglia, 2012: 10).

Para buscar una definición de habitar más amplia que englobe otros significados más allá del "estar amparado", es necesario referirnos al pensamiento de Martin Heidegger (1993), según el cual habitar significa "estar en el mundo", es decir, el hombre habita y puede "sentirse en casa" en lugares externos a la vivienda, la cual, por otro lado, no representa en sí ninguna garantía de que el habitar ocurra en ella. Heidegger confirma así la idea de que habitar es una actividad que el hombre desarrolla al lado de muchas otras, ya que cuando se trabaja o se viaja se encuentra refugio en un lugar u otro, y eso es habitar. Entonces, más que trabajar en un lugar y vivir en otro, continuamente se habitan recorridos.

Los animales habitan su propio cuerpo, mientras los humanos necesitan construir artefactos para poder vivir. En este sentido habitar coincide con vivir y con construir. Construir no solo edificios, sino también significados, ya que para Heidegger (1993), el

habitar se da en la relación entre el hombre y el espacio, así como su consecuente transformación en lugar.¹

El antropólogo italiano Ernesto de Martino (1977), citado por Giglia (2012), refuerza la idea de Heidegger al afirmar el habitar como estar ubicados en el mundo, en el sentido de estar conscientes de la propia presencia en la historia, a través de la cultura. En este sentido, habitar es el acto que permite ordenar el mundo a través de la actividad humana.

Para Duhau y Giglia (2008: 21 y 24), el habitar coincide con la "experiencia metropolitana", o sea:

tanto las prácticas como las representaciones que hacen posible significar y vivir la metrópoli por parte de sujetos diferentes que residen en diferentes tipos de espacios. [...] El habitar es un conjunto de prácticas y representaciones que permiten al sujeto colocarse dentro de un orden espacio-temporal, y al mismo tiempo establecerlo.

Con lo cual, el habitar se compone de todas las prácticas que los individuos llevan a cabo en un espacio definido, otorgándole significado y transformándolo en lugar. Y, evidentemente, sería conceptualmente restrictivo hacer coincidir este espacio con las cuatro paredes de la vivienda.

Estas prácticas y representaciones se construyen a través de la vida cotidiana de los individuos, que se puede definir como el conjunto de actividades que llevamos a cabo tanto adentro como afuera de la vivienda para satisfacer alguna necesidad. Para Casanovas y Gutiérrez (2013: 27), cuyo trabajo está influenciado por el pensamiento de Agnes Heller y Teresa Torns: "las actividades que realizamos en la actual sociedad postindustrial pueden inscribirse dentro de cuatro esferas básicas que son complementarias y están interrelacionadas: la esfera productiva, reproductiva, la propia y la política".

En este contexto, el trabajo productivo coincide con una actividad remunerada; mientras que el trabajo reproductivo se refiere

Servando Rojo (2013) "considera lugar como el 'espacio vivido' con profundidad; un espacio que forma parte del propio ser (con el que se siente identificado); un espacio con el que tenemos una relación prolongada (forma parte de la vida personal, de la memoria); un espacio en el que abundan las relaciones con sus elementos materiales o personales (vinculación con el entorno)" (Rojo, 2013: 36-37).

al conjunto de actividades no remuneradas que las personas de un hogar realizan para su propio hogar y para las personas que lo componen. La esfera propia se refiere a todas las actividades que se hacen por uno mismo y se relacionan con el desarrollo personal e intelectual; mientras que la esfera política coincide con la "acción", la esfera reproductiva crea las condiciones para la continuidad de las generaciones, el recuerdo y la historia.

Esta definición de vida cotidiana, enfocada en el usuario, resulta muy útil al momento de pensar en variables que sean capaces de describir toda la complejidad del habitar en la ciudad contemporánea a partir de la vida de los individuos, distintos según género y edad, en vez de partir de las funciones asignadas a cada espacio de la ciudad.

La definición de habitar se construye, entonces, en torno a los conceptos de *experiencia urbana* y *vida cotidiana*. En virtud de ello se considera que el habitar es un conjunto de prácticas cotidianas que cada individuo desarrolla según sus exigencias, relacionadas con el tiempo y el espacio, tanto doméstico como urbano, que significan y dan valor a los lugares, generando representaciones e imágenes de los mismos.

Al reflexionar en esta definición, en que los lugares y las ciudades se construyen a partir del mismo acto de habitar, es cuando adquiere más sentido la idea de Heidegger (1993), según la cual solo si somos capaces de habitar, podremos construir. Esto no aplica siempre en nuestras ciudades postindustriales, donde a veces es difícil encontrar esta relación entre habitar y construir. La urbe contemporánea se parece más bien a un conjunto de espacios, aparentemente localizados de forma aleatoria y sin sentido, donde la gente, más que habitar, transita y "hace cosas" en sitios que parecen desvinculados y carentes de significados, tanto que no sorprende el éxito de la definición de "no lugares" del antropólogo francés Marc Augé (1993) para definir algunos de los espacios típicos de la ciudad contemporánea.

Habitar en la ciudad mono-funcional: revisión crítica de algunos efectos del movimiento moderno

Al analizar la importancia de la mezcla de usos en las ciudades se puede pensar en el ejemplo de las ciudades europeas, donde espacios públicos y edificios se fusionaban para generar entornos con vida y escala humana, como en el caso de la ciudad medieval. En estas concentraciones urbanas las personas trabajaban en el mismo lugar donde residían, por lo que podían encontrar a una corta distancia todo lo que necesitaban; la muralla se constituía como un límite físico y de protección, que de algún modo forzaba a mantener una ciudad compacta y heterogénea.

A partir de la segunda mitad del siglo pasado, como resultado de la influencia del movimiento moderno y de la difusión masiva del automóvil como medio de transporte que proporciona autonomía, se ha favorecido la segmentación y segregación socioespacial de las ciudades. Además, al difundirse el modelo de planeación urbana desarrollada a partir de las aportaciones del *zoning*, reforzado por los planteamientos del propio movimiento moderno, la ciudad se ha conformado a partir de una serie de usos aislados y separados.

Es entonces que, a partir de la incorporación del pensamiento racional-funcionalista en las urbes, el concepto de habitar se ha desvinculado de otras funciones y se ha tratado solo como sinónimo de residir. A través de la Carta de Atenas, el famoso documento-manifiesto elaborado durante el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1933 y publicado por Le Corbusier en 1942, los modernos apostaban por la división de la ciudad en partes distintas según su uso, dictando así los principios del urbanismo técnico tradicional basado en la simplificación de las necesidades básicas de las personas: habitar, trabajar, circular y recrearse.

Desafortunadamente esta propuesta de simplificación reforzó las premisas para la zonificación y los efectos cuestionables que se observan, hoy en día, en las ciudades. El movimiento moderno ponía al centro del proyecto un hombre "ideal", un sujeto universal puro, perfecto y genérico. Disfrazado bajo el concepto de la neutralidad, este sujeto en realidad no tomaba en cuenta toda la complejidad de usuarios que habitan la ciudad, en sus diferencias de género, clase, raza, edad, etcétera. De aquí surgieron las principales

críticas al movimiento moderno, basadas en devolver la importancia al sujeto real y a las relaciones espontáneas del habitar.

Una de las principales oponentes a las ideas de orden y progreso del movimiento moderno fue la activista Jane Jacobs. En su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* ella señala la importancia de las calles y los espacios públicos con vida, vigilados por múltiples ojos, en contraste con los espacios mono-funcionales de la ciudad moderna, y declara abiertamente:

un ataque a la planificación y reconstrucción de la ciudad actual [...] un intento de introducir nuevos principios, diferentes e incluso opuestos a aquellos enseñados en todos lados, desde las escuelas de arquitectura y urbanismo a los suplementos del domingo en las revistas femeninas (Jacobs, 1961: 3, trad. propia).

En la misma década de los sesenta, Christopher Alexander (1965) hablaba de una distinción entre las ciudades naturales, que se han levantado de forma espontánea a lo largo de muchos años, y las ciudades artificiales, que han sido pensadas y planeadas por un arquitecto-urbanista creador:

Cada vez está más ampliamente reconocido que falta algún ingrediente esencial en las ciudades artificiales. Cuando se las compara con ciudades antiguas que han adquirido la pátina de la vida, nuestros intentos modernos de crear ciudades artificialmente resultan, desde el punto de vista humano, un completo fracaso (Alexander, 1965: 1).

Otra aportación crítica a este tema es la del francés Henry Lefebvre (1969); en el prólogo a la primera edición del libro *El derecho a la ciudad*, Mario Gaviria, sociólogo español, describe así los contenidos:

El presente libro es el trabajo de reflexión crítica más importante desde la aparición, hace más de veinte años, de la Carta de Atenas. Supera y desborda el funcionalismo de esta; la obsesión operacional de los CIAM queda ya abandonada, anticuada. Las consecuencias nefastas de la Carta se perciben físicamente en los barrios dormitorios de las grandes ciudades de todo el mundo. [...] La trampa de la Carta está en que parte de una definición funcional de las necesidades humanas que reduce caricaturalmente la vida. Esta es algo más que habitar, trabajar, circular, cultivar el cuerpo y el espíritu. El análisis funcionalista manifiesta su incapacidad para alcanzar la totalidad. El homo urbanicus es algo más complejo [...] (Gaviria, en Lefebvre, 1969: 5-6).

En 1971 se publica la primera edición en danés del libro *Livet mellem husene* (*La vida entre los edificios*), de Jan Gehl, como crítica a los principios técnicos del urbanismo propios del movimiento moderno. Este texto se tradujo al inglés en 1988 y al español en 2006, como *La humanización del espacio urbano*, y junto con *Ciudades para la gente* (2014, primera edición en español) constituye un trabajo de referencia mundial respecto de la recuperación del espacio público a escala humana. Gehl habla de cómo el urbanismo de posguerra ha influido negativamente en los espacios públicos:

Mientras que la ciudad medieval, con su diseño y sus dimensiones, congregaba personas y acontecimientos en calles y plazas, y fomentaba la circulación peatonal y las estancias en el exterior, las zonas suburbanas y los proyectos de edificación funcionalistas hacían exactamente lo contrario (Gehl, 2006: 55).

Gehl menciona que en las zonas de viviendas unifamiliares bajas y abiertas:

se han creado una serie de condiciones agradables gracias a unos jardines para actividades exteriores privadas; al mismo tiempo, las actividades exteriores colectivas han quedado reducidas al mínimo debido al diseño de las calles, el tráfico rodado y, especialmente, la enorme dispersión de las personas y los acontecimientos. En estas zonas, los medios de comunicación y los centros comerciales se han convertido prácticamente en los únicos puntos de contacto con el mundo exterior, porque la vida entre los edificios se ha desvanecido (Gehl, 2006: 54-55).

Otra aportación contemporánea indispensable en la construcción de este análisis es la establecida por Zaida Muxí (2006, 2008) y Montaner y Muxí (2011), quienes afirman, desde la perspectiva de

género, que la visión androcéntrica del urbanismo técnico, basado en los principios del movimiento moderno, genera ciudades poco inclusivas, ya que no toman en cuenta las exigencias de todos los grupos de habitantes.

Una de sus críticas principales deriva de la tradicional división sexual del trabajo, que asigna al hombre el espacio público y productivo, y a la mujer el espacio doméstico, donde se desarrollan las funciones del cuidado del hogar (trabajo reproductivo). Esta visión estereotipada, afirma Muxí, contiene varios errores, ya que el trabajo reproductivo (tradicionalmente asignado a las mujeres) se desarrolla también en el espacio público. El urbanismo de género considera la mirada de las mujeres sobre el espacio público como una herramienta valiosa y desaprovechada para generar ciudades realmente vivibles, con redes adecuadas para la vida cotidiana de todos los habitantes (Cireddu y Muxí, 2014).

A propósito de las urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad, las cuales son parte del análisis conceptual dentro de este documento. Muxí menciona:

Estos territorios han sido planeados sin tener en cuenta la complejidad de la vida cotidiana, por lo que surgen serias dificultades para realizar las tareas de cada día. No se trata solamente de un modelo insostenible en términos territoriales y energéticos sino también para las personas, en sus tiempos y el derecho a desarrollar sus propias vidas (Muxí, 2013: 19).

Más adelante, en *Postsuburbia* (Muxí, 2013), Casanovas y Gutiérrez especifican las dificultades relacionadas con la vida cotidiana:

En las áreas residenciales monofuncionales de baja densidad no hay proximidad. La monofuncionalidad residencial de las urbanizaciones obliga a desplazarse fuera del ámbito más próximo para realizar cualquier tipo de actividad cotidiana [...] (Casanovas y Gutiérrez, 2013: 33).

Y aparece, una vez más, una crítica directa a los principios del movimiento moderno: Habitar es mucho más que la sumatoria de la residencia, el trabajo, el ocio, el transporte, la educación, la cultura y la sanidad. Habitar es poder desarrollar la complejidad de la vida de cada persona en igualdad de oportunidades, con la misma intensidad e integridad (Casanovas y Gutiérrez, 2013: 35).

El principal error de los exponentes del movimiento moderno ha sido reducir el problema de la vivienda a un puro aspecto técnico. Si bien la Carta de Atenas ponía la vivienda al centro de todo:

Los barrios de viviendas deben ocupar los mejores emplazamientos en el espacio urbano, aprovechando la topografía, teniendo en cuenta el clima y disponiendo de la insolación más favorable y de los espacios verdes oportunos (Le Corbusier, 1971: 55).

Quedaba olvidada por completo la importancia del habitar en su significado más profundo y espontáneo. En la película *Mon Uncle* de Jacques Tati (1958), se plantea una interesante comparativa, desde el punto de vista de la crítica y de la sátira, entre las dos realidades de la ciudad, la tradicional y la moderna, por las distintas maneras de habitar que conllevan: por un lado, la vivienda de los Arpel es una casa moderna e inhóspita, donde todo es eficiente y ordenado, y los habitantes, un matrimonio con un hijo, parecen representar casi un estorbo para los sofisticados mecanismos de la vivienda. Es una casa que se cierra hacia la ciudad a través de un muro y un gran portón eléctrico que permite acceder a la vivienda a través del automóvil privado. La vida en el barrio es prácticamente inexistente.

Por otro lado, la casa de Monsieur Hulot, hermano de Madame Arpel, está ubicada en un laberintico bloque de departamentos en un barrio tradicional de la ciudad; para llegar a ella hay que recorrer un intricado juego de escaleras en donde resulta imposible no encontrar a algún vecino. La vivienda, a través de sus conexiones con el bloque y la calle, es parte integrante del barrio en el cual está ubicada.

A través de este último ejemplo se puede reflexionar sobre el significado de habitar, así como se ha definido al principio de este trabajo, y concluir con la reflexión que plantea D'Urso (2009): el sentido de pertenencia y de "construir lugares" es lo que ennoblece

y le da más valor al habitar, pero si nos olvidamos de esto y reducimos el habitar a un puro aspecto "técnico", estaremos renunciando a entender y vivir la belleza misma del habitar (D'Urso, 2009: 37).

Los conjuntos residenciales cerrados en Guadalajara como reflejo de una ciudad que pretende ser global

Se ha visto cómo el movimiento moderno pone las premisas para la ciudad zonificada. Se trata de un modelo que se adapta y refleja muy bien los principios de la ciudad "global" contemporánea, como fuera definida por Montaner y Muxí:

Si aceptamos el concepto de globalización como aquel que caracteriza la condición contemporánea, puede utilizarse la expresión 'ciudad global' para definir las tendencias de la ciudad a partir del último cuarto del siglo XX. En ella se hacen patentes las crisis de un modelo urbano marcado por la funcionalización de todo el territorio, la difusión y la dispersión de las áreas urbanas que conforman una serie de fragmentos sin relación entre sí (Montaner y Muxí, 2011: 115).

A los buenos propósitos de los CIAM de resolver los numerosos problemas de la urbe a través de un modelo racional se han sumado las lógicas e intereses del consumo y la especulación que rigen la sociedad contemporánea (Montaner y Muxí, 2011). Así, el urbanismo funcionalista ha producido ciudades dispersas, clasistas, segregadas, individualistas, no democráticas, en cuya lógica, el modelo de las urbanizaciones residenciales cerradas parece encajar perfectamente:

las cuatro funciones de la Carta de Atenas —vivienda, trabajo, esparcimiento y circulación— han encontrado su concreción en los cuatro elementos urbanos esenciales de la ciudad global: habitación en la urbanización cerrada, trabajo en el centro terciario representativo, esparcimiento y consumo en los centros comerciales y centros de ocio, y circulación por las autopistas (Montaner y Muxí, 2011: 124-125).

Es necesario especificar aquí cuáles son las urbanizaciones cerradas a las cuales se refiere esta investigación. Se han llamado de

muchas formas: conjuntos, urbanizaciones, fraccionamientos o barrios cerrados, cotos privados, *condominios fechados* en portugués, *gated communities* en inglés. Es un fenómeno que se define a partir de la tradición anti-urbana del suburbio, aunque los conjuntos cerrados pueden ubicarse adentro del área metropolitana, como pasa por ejemplo en muchos casos de la ciudad de Guadalajara. Es importante remarcar la gran difusión de esta forma de habitar, con características distintas, en todas las clases sociales, y el hecho de que puede tratarse de desarrollos residenciales tanto horizontales como verticales.

Para los fines de esta investigación se considerarán conjuntos residenciales cerrados de clase media y medio-alta, con tipología de casa unifamiliar y total ausencia de uso mixto (comercio y servicios). Son áreas que se separan de la trama urbana por medio de muros perimetrales u otro tipo de barreras físicas, dejando solo pocos accesos controlados a través de caseta de vigilancia y pluma, privatizando tanto el espacio individual como el colectivo.

Blakely y Snyder (1997) definen tres categorías según la motivación predominante de los residentes de estas áreas cerradas: *estilo de vida*, son las que tienen campos de golf y áreas recreativas en su interior; *elite*, son las que buscan distinguirse por estatus social; *seguridad*, son las que nacen a partir del miedo al exterior. En América Latina y México se pueden encontrar las tres categorías, y en muchos casos no sería tan fácil hacer una catalogación precisa.

Cabrales y Canosa (2001: 235) consideran el fenómeno como representativo de la ciudad latinoamericana:

Consideramos que el fenómeno de los fraccionamientos cerrados, independientemente de los juicios de valor que sobre él puedan hacerse, representa uno de los rasgos esenciales de la ciudad latinoamericana contemporánea. Ya hemos aclarado que no se trata de algo nuevo, sin embargo, durante los años recientes adquiere nuevas dinámicas y significados como resultado de los impulsos globalizadores.

Diversos autores (Caldeira, 2007; Cabrales, 2002; Roitman, 2003; Méndez, 2007; López, 2011) se han dedicado al estudio del fenómeno en Latinoamérica, identificando entre sus causas principales los problemas de inseguridad de las ciudades y el hecho de que las

instituciones no responden de forma adecuada a la gestión de ciudades siempre más grandes y complejas.

En el caso específico de la realidad mexicana, se han llevado a cabo diversas investigaciones que analizan el fenómeno en las pequeñas ciudades fronterizas; es el caso de Jesús Ángel Enríquez (2007), Salvador y Abigail García (2007), Jesús Martín Rosas (2007), Jaime Alonso Espinoza (2007) y Glenda Yanes (2010), entre otros. Se trata de estudios que abordan temas de seguridad, morfología del territorio e imaginarios del consumo.

En lo que concierne a los estudios sobre la ciudad de Guadalajara, resultan muy interesantes, para la definición del fenómeno
a nivel local, las investigaciones de Cabrales y Canosa (2001) y Cabrales (2006). Estos autores buscan el origen del fenómeno en las
"colonias", como la americana y la francesa, de impronta higienista
y moderna que se difundieron en el poniente de la ciudad durante
el porfiriato. Estas nuevas áreas tenían como objetivo "generar espacios urbanos no para integrarse a la ciudad preexistente, sino para
separarse de ella" (Cabrales y Canosa, 2001: 225). Lo mismo sucedió
a mediados del siglo XX con la construcción de la colonia Chapalita, inspirada en la ciudad jardín de Howard, que representa otro
ejemplo del "anhelo por producir espacios urbanos de alta calidad,
que intentan escapar de los males que supone vivir en la ciudad tradicional" (Cabrales y Canosa, 2001: 226).

El caso de la colonia Chapalita se constituye, en Guadalajara, como un referente paradigmático en relación a la aplicación de la visión moderna de la ciudad de la época, ya que no solo se aplican algunos de los principios de la Ciudad Jardín, sino que además efectivamente se aplicó el principio de la ciudad zonificada. Aunque el diseño original incluía edificios a escala humana, áreas verdes y un trazado radial con una plaza central circular donde acudían los vecinos, desde la visión de Olivares y Díaz (2013) es innegable que:

Esta colonia contribuyó a reafirmar la división social de la espacialidad urbana de Guadalajara a principios del siglo XX, que reubicó hacia el sector poniente a los estratos sociales privilegiados de la ciudad que habitaban en el espacio tradicional, algunos de los cuales dieron un primer salto a las colonias de principios del siglo XX: Moderna, Reforma, Americana (Olivares y Díaz 2013: 130). Lo que tienen en común los ejemplos de las primeras colonias con el caso de Chapalita, son:

su pretensión de separación con respecto a la ciudad preexistente, la imposición de un modelo monofuncional de uso del suelo, así como la práctica de un urbanismo innovador que pone el acento en la calidad de las viviendas y su entorno, para lo cual es decisiva la presencia de zonas verdes (Cabrales y Canosa, 2001: 227).

A partir de los años sesenta, empieza en Guadalajara la etapa de los fraccionamientos privados, que sigue de cierta manera esta tradición de vivir de forma privilegiada o exclusiva. Para Cabrales (2006) se pueden reconocer de forma muy clara cuatro etapas: 1) el suburbio de elite de la periferia con función residencial secundaria de la década de los sesenta; 2) los fraccionamientos de uso permanente que se articulan junto con las primeras plazas comerciales, reacercándose hacia el centro, años setenta; 3) los fraccionamientos que se desarrollan alrededor del bosque de los Colomos, reforzando la tendencia centrípeta y; 4) el *boom* inmobiliario que hace de los fraccionamientos privados una opción generalizada en la actualidad. Esta última etapa coincide con el cierre casi total del mercado de vivienda de calidad en ciudad abierta (Cabrales, 2006: 23-25).

Tabla 1.

Principales conjuntos residenciales con vivienda de nivel socioeconómico medio y alto en Guadalajara, 2014

Muestra de desarrollos ofertados actualmente para vivienda de nivel socioeconómico medio y alto								
Inmobiliaria	Desarrollo	Hectáreas	Municipio	Cerrado	Abierto	Ubicación	D.P.*	F.P.*
DYNAMICA	Terralta	30	Tlaquepaque	Х		Sur	Х	
	El Sereno	8	Tlajomulco	Х		Surponiente		Х
	La Fortuna	60	Tlajomulco	Х		Sur		Х
GIG	La Rioja	55	Tlajomulco	Х		Surponiente		Χ
	Real del Sol	104	Tlajomulco	Х		Sur		Х
	Casa Fuerte	70	Tlajomulco	Х		Surponiente		Χ
San Carlos	Parques Tesistan	10	Zapopan	Х		Norponiente		Х
	Parques La Victoria	3	Tlaquepaque		Х	Suroriente		Х
	El acantilado	5	Zapopan	Х		Norponiente		Х
Casas GEO	Porta Real	10	Zapopan	Х		Norponiente		Х
Ochoa	La Cima	24	Zapopan	Х		Norponiente		Х

Tabla 1. Principales conjuntos residenciales con vivienda de nivel socioeconómico medio y alto en Guadalajara, 2014

Muestra de desarrollos ofertados actualmente para vivienda de nivel socioeconómico medio y alto								
Inmobiliaria	Desarrollo	Hectáreas	Municipio	Cerrado	Abierto	Ubicación	D.P.*	F.P.*
Coben	Cañada Sn Lorenzo	16	Zapopan	Х		Norponiente		Χ
ТуА	Campo Real	30	Zapopan	Х		Norponiente		Χ
Los Patos	Despertares	6	Tonalá	Х		Oriente		Х
Javer	Los Cántaros	13	Tlajomulco	Х		Sur		Х
CT	Ayamonte	50	Zapopan	Х		Poniente		Х
	Campo Sur	63	Tlajomulco		Х	Sur		Х
	Bosques Sta. Anita	55	Tlajomulco	Х		Sur		Х
El Río	El Río	300	Arenal	Х		Poniente		Х
El Cielo	El Cielo	150	Tlajomulco	Х		Surponiente		Х
Total		1062		18	2		1	19

^{*}D.P. = Dentro del anillo periférico. F.P.= Fuera del anillo periférico.

Fuente: Díaz v Ortiz. 2014.

Una interpretación del fenómeno es la que parte de la premisa de que la vivienda se ha convertido en un objeto más de consumo del mercado global, sobre todo para los sectores económicos más favorecidos, donde se vende a través del uso de estrategias de marketing, y donde se utiliza el ideal de habitar, con el argumento de que poseer cierto tipo de vivienda es sinónimo de éxito y estatus. Las urbanizaciones cerradas:

tienen su epicentro en la globalización y reflejan su transformación en la desintegración de la trama social y el espacio público, modificando por un lado el aspecto sociocultural y por otro lado el concepto del espacio propio para el encuentro. Estos cambios en las dinámicas sociales y urbanas de la ciudad han modificado la forma en que los escenarios arquitectónicos son percibidos por los habitantes. Con el objetivo de imponer un paradigma de comodidad, seguridad, lujo y distinción, se vende arquitectura residencial a través de imágenes que llevan implícitos mensajes seductores, creadores de nuevos conceptos y valores distintos a los tradicionales, pero que son "resultado" de la era global (Díaz y Hernández, 2010: 39).

El fenómeno de los fraccionamientos privados parece haber alcanzado, en la ciudad de Guadalajara, un tamaño y una importancia tales que no se puede ignorar y necesita de la atención de muchos expertos para poder entender las dinámicas y las consecuencias sobre el territorio y la ciudad.

Como parte de la construcción del estado del arte de este trabajo de investigación, se han revisado, además de los autores antes referidos, algunas investigaciones de posgrado terminadas sobre la ciudad de Guadalajara, entre las que destacan el trabajo de Duran (2008), que analiza el tema de los cotos desde la perspectiva de los estilos de vida; y el trabajo de Hernández (2012), que revisa el papel de la vivienda de lujo en fraccionamientos cerrados desde la perspectiva de los imaginarios del consumo.

También se revisó el trabajo de Ortiz (2013), quien en su tesis de maestría hace un estudio conceptual comparativo entre el fraccionamiento habitacional cerrado de nivel socioeconómico alto y la bastida medieval; usa como caso de estudio el fraccionamiento Puerta de Hierro, buscando relaciones entre los elementos característicos de la arquitectura del miedo y la ciudad blindada. También la tesis de maestría de Ickx (2000) resulta útil para la construcción de un estado del arte general del fenómeno de los fraccionamientos cerrados, ya que contiene interesantes elementos de análisis del caso Guadalajara. Muy recientemente, el trabajo del geógrafo alemán Pfannenstein (2015) representa una gran contribución al tema desde el punto de vista de la definición territorial del fenómeno y catalogación de los fraccionamientos cerrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

A través de estos estudios se puede apreciar que, por un lado, son relativamente pocos y, por otro, que ninguno de ellos se enfoca en las consecuencias que este modelo de hacer ciudad está produciendo sobre el habitar, lo cual parece, a raíz de todo lo analizado, un tema de suma importancia para el futuro de nuestras urbes.

La hipótesis de la presente investigación es que los conjuntos residenciales cerrados promueven un modelo de ciudad clasista, segregada, caracterizada por la creación de islas separadas que priorizan el uso del vehículo motorizado privado y los traslados de larga distancia para cumplir con cualquier función que sea distinta de la residencial. Esto cambia profundamente la vida cotidiana y

los significados del habitar como "experiencia urbana" y provoca el progresivo abandono de los escasos espacios públicos de la ciudad contemporánea mexicana, que encuentran, a manera de substituto, los centros comerciales y de ocio, en el contexto de una sociedad de consumo.

Conclusiones

Los exponentes del movimiento moderno estaban convencidos de que el proyecto de la ciudad podía favorecer el bienestar y orden social de la humanidad; los guiaba el deseo de poner orden en el caos a través de la ciencia y la técnica. Hoy se sabe que este enfoque, el cual se encuentra en la base del modelo de ciudad del siglo XX, es muy cuestionable. En este sentido, la ONU-Hábitat define el Global Standard Urbanization Model of the 20th Century (GS20C) como un modelo insustentable y plantea la necesidad de una transición al modelo de ciudad del siglo XXI a través de varios tipos de intervenciones: aumento de la densidad de población, fortalecer la diversidad social y el uso mixto, disminuir la dependencia del transporte motorizado privado en beneficio del transporte público, promover espacios públicos y calles con vida (ONU-Hábitat, 2013: 133-136).

Estas medidas propuestas por la ONU implican un redireccionamiento del rumbo de la planeación actual. Los procesos participativos y la planeación con métodos *bottom-up* han determinado un cambio de tendencia, pero, hasta ahora, no parecen haber influido suficientemente en una transformación sustancial.

A partir de esto, se justifica la importancia de una investigación que documente los cambios que se han producido en el modo de vida desde lo más básico: los habitantes y sus experiencias cotidianas. Comprender las nuevas formas de habitar la ciudad a partir de los cambios estructurales profundos que en ella han ocurrido, puede ser la clave para replantear otra ciudad, que ya no es la del presente, pero tampoco la del pasado. Como afirma Marshall (2000: 79): si queremos recrear las mismas cualidades humanas de espacios urbanos del pasado, "tenemos que ver más al diseño de los sistemas subyacentes que han producido esos lugares, y menos al diseño de los mismos lugares".

Y sigue con una crítica al movimiento del *new urbanism*, acusado de proponer el mismo modelo de ciudad "disfuncional", pero disfrazado bajo otros conceptos:

La mayor parte de lo que propone el new urbanism se parece más a intentar cultivar una rosa estudiando la forma de sus hojas y pétalos. Esto no funcionará. Se tiene que estudiar la semilla, y la tierra donde se puso la semilla (Marshall, 2000: XIX, trad. propia).

Entonces, ¿cómo proponer un modelo de ciudad a escala humana con las mismas características de la añorada ciudad compacta antigua, pero a partir de las condiciones, las exigencias y los problemas de hoy en día? Parte de la respuesta está en entender la crisis del habitar contemporáneo que, como lo advertía Heidegger en 1954, no coincide con la escasez de viviendas:

Se habla por todos lados, y con razón, de la crisis de la vivienda [...] Se busca vencer la crisis produciendo nuevas viviendas, impulsando la construcción. Por cuanto dura y penosa, por cuanto difícil y amenazadora sea la falta de vivienda, la verdadera plaga del habitar no consiste en la falta de vivienda. La verdadera plaga del habitar reside en que los mortales vuelvan a buscar la esencia del habitar, que aprendan por fin a habitar (Heidegger, 1993: 363).

El pensamiento de este filósofo alemán vuelve a ser muy actual en el contexto de las políticas de vivienda de México, donde los recientes Planes Nacionales de Desarrollo (PND 2001-2006 y PND 2007-2012) prevén una producción masiva de viviendas ante la escasez, enfocando la resolución del problema del habitar en números y créditos. Esta perspectiva no toma en cuenta las profundas relaciones que el proyecto de vivienda, a través de sus habitantes, entreteje con su contexto inmediato y con la ciudad; es la misma visión que está a la base de la creación de los fraccionamientos privados, que surgen con la idea de satisfacer la exigencia de "residir", y no construyen una ciudad del "habitar".

En este contexto, y siendo Guadalajara, según datos de ONU-Hábitat, la ciudad que presenta la mayor superficie de suelo urbanizado bajo la modalidad de cierre urbano, se hace necesario

estudiar las principales consecuencias de los fraccionamientos cerrados en las ciudades latinoamericanas contemporáneas, a partir de los efectos espaciales del urbanismo tardo-racionalista.

Los efectos negativos se manifiestan, por un lado, sobre la ciudad, que se perfila como segregada, excluyente, dispersa sobre el territorio, e insostenible desde la perspectiva ambiental y social, siendo protagonista de una pérdida continua del espacio público ante los efectos del cierre urbano y, por otro lado, sobre el espacio que se genera al interior de las mismas urbanizaciones cerradas, el cual carece del sentido más amplio de lugar, visto como el espacio de las interacciones, del encuentro, el lugar donde se construye el imaginario colectivo, el espacio apropiado.

Además, las consecuencias se hacen evidentes en la trasformación radical del modo de habitar la urbe, donde la vivienda se constituye, ante el cierre tras los muros, como unidad de cierta forma disfuncional y desconectada de la vida urbana, que niega su relación con la ciudad abierta y modifica la calidad de vida y las actividades cotidianas de sus habitantes. El estudio de estos efectos es una asignatura pendiente en el contexto de las ciudades del siglo XXI.

Bibliografía

- Alexander, C. (1965). A City is not a Tree. *Architectural Forum*, 122(1), trad. La ciudad no es un árbol. Recurso disponible en Internet: http://habitat.aq.upm.es/boletin/n40/acale.es.html. Recuperado en enero de 2015.
- Augé, M. (1993). Los no lugares. Espacios del anonimato. Antropología sobre la modernidad. España: Gedisa.
- Ayala, E. (2007). Habitar en la globalización: tendencias de la arquitectura habitacional en los albores del siglo XXI. En Eloy Méndez (Coord.). Arquitecturas de la globalización. Sonora-México: Mora-Cantúa Editores.
- Bachelard, G. (2008). La poética del espacio. México: Fondo de Cultura Económica.
- Blakely, E. y Snyder, M. (1997). Divided We Fall: Gated and Walled Communities in the United States. En Nan, E. (Coord.). *Architecture of Fear.* EUA: Princeton Architectural Press.
- Cabrales, L. y Canosa, E. (2001). Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. *Espiral* (20): 223-253
- Cabrales, L. (Coord.) (2002). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. México: Universidad de Guadalajara/UNESCO.

- Cabrales, L. (2006). Tendencias recientes de las urbanizaciones cerradas y polarización residencial en Guadalajara. Curso Segregación social del espacio. Nuevos enfoques y patrones emergentes en México y Chile. México: Programa Universitario para el Estudio de la Ciudad-UNAM.
- Caldeira, T (2007). Ciudad de Muros. España: Gedisa.
- Casanovas, R. y Gutiérrez, B. (2013). La vida cotidiana en las áreas residenciales monofuncionales de baja densidad. En Zaida Muxí (Coord.). *Postsuburbia*. España: Comanegra.
- Cireddu, A. y Muxí, Z. (2014). *Urbanismo desde una perspectiva de género.*México: Congreso Ciudades Vivibles.
- De Martino, E. (1977). La fine del mondo. Italia: Einaudi.
- Díaz, V. y Hernández, C. (2010). Imaginarios habitacionales de la vivienda de lujo frente a la globalización. El caso de la ciudad de Guadalajara. Revista ACE (4): 33-44.
- Díaz, V. y Ortiz, A. (2014). La ciudad y la arquitectura del miedo. Estudio conceptual comparativo entre el fraccionamiento habitacional cerrado de lujo contemporáneo y la bastida medieval. *Revista Nodo* (16): 25-41.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). Las reglas del desorden: habitar la metrópolis. México: Siglo XXI Editores.
- Duran, T. (2008). El estilo de vida en los fraccionamientos privados de la Zona Metropolitana de Guadalajara: un aporte al estudio de las ciudades, 2000-2006. Tesis de Doctorado. México: Universidad de Guadalajara.
- D'Urso, S. (2009). Il senso dell'abitare contemporáneo. Italia: Maggioli Editor.
- Enríquez, J. (2007). Segregación y fragmentación en las ciudades fronterizas. En Eloy Méndez (Coord.). *Arquitecturas de la globalización*. Sonora: Mora-Cantúa Editores, pp. 249-268.
- Espinoza, J. (2007). Porque usted sabe cómo vivir venga a... lo más cercano al paraíso, reza el cartel. En Eloy Méndez (Coord.). *Arquitecturas de la globalización*. México: Mora-Cantúa Editores, pp. 301-312.
- García, S. y García, A. (2007). Lo privado como estilo de vida y la pérdida del capital social. El caso de Ciudad Juárez. En Eloy Méndez (Coord.). Arquitecturas de la globalización. México: Mora-Cantúa Editores, pp. 269-278.
- Gehl, J. (2006). La humanización del espacio urbano. España: Editorial Reverte.
- Gehl, Jan (2014, [1° ed. en danés, 2010]). Ciudades para la gente. Argentina: Ediciones Infinito.
- Giglia, A. (2012). El habitar y la cultura. España: Anthropos Editorial.
- Heidegger, M. (1993). Building, Dwelling, Thinking. EUA: Basic Writings.
- Hernández, C. (2012). Imaginarios del consumo, estilos de vida. Vivienda de lujo en Zapopan, Jalisco. Tesis de Doctorado. México: Universidad de Guadalajara.

- Ickx, W. (2000). Los fraccionamientos cerrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Tesis de Maestría. México: Universidad de Guadalajara.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. EUA: Random House.
- Le Corbusier (1971). Principios de urbanismo. España: Editorial Ariel.
- Lefebvre, H. (1969). El derecho a la ciudad. España: Ediciones Península.
- López, L. (2011). Fortificaciones habitacionales en México. De la violencia dominante a la violencia dominadora. *Nueva Época* (66): 61-80.
- Marshall, A. (2000). How Cities Work? Suburbs, Sprawl and the Roads Not Taken. EUA: University of Texas Press.
- Méndez, E. (Coord.) (2007). Arquitecturas de la globalización. México: Mora-Cantúa Editores.
- Montaner, M. y Muxí, Z. (2011). Arquitectura y política. España: Gustavo Gili.
- Muxí, Z. (2006). Ciudad próxima. Urbanismo sin género. *Ingeniería y Territorio* (75): 68-75.
- Muxí, Z. (2008). Reflexiones en torno a las mujeres y el derecho a la vivienda desde una realidad con espejismos. *El derecho humano a la vivienda*, pp. 39-48. Recurso disponible en Internet: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/6726/derecho-humano-vivienda.pdf?sequence=1 Recuperado en febrero de 2015.
- Muxí, Z.; Casano, R.; Ciocoletto, A.; Fonseca, M. y Gutiérrez, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? Feminismo (17): 105-129.
- Muxí, Z. (Coord.) (2013). Postsuburbia. España: Comanegra.
- ONU-Hábitat (2006). State of the World's Cities 2006/7. Recurso disponible en Internet: http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2101&AspxAutoDetectCookieSupport=1
 Recuperado en febrero de 2015.
- ONU-Hábitat (2013). State of the World's Cities 2012/13. Recurso disponible en Internet: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf Recuperado en febrero de 2015.
- ONU Hábitat (2014). Construcción de ciudades más equitativas. Políticas públicas para la inclusión en América Latina. Recurso disponible en Internet: http://publicaciones.caf.com/media/39869/construccion de ciudades mas equitativas web0804.pdf Recuperado en febrero de 2015.
- Olivares, A y Díaz, V. (2013). Los imaginarios de la modernidad en la colonia Chapalita en Guadalajara, Jalisco México. En Méndez, E.; González Romero, D.; Olivares G., A. I. y Pérez B., M. T. (Coords.). La arquitectura moderna desde la calle. México: Universidad de Guadalajara, pp. 117-136.
- Ortiz, A. (2013). Los elementos de la arquitectura del miedo: Estudio conceptual comparativo entre la arquitectura y el entorno urbano del fraccionamiento cerrado de lujo Puerta de Hierro y la bastida medieval de Carcassonne. Tesis de Maestría. México: Universidad de Guadalajara.

- Pfannenstein, B.; Herrera, A. y Sevilla, S. (2016). ¿La ciudad cerrada y exclusiva? El impacto y la expansión territorial de las urbanizaciones cerradas residenciales en el Área Metropolitana de Guadalajara (México). *Artículo* (3): 1-11.
- Roitman, S. (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana. *Scripta Nova* (146): 118.
- Rojo, S. (2013). La estructura socioespacial de la vivienda como lugar: Real de Minas de Cosalá, Sinaloa. México: Universidad Autónoma de Sinaloa y Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Rosas, J. (2007). Fraccionamientos cerrados y privatización del espacio público. Nogales. En Méndez, E. (Coord.). *Arquitecturas de la globalización*. México: Mora-Cantúa Editores, pp. 291-299.
- Yanes, G. (2010). Porque de la vista nace el deseo. Imágenes e imaginarios del estilo de vida fortificado. En Méndez, E.; Rodríguez-Chumillas, I. y Enríquez, J. (Coords.). *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos*. México: Universidad de Sonora, pp. 261-391.

Fragmentación y desarrollo habitacional en la Zona Metropolitana de Toluca

Pedro Leobardo Jiménez Sánchez, Juan Roberto Calderón Maya y Héctor Campos Alanís

Introducción

Durante las últimas cuatro décadas, el proceso de urbanización en México ha determinado la concentración de la población en diversos puntos estratégicos del territorio, lo cual ha ocasionado graves problemas de sobrepoblación en las ciudades que se expresan en la demanda de suelo, vivienda y servicios públicos (Jiménez, 1997). Datos sobre el tema de la población manifiestan que de cada seis seres humanos que habitan en el planeta, tres viven en ciudades, es decir, 50% de la población habita en la ciudad (Lupano y Sánchez, 2009).

Derivado de esta concentración demográfica, la población tiende a demandar mayores espacios y suelo urbano para satisfacer sus necesidades básicas de vivienda, educación, salud y servicios públicos, sobre todo en áreas fuera de la mancha urbana consolidada y, muchas veces, en municipios intermedios de las zonas metropolitanas; lo anterior ocasiona una expansión de los tejidos urbanos e incrementa la demanda de infraestructura vial y transporte para su movilización.

El Estado de México ha sido objeto de este explosivo incremento poblacional y desarrollo urbano descontrolado, lo cual ha provocado cambios en la expansión urbana, en la conformación territorial y en la estructura urbana de los municipios que lo integran. Este fenómeno causa problemas de suelo; implica la necesidad de buscar espacios aptos para el crecimiento urbano y la identificación de los nuevos agentes sociales que se apropian y producen el medio físico construido de manera desordenada y descontrolada, impidiendo así un desarrollo óptimo del territorio (Schteingart y Graizbord, 1988).

La concentración de actividades económicas, así como las transformaciones anotadas arriba, han ocasionado un acelerado proceso de urbanización en las grandes ciudades que ha dado lugar a mejores oportunidades de empleo, educación y salud, entre otros, y ha incentivado la concentración de población en las urbes y el constante crecimiento del tejido urbano hacia zonas estratégicas del territorio, sobrepasando, en algunas ocasiones, los límites administrativos y originando fenómenos metropolitanos.

Las áreas urbanas de las ciudades continúan expandiéndose, en un proceso de desarrollo territorial que involucra a las zonas metropolitanas; derivado de ello, las acciones urbanas se desarrollan en zonas alejadas de la ciudad central, en los municipios intermedios, lo que provoca dos fenómenos: una migración y concentración de población en los municipios intermedios, y la producción y desarrollo de áreas localizadas en la periferia para desarrollar acciones habitacionales y actividades comerciales, industriales y de servicios. Estos dos fenómenos, consecuencia del modelo urbano expansivo de las grandes urbes, inciden directamente en la necesidad de la población de desplazarse mayores distancias.

Uno de los factores determinantes en este proceso es el acelerado crecimiento de la oferta de vivienda en el que intervienen empresas promotoras que han adoptado sistemas de producción de tipo "industrial" y conforman consorcios cuya estructura administrativa y financiera es más afín con la producción masiva. Estos nuevos modos de producción de vivienda urbana han sido adoptados por los promotores inmobiliarios, quienes adquieren grandes extensiones de terreno ubicados cada vez más distantes de las áreas urbanas (Eibenschutz y Goya, 2009) para desarrollar vivienda que se oferta a la población demandante.

El proceso de alejar físicamente a la vivienda del centro urbano da pauta a un nuevo modelo de construir y habitar, morfológicamente más disperso y separado, lo que provoca un fenómeno de fragmentación. Las personas que viven en zonas habitacionales alejadas del centro urbano y que quieren tener acceso a empleos, comercios, escuelas y lugares de entretenimiento deben conducir o hacer uso de los sistemas de transporte públicos y/o privados que tienen a su disposición. Las distancias que separan los lugares de

residencia respecto de aquellos donde se realizan actividades económicas y sociales afectan el costo y el tiempo de los desplazamientos.

Dado lo anterior, la hipótesis que fundamenta el presente análisis es que la producción de las acciones habitacionales por parte de los promotores inmobiliarios privados se ha desarrollado en áreas alejadas del centro urbano, forzando así a que la población recorra mayores distancias y ocupe más tiempo para satisfacer sus necesidades de empleo, educación, salud, comercio, servicio y entretenimiento.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar el fenómeno de la fragmentación urbana tomando como caso de estudio la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT), a partir de las acciones desarrolladas por promotores inmobiliarios bajo la figura jurídica de conjunto urbano habitacional, con el fin de identificar los factores que lo determinan y cómo repercuten en el territorio.

Metodología

El presente análisis se desarrolló tomando en consideración el método deductivo con una visión sistémica y mixto, que involucra vertientes cualitativas y cuantitativas. La vertiente cualitativa involucra el análisis de diversas fuentes bibliográficas, artículos y publicaciones en torno al fenómeno territorial, el proceso de metropolización, el modo de producción habitacional y la fragmentación, como indicadores teóricos del análisis, identificando los principales planteamientos y enfoques.

La vertiente cuantitativa se refiere al análisis y desarrollo del fundamento empírico, lo que constituye la consulta de fuentes documentales para generar datos estadísticos para proceder después a su análisis, interpretación y representación gráfica y cartográfica. La fuente de información directa fueron los Censos de Población y Vivienda (INEGI, 1990, 2000 y 2010). La información vinculada con las acciones habitacionales desarrolladas en la ZMT se basó en información estadística y documental obtenida en el Registro Estatal de Desarrollo Urbano de la Dirección General de Administración Urbana del Gobierno del Estado de México, principalmente los indicadores relacionados con la localización, fecha de autorización, superficie, y tipo y número de viviendas.

La delimitación espacial se estableció con el fin de estudiar la fragmentación a partir de las acciones habitacionales que se han desarrollado en la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT); se sustenta en los indicadores señalados por SEDESOL, CONAPO e INEGI (SEDESOL-CONAPO-INEGI, 2012). La delimitación temporal se relaciona con la aprobación y la puesta en vigencia del *Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México* y de su *Reglamento* en los años 2001 y 2002 (GEM, 2001; 2002), cuyas disposiciones normativas permiten el desarrollo de acciones inmobiliarias habitacionales de manera fragmentada.

El trabajo se dirigió al análisis de la fragmentación habitacional y se encuentra estructurado en cinco fases: el fundamento teórico, la delimitación territorial de la ZMT, el estudio demográfico, las acciones habitacionales desarrolladas y los resultados del análisis en torno a la movilidad de la población.

Fundamento teórico

En el presente apartado se desarrollan y explican las dos variables teóricas que sustentan el proceso de fragmentación habitacional en un contexto metropolitano: metropolización y fragmentación.

El fenómeno metropolitano

Los estudios realizados en torno al fenómeno metropolitano y a su expansión entienden el concepto de metrópoli como un mosaico con funciones especializadas, integrado por subáreas, de cuya unión surge una nueva entidad funcional que crece a partir de un centro dominante hacia su área de influencia (Lezama, 2005: 25). El fenómeno de metropolización responde a las relaciones entre una ciudad central y la influencia que ejerce en localidades de la región adyacente, que podrían o no estar conurbadas con dicha ciudad central. De ahí se desprende el proceso de desarrollo de una zona metropolitana.

Las zonas metropolitanas se definen como la extensión territorial que incluye a la unidad político administrativa que contiene a la ciudad central y a las unidades político administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, y que mantienen una interacción socio-económica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa (ONU, 2011).

De esta manera, las zonas metropolitanas se conforman cuando una ciudad, independientemente de su tamaño, rebasa su límite territorial político administrativo para conformar un área urbana ubicada en dos o más municipios; la metropolización de una ciudad tiene lugar cuando, en un proceso de expansión, utiliza para el desarrollo urbano suelo que pertenece a uno o más municipios (Sobrino, 2003).

La clasificación oficial define a la zona metropolitana como el conjunto de dos o más municipios en los que se asienta una ciudad de más de 50 mil habitantes o más; además de presentar un área urbana, funciones y actividades que rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorpora como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica. Se incluyen también aquellos municipios que por sus características particulares son relevantes para la planeación y política urbanas (SEDESOL-CONAPO-INEGI, 2012).

Por su parte, Sobrino (2003: 183) señala que el nivel de metropolización se relaciona con el patrón de distribución intraurbana de la población y de las actividades económicas, en términos del tamaño de la ciudad central y su periferia metropolitana. Lo asocia con cuatro procesos de urbanización intrametropolitana, que se inician con el desplazamiento de la población y continúan con las actividades económicas del centro hacia la periferia:

- urbanización, cuando la tasa de crecimiento (TCPA) de la ciudad central supera a la de la periferia;
- suburbanización, cuando la periferia alcanza una mayor TCPA respecto a la ciudad central;
- desurbanización, cuando la ciudad central observa un despoblamiento relativo o absoluto; y
- reurbanización, cuando en la ciudad central ocurre un repoblamiento relativo o absoluto.

En el fenómeno de metropolización se desarrollan fenómenos territoriales vinculados con la suburbanización e influyen aspectos de índole demográfico y económico que se traducen y reflejan físicamente en la forma de desarrollo y distribución en el territorio. Pacione (2005) establece que la suburbanización pasa por distintas etapas, y reconoce un cambio en la incidencia de fuerte crecimiento de población fuera de las grandes ciudades.

Fragmentación

La noción de fragmentación apareció a finales de los años ochenta en la literatura dedicada a la ciudad (Prévot-Shapira, 2002) y ha sido denomina por algunos estudiosos como "la ciudad fragmentada" (Borsdorf, 2003), "ciudad de islas" (Janoshka, 2002) y "urbanismo posmoderno" (Soja, 2000). El análisis de la fragmentación urbana reconoce dos líneas: la primera línea está ligada a procesos de desigualdad social y a barreras materiales y/o inmateriales. Se asocia a una ruptura, una separación o un distanciamiento social en la ciudad, derivado del comportamiento del mercado de tierras, los emprendimientos inmobiliarios, los nuevos estilos de vida, la polarización social y la inseguridad creciente (Bergesio y Golovanevsky, 2014). Rodríguez y Winchester (2004) señalan que el fenómeno de fragmentación se interpreta como el resultado de un mercado desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones y en la infraestructura urbana.

La segunda línea se relaciona con las discontinuidades en el fenómeno de la expansión urbana respecto de la trama (Valdés, 2007). De Mattos (2002) explica el proceso de revalorización del papel de las áreas metropolitanas en el funcionamiento de la economía capitalista; alude a una serie de transformaciones urbanas que cambian sustancialmente la estructura y el funcionamiento de la ciudad, y genera una súper especialización funcional e interconectada en la ciudad, que se traduce en múltiples centros especializados de comercio, industria, servicios o residencias; estos centros, a su vez, se relacionan con la configuración de una trama de funciones especiales, complementarias, interdependientes, conectadas y marcadamente discriminantes (Link, 2008), proceso que genera una ciudad visiblemente fragmentada.

De esta manera, la fragmentación urbana manifiesta el paso de una ciudad compacta a una ciudad fragmentada (difusa), derivada del cambio de patrones físico-morfológicos, sociales y políticos, en donde se destacan como principales agentes de cambio el papel del Estado y los intereses capitalistas; estos modifican las estrategias residenciales, tanto en su localización urbana como en las nuevas formas de habitar, generando así la fragmentación urbana.

Bajo estas dos premisas podemos configurar un nuevo proceso de urbanización y ocupación del suelo en las zonas metropolitanas que se traduce en la fragmentación del territorio derivado de dos fenómenos: a) la población busca y ocupa espacios en la periferia para aprovecharlos con fines urbanos; y b) los grandes promotores inmobiliarios buscan superficies de suelo baratas y accesibles para desarrollar un gran número de acciones habitacionales que, posteriormente, serán ofertadas a la población demandante.

Aquí se estudia la ocupación del suelo para producir espacios habitacionales en la periferia, lo cual provoca cambios y modificaciones en su aprovechamiento, y esto transforma la estructura urbana y física de las ciudades; además, se observa el cambio y la modificación del patrón de ocupación de las zonas metropolitanas. Las acciones habitacionales desarrolladas por los promotores inmobiliarios bajo un esquema industrial han determinado la ocupación de suelo en los municipios intermedios de las zonas metropolitanas y han producido espacios urbanos destinados a acciones habitacionales para ofertarlas a la población que busca una vivienda. Dichas acciones habitacionales, sin embargo, se han dado de manera fragmentada en los territorios metropolitanos, ocasionando problemas de movilidad y accesibilidad de la población.

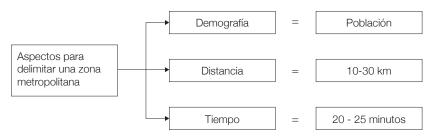
Características socioterritoriales de la Zona Metropolitana de Toluca

Delimitación y conformación de la ZMT

La Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2012) reconocen que México está conformada

por 59 zonas metropolitanas; entre ellas destacan las del Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla-Tlaxcala y Toluca. Las definen como un conglomerado de municipios que se unen a la ciudad central; los elementos que permiten su delimitación están conformados por aspectos demográficos, distancia física y tiempo de traslado sobre las vías de comunicación: el tiempo de traslado es entre 20 y 50 minutos, que se traduce en una distancia de entre 10 y 30 kilómetros de la zona centro (figura 1).

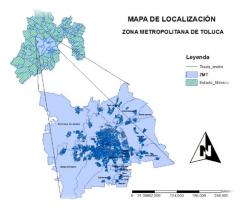
Figura 1.
Criterios para delimitar una zona metropolitana



Fuente: SEDESOL-CONAPO-INEGI (2012).

La ZMT se encuentra integrada por 15 municipios: Almoloya de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, Rayón, San Antonio La Isla, San Mateo Atenco, Toluca, Temoaya, Xonacatlán y Zinacantepec (figura 2).

Figura 2. Localización y configuración de la Zona Metropolitana de Toluca



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2010).

Componente demográfico

El municipio de Toluca pasó de 239 mil 261 habitantes, en 1970, a 1 millón 936 mil 126 en el año 2010; aumentó ocho veces su población en 40 años, y constituye la quinta más importante de México (INEGI, 2010). La conformación de la ZMT se origina por su dinámica de crecimiento poblacional y por la influencia que ha tenido Toluca como ciudad central (tabla 1). Las estadísticas reflejan que el crecimiento poblacional se acentuó en la década de los noventa, al pasar de 886 mil habitantes a 1.4 millones en el año 2000, según el CONAPO (2007).

Tabla 1.

Crecimiento poblacional de la ZMT, 1990-2010

Municipio	1990	2000	2010
Almoloya de Juárez	84 147	110 591	147 653
Calimaya	24 906	35 196	47 033
Chapultepec	3 863	5 735	9 676
Lerma	66 912	99 870	134 799
Metepec	140 268	194 463	214 162
Mexicaltzingo	7 248	9 225	11 712
Ocoyoacac	37 395	49 643	61 805
Otzolotepec	40 407	57 583	78 146
Rayón	7 026	9 024	12 748
San Antonio la Isla	7 321	10 321	22 152
San Mateo Atenco	41 926	59 647	72 579
Temoaya	49 427	69 306	90 010
Toluca	487 612	666 596	819 561
Xonacatlán	28 837	41 402	46 331
Zinacantepec	83 197	121 850	167 759
Total ZMCT	1 110 492	1 540 452	1 936 126

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (1990; 2000; 2010).

Actualmente la ZMT concentra 1 millón 936 mil 126 habitantes, lo que representa el 11.9% de la población estatal (tabla 2). Debido al crecimiento poblacional, la ZMT se encuentra en proceso de expansión y crecimiento del territorio; el resultado es la pérdida de población de la ciudad central debido a la migración hacia los

municipios intermedios en busca de espacios ubicados en la periferia de los centros de población para su ocupación con fines urbanos y habitacionales.

Tabla 2.

Concentración de la población de la ZMT, 2010

Municipio	Población 2010		
Almoloya de Juárez	1 483 934		
Metepec	-		
Lerma	-		
Toluca	-		
Zinacantepec	-		
Resto de los municipios	452 192		
Total ZMT	1 936 126		

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2010).

Fragmentación habitacional en la ZMT

Aspectos normativos del desarrollo habitacional

La vivienda representa una de las necesidades básicas del hombre y un elemento fundamental para garantizar su calidad de vida considerando aspectos como: ubicación geográfica, dimensiones, materiales de construcción, disponibilidad de infraestructura básica y de servicios, entre otros (Nateras y Sánchez, 2011). A partir del modelo neoliberal, los desarrolladores habitacionales privados constituyen *la opción* para que la población pueda acceder a una vivienda digna y mejorar así su calidad de vida (Esquivel *et al.*, 2006). Esta opción determina que

la vivienda se produce como una mercancía, en condiciones en las que predomina el control privado de la tierra y los materiales de construcción, y en las que la lógica de la ganancia marca la acción de empresas promotoras y constructoras (Schteingart, 1984).

Los promotores privados han conformado grandes consorcios que monopolizan la producción de vivienda y se incorporan en

proyectos habitacionales completos, que van desde la adquisición del suelo, su urbanización, la construcción de viviendas, la promoción e, incluso, el financiamiento (Esquivel, 2006).

Sus acciones cristalizan en la construcción de grandes desarrollos habitacionales localizados en las periferias de las ciudades; se caracterizan por no venir acompañados de las colosales obras de infraestructura vial y de servicios que se requieren para proyectos de tales dimensiones y, en algunas ocasiones, por no llevar a cabo estudios de impacto urbano social y ecológico. A pesar de ello, tienen una influencia determinante en el proceso de expansión urbana (Esquivel, 2006).

La noción del conjunto urbano representa una nueva forma de habitar el espacio que responde a factores económicos, técnicos y demográficos (Schteingart y Graizbord, 1988). Los conjuntos urbanos habitacionales desarrollados por empresas inmobiliarias en las zonas metropolitanas del Estado de México se caracterizan porque se encuentran localizados en las periferias urbanas. El desarrollo disperso de la vivienda repercute directamente en la disminución de la accesibilidad a los servicios y a los satisfactores que ofrece la ciudad, así como en el incremento del tiempo de traslados y los costos de transporte para los habitantes.

Las causas y los antecedentes relacionados con el proceso de fragmentación de las acciones habitacionales en el Estado de México son diversos, mismos que se refieren a continuación. El *Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México* (GEM, 2001), y el *Reglamento* respectivo (GEM, 2002) señalan que

El conjunto urbano es una modalidad en la ejecución del desarrollo urbano que tiene por objeto estructurar, ordenar o reordenar, como una unidad espacial integral, el trazo de la infraestructura vial, la división del suelo, la zonificación y normas de usos y destinos del suelo, la ubicación de edificios y la imagen urbana de un sector territorial de un centro de población o de una región.

Los conjuntos urbanos habitacionales promovidos en la ZMT durante el periodo 2003-2013 han experimentado un proceso de crecimiento y expansión urbana caracterizado por el desarrollo de vivienda de manera fragmentada, que ha sido resultado de las modificaciones a la

legislación en materia territorial. La incipiente Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México de 1983 (GEM, 1983) determinaba la promoción de la vivienda bajo la figura jurídica del fraccionamiento, y su desarrollo se limitaba a las áreas urbanas del centro de población; posteriormente, la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México, puesta en vigor el 1 de marzo de 1993 (GEM, 1993), incorpora la figura jurídica del conjunto urbano, cuyo desarrollo se limita también a las "áreas urbanas" del centro de población.

Con la vigencia del *Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México* y su *Reglamento* (GEM, 2001, 2002) se determinó modificar el ordenamiento territorial, a partir de lo siguiente:

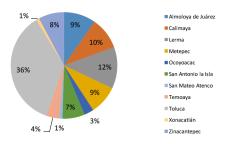
- a) Desaparece la figura jurídica del fraccionamiento, dando oportunidad a los promotores de plantear desarrollos habitacionales bajo la figura jurídica de conjunto urbano.
- b) Las modificaciones de los instrumentos de planeación del desarrollo urbano dieron lugar al Plan Municipal de Desarrollo Urbano, que normaba a todo el territorio municipal y permitía la promoción del conjunto urbano habitacional en las áreas urbanas y urbanizables del centro de población.
- c) Estos instrumentos jurídicos establecen la opción de realizar cambios de uso del suelo, densidad, intensidad y altura de predios de uso agrícola para convertirse en usos urbanos y habitacionales, sin necesidad de modificar totalmente el Plan Municipal de Desarrollo Urbano.

De esta manera, la práctica del desarrollo habitacional en la ZMT se ha promovido de manera fragmentada. Los conjuntos urbanos habitacionales han sido considerados como el nuevo proceso de producir vivienda mediante diversas tipologías, cuyas acciones se dirigen a todos los sectores de la población.

Desarrollo de acciones habitacionales en la ZMT

Durante el periodo 2003-2013 se autorizaron un total de 371 conjuntos urbanos habitacionales en la entidad, de los cuales 103 se han desarrollado en la ZMT, que representa el 22% del total, en 11

Figura 3.
Conjuntos urbanos habitacionales desarrollados en la ZMT, 2003-2013



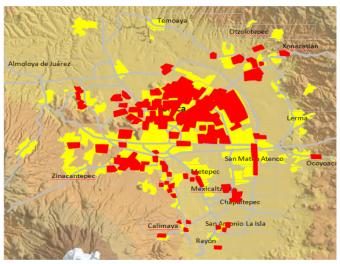
Fuente: Elaboración propia con base en información documental, Dirección General de Administración Urbana, Gobierno del Estado de México (2013).

de los 15 municipios que la integran. Toluca concentra el 36%; San Antonio la Isla y Lerma 12% cada uno; y el resto de los municipios presentan entre un 1% a un 9% (figura 3).

Estos conjuntos urbanos habitacionales se encuentran construidos en todo el territorio de la ZMT, incluyendo la periferia de la misma, lo cual remite a una localización y desarrollo fragmentados (figura 4); y a su vez, esta condición de los conjuntos urbanos de desarrollarse de manera fragmentada ha propiciado la necesidad por parte de la población de movilizarse en mayor tiempo y distancia.

Figura 4.

Localización de los conjuntos urbanos habitacionales en la ZMT, 2003-2013



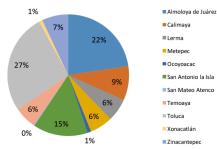
Fuente: Elaboración propia con base en información documental, Dirección General de Administración Urbana, Gobierno del Estado de México (2013).

Número de viviendas desarrolladas

Con los 103 conjuntos urbanos promovidos en la ZMT se ha desarrollado un total de 133 mil 565 viviendas; el municipio de Toluca concentra 22%; Almoloya de Juárez 22%; San Antonio la Isla 15%; y el resto de los municipios se encuentran en un rango del 1% al 9% (figura 5).

Figura 5.

Número de viviendas en los conjuntos urbanos habitacionales, ZMT, 2003-2013

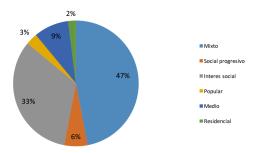


Fuente: Elaboración propia con base en información documental, Dirección General de Administración Urbana, Gobierno del Estado de México (2013).

Tipología de la vivienda

Respecto a la tipología de vivienda, la de interés social representa 44%; el de tipo mixto (interés social, popular y progresivo) 23%; la popular 16%; el de tipo medio 6%; la residencial 7%; y la social progresivo sólo 4% (figura 6).

Figura 6.
Conjuntos urbanos habitacionales por tipología de vivienda, ZMT

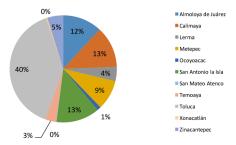


Fuente: Elaboración propia con base en información documental, Dirección General de Administración Urbana, Gobierno del Estado de México (2013).

Superficie construida

La expansión urbana, determinada por el desarrollo del conjunto urbano habitacional en la ZMT, ha repercutido en la ocupación de 3 mil 308.27 hectáreas; de éstas, 40% corresponde al municipio de Toluca, 13% a Calimaya y a San Antonio La Isla; 12% a Almoloya de Juárez y el resto se encuentra en un rango de 1% al 9% (figura 7).

Figura 7.
Superficie ocupada por los conjuntos urbanos habitacionales, ZMT



Fuente: Elaboración propia con base en información documental, Dirección General de Administración Urbana, Gobierno del Estado de México (2013).

Distancia

La figura 8 muestra las distancias de cada uno de los conjuntos urbanos habitacionales identificados respecto a la ciudad de Toluca, como municipio central, en donde se desarrollan todas las actividades que satisfacen las necesidades de la población. Podemos ver que, de acuerdo a los criterios establecidos por la SEDESOL-CO-NAPO-INEGI (2012) para delimitar una zona metropolitana, el 100% de los conjuntos urbanos se encuentran ubicados a una distancia promedio de 10 a 30 km, lo cual sugiere que los indicadores de localización utilizados para su desarrollo son los adecuados.

Vitas del Concesso del Plant

Vitas

Figura 8.
Distancia de los conjuntos urbanos al municipio de Toluca, ZMT

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis cartográfico (Google Maps, 2013).

Tiempo

En relación a los criterios establecidos por la SEDESOL-CONA-PO-INEGI (2012) para delimitar una zona metropolitana, 14 de ellos se encuentran localizados en lugares donde el tiempo que se requiere para movilizarse hasta el centro de Toluca se encuentra fuera del tiempo establecido (20 a 25 minutos); mientras que 86.40% de dichos desarrollos consideran el promedio del tiempo utilizado para que la población se movilice hacia la ciudad central (figura 9).

The set brought of the set of the

Figura 9.

Tiempo de los conjuntos urbanos al municipio de Toluca, ZMT

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo (2013).

Conclusiones

Los nuevos procesos urbanos y la forma de ocupación del suelo generados en el territorio de la ZMT han ocasionado cambios en la configuración espacial; las acciones habitacionales por parte de los promotores inmobiliarios privados han dado como resultado una fragmentación en la continuidad física de las zonas urbanas de las ciudades centrales, particularmente en los municipios intermedios que integran las zonas metropolitanas; en este proceso influyen dos aspectos importantes: uno de índole demográfico y otro territorial.

El fenómeno de la metropolización se relaciona actualmente con la categoría de la suburbanización, cuya naturaleza es de índole social y se caracteriza, primero, por una concentración demográfica en las ciudades centrales, y segundo, por la pérdida de población concentrada en los municipios intermedios que complementan la zona metropolitana en estudio. El resultado es el crecimiento, la expansión y la fragmentación de la vivienda, de las actividades económicas (industria, comercio y servicios), de los equipamientos y de los servicios especializados.

A pesar de que las ciudades centrales concentran las actividades administrativas, educativas, comerciales, culturales y económicas, la población busca y requiere espacios en la periferia de las áreas urbanas con fines habitacionales, que en muchas ocasiones carecen de equipamientos, infraestructura vial, transporte y servicios especializados que les permitan satisfacer sus necesidades básicas.

De acuerdo a la hipótesis planteada inicialmente, los resultados muestran que, efectivamente, la localización de los conjuntos urbanos habitacionales desarrollados dentro del contexto territorial de la ZMT se han desarrollado en terrenos alejados de la ciudad de Toluca, como municipio central, provocando que la población recorra mayores distancias y deba destinar más tiempo para satisfacer sus necesidades de educación, salud, comercio, servicios y entretenimiento.

Este proceso de fragmentación que ha experimentado la ZMT debido al desarrollo de vivienda en los conjuntos urbanos, es resultado de las modificaciones que ha sufrido la legislación en materia de ordenamiento territorial en los últimos 30 años. La figura jurídica del conjunto urbano ha sido la alternativa para que el sector inmobiliario privado participe en la configuración del espacio. El desarrollo de los 103 conjuntos urbanos habitacionales en la ZMT denota una notoria dispersión que crea una fragmentación en la continuidad física de las áreas urbanas y, en consecuencia, determina mayores y complejos desplazamientos sociales.

El fenómeno de fragmentación habitacional que ha propiciado la figura jurídica del conjunto urbano, lejos de beneficiar a la población la limita y agrava su situación en el territorio y en el contexto metropolitano, ya que presenta graves problemas de lejanía y tiempo en la movilidad de los habitantes para satisfacer necesidades de bienestar social que solamente puede encontrar en la ciudad central. En la ZMT las distancias que los habitantes de los conjuntos urbanos deben recorrer son más largas y los tiempos más complejos en relación con los indicadores de movilidad (distancia y tiempo) establecidos para las zonas metropolitanas.

Uno de los principales problemas que se derivan de este fenómeno es el crecimiento demográfico en zonas periféricas, lo cual ha traído como consecuencia una mayor complejidad en el desplazamiento de un lugar a otro. La movilidad urbana en la ZMT se ha vuelto un fenómeno cotidiano de la población para satisfacer sus necesidades de empleo, educación, salud, comercios, servicios y recreación, entre otros.

Bibliografía

- Alvarado, C.; Vieyra, A. y Hernández J. (2008). Diferenciación residencial en el Área Urbana de la Ciudad de Cuernavaca, Morelos. *Investigaciones Geográficas* (66): 135-152.
- Bergesio, L. y Golovanevsky, L. (2014). Las ciudades y sus muros de cristal. Ajuste neoliberal en una experiencia del noroeste argentino. *Economía, Sociedad y Territorio* (44): 1-48.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Eure* (86): 37-49.
- CONAPO (2007). Proyecciones de la Población de México 2005-2050. México: Consejo Nacional de Población.
- SEDESOL-CONAPO-INEGI (2012). Delimitación de las Zonas Metropolitanas. México.
- De Mattos, C. (2002). Metropolización y suburbanización. *Eure* (80): 0. Recurso disponible en Internet: http://www.redalyc.org/pdf/196/19608001.pdf Recuperado en marzo de 2016.
- Eibenschutz, R. y Goya, C. (2009). Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006:

 Dimensión, características y soluciones. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Esquivel, M. (2006). Política habitacional y calidad de vida: Impacto de los nuevos desarrollos habitacionales. En Borjas, A. y Bucio, M. (Coords.), *La vivienda en México: construyendo análisis y propuestas*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, pp. 63-104.
- GEM (1983). Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México. Gaceta del Gobierno del Estado de México. México: Gobierno del Estado de México.
- GEM (1993). Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México. Gaceta del Gobierno del Estado de México. México: Gobierno del Estado de México.
- GEM (2001). Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México. Gaceta del Gobierno del Estado de México. México: Gobierno del Estado de México.
- GEM (2002). Reglamento del Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México. Gaceta del Gobierno del Estado de México. México: Gobierno del Estado de México.

- INEGI (1990). Censo General de Población y Vivienda 1990. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INEGI (2000). Censo General de Población y Vivienda 2000. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INEGI (2010). Censo General de Población y Vivienda 2010. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Janoshka, M. (2002). El nuevo modelo de las ciudades latinoamericanas: fragmentación y privatización. *Eure* (85): 11-29.
- Jiménez, P. (1997). Simplificación administrativa y promoción de vivienda popular y social en el Estado de México. México: IAPEM.
- Lezama, J. (2005). La teoría del espacio y ciudad. México: El Colegio de México.
- Link, F. (2008). De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile. Centro-H (2): 13-24.
- Lupano, J. y Sánchez, R. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte*. Chile: CEPAL.
- Nateras, M. y Sánchez, A. (2011). Fragmentación y segregación en la suburbanización de la zona nororiente de la Ciudad de Toluca. Conjuntos urbanos los Sauces y Villas Santín. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- ONU (2011). *Informe mundial sobre asentamientos humanos 2011*. EUA: Programa para los Asentamientos Humanos.
- Pacione, M. (2005). Urban Geography. A Global Perspective. EUA: Routledge.
- Prevót-Schapira, M. (2000). Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio* (7): 405-431.
- Rodríguez, A. y Winchester, L. (2004). Una ciudad fragmentada en Santiago en la globalización ¿Una nueva ciudad? Recurso disponible en Internet: http://www.sitiosur.cl/r.php?id=372 Recuperado en marzo de 2016.
- Schteingart, M. (1984). El sector inmobiliario y la vivienda en la crisis. *Comercio Exterior* (34): 739-750.
- Schteingart, M. y Graizbord, B. (1988). Vivienda y vida urbana en la Ciudad de México. Los conjuntos habitacionales del Infonavit. México: El Colegio de México.
- Sobrino, J. (2003). Competitividad territorial. Categorías analíticas y escalas geográficas. España: Editorial Académica Española.
- Soja, E. (2000). Postmetrópoli. Estudio crítico sobre las ciudades y sus regiones. España: Queimada Gráficas.
- Valdés, E. (2007), Fragmentación y segregación urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba. Revista Digital Alfilo (18). Recurso disponible en Internet: http://www.sistema-mid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/83441.pdf Recuperado en octubre de 2015.

Fragmentación socioterritorial en las Ciudades Rurales Sustentables de Nuevo Juan de Grijalva y Santiago El Pinar

CINTHIA FABIOLA RUIZ LÓPEZ

Introducción

Del año 2010 al 2014 realicé una investigación empírica en dos municipios de Chiapas, Ostuacán y Santiago El Pinar, que habían sido intervenidos por el programa Ciudades Rurales Sustentables. El objetivo central era analizar las formas de involucramiento de los habitantes e identificar los factores que explicaban este comportamiento. Se trataba de mostrar cómo la gente no transformaba su vida cotidiana por el proyecto, sino más bien respondía al mismo usando la construcción social e histórica en su vida cotidiana.

El estado de Chiapas se ubica en un sitio frecuentemente afectado por los desastres naturales; ejemplo de ello fue el fenómeno natural que dañó a la localidad de Juan de Grijalva, Ostuacán, el 4 de noviembre del 2007. La primera información que se difundió fue que la población que había sido víctima de un fenómeno natural se encontraba en una situación de riesgo y vulnerabilidad. Aunado a ello, en ese año Chiapas concentraba 9 mil 561 localidades con altos grados de marginación.

El gobernador del estado, Juan Sabines Guerrero (2006-2012), usó estas dos situaciones como argumentos para justificar la ejecución del Proyecto Ciudades Rurales Sustentables (en adelante CRS): por un lado, la condición de riesgo-vulnerabilidad de la población y, por otro, su situación de pobreza-marginación; con ello pretendía

sumarse a la anhelada idea de desarrollo a través de la concentración de la población en Ciudades Rurales.¹

Los funcionarios de gobierno determinaron que la población afectada debía ser reubicada, pero en este traslado se ignoraron los efectos sociales, culturales y económicos que pudiera ocasionar este reacomodo. Así se creó la primera CRS Nuevo Juan de Grijalva (NJG), conformada por pobladores de la localidad del mismo nombre y de otras 9 localidades del municipio de Ostuacán (Salomón González Blanco, Playa Larga Tercera Sección, La Laja, Pichucalco antes Muspac, Playa Larga Primera Sección, Peñitas El Mico, Antonio León Anexo, Loma Bonita y Nuevo Sayula). Para que aceptaran la reubicación se les prometió que en la ciudad habría servicios básicos, educativos, de salud y el desarrollo de actividades productivas que les permitirían "mejorar su calidad de vida".

En la primera visita que realicé, a dos años de su inauguración, la ciudad rural estaba deshabitada y los negocios cerrados. Después de realizar las primeras indagaciones se pudo saber que la población se había negado a trasladarse y a dejar su terruño; un número importante de ellos seguía realizando sus actividades sociales y productivas en su localidad de origen.

El 29 de marzo del 2012 se inauguró la segunda CRS en Santiago El Pinar (SP). De igual manera, esta edificación fue motivo de una gran campaña publicitaria a través de la cual se anunciaban los "beneficios" que llevaría a sus habitantes. La propuesta consistió en reasentar a cuatro localidades, a saber: Chiquinch'en Los Tulipanes, San Antonio Buenavista, Xchuch y Boquem, además de realizar acciones de remodelación en las viviendas de otras seis: Pechultón, Pusilhó, Nachón, Nínamo, El Carmen y Boquem. El caso de Boquem es significativo porque los pobladores recibieron dos tipos de acciones: algunos tuvieron remodelaciones en sus casas originales y a otros se les propuso el reasentamiento al Nuevo Barrio. Se estima que esta comunidad fue beneficiada por las relaciones de amistad y parentesco con las autoridades locales.

¹ Gobierno del estado de Chiapas. Programa de Ciudades Rurales en Chiapas. Recurso disponible en Internet: www.ciudadesrurales Recuperado el 2 de marzo de 2010.

En marzo del 2012 se pudo constatar que las viviendas estaban abandonadas y destruidas y que solo funcionaban algunos "proyectos productivos",² principalmente las actividades económicas que conservaban apoyo gubernamental, como asesoría y equipo. El resto de la vida comunitaria continuaba como si el megaproyecto no se hubiera realizado.

De acuerdo a estas observaciones producto de los primeros acercamientos a las CRS, el objetivo de este artículo es analizar las diversas formas de involucramiento que los habitantes tuvieron con el Proyecto CRS, e identificar cómo se relacionaron con los procesos de fragmentación social y territorial que traía consigo su puesta en práctica.

La atención está centrada en las prácticas y relaciones que permiten la reproducción social; esto porque en otras investigaciones sobre reasentamiento se muestra que los pobladores replican sus antiguas prácticas en el nuevo territorio. En el estudio de Cuevas y Seefoó (2005: 66), por ejemplo, se plantea que los habitantes trasladados realizaron adaptaciones a sus casas y cambiaron su estilo de vida. Estos hallazgos indican que las actividades que los pobladores realizaban diariamente eran relevantes para entender cómo se involucraban con el proyecto y de qué forma reconfiguraban su territorio.

Por ello se usó, como categoría de análisis, la "vida cotidiana", y se retomaron los postulados de Heller (1982; 1987), Lefebvre (1991) y Schütz (1962) para definirla como la totalidad de actividades, relaciones y prácticas, motivada por expectativas, proyectos y necesidades, que permite la reproducción social; es decir, como una construcción social e histórica.

La estrategia de investigación de campo es cualitativa; se basó principalmente en tres instrumentos para recolectar información:

1) fue importante conocer la visión de las autoridades locales a través de entrevistas, documentos oficiales, publicaciones de periódicos, etcétera; 2) se realizaron entrevistas abiertas con los pobladores y autoridades locales, con el fin de saber cómo se involucraron con

² Esta denominación la usaron los funcionarios de gobierno para referirse a las actividades productivas que se instalaron con la CRS; entre ellas sobresalen los locales comerciales, la ensambladora de muebles, la empacadora de frutas, granjas avícolas, Superchiapas e invernaderos de tomate y chile habanero.

la propuesta gubernamental; 3) se corroboró esta información con las observaciones hechas en las CRS, en las antiguas localidades y en las áreas de trabajo, especialmente sobre las prácticas, relaciones e interacciones que los actores realizan rutinariamente en su vida cotidiana, es decir, fue importante ver cómo usan y reconfiguran el espacio como consecuencia de la intervención del programa gubernamental.

En NJG se realizaron 16 entrevistas a habitantes (4 hombres y 12 mujeres); 8 fueron con habitantes menores de 40 años y 8 con mayores de 40 años. En SP se ejecutaron 12 entrevistas a población, 50% a hombres y el resto a mujeres; el 75% se realizaron con adultos entre 25 y 40 años y el 25% restante entre 45 y 60 años.

Los hallazgos más importantes fueron que la población replicó sus prácticas cotidianas para adaptarse al nuevo territorio, pero además, que el Proyecto CRS separó los espacios productivos de los habitacionales, siendo que en las localidades de origen conformaban juntas el sistema productivo; dividió los grupos domésticos separando al jefe de familia; al interior de los solares, creó espacios abandonados y sin uso; además, reforzó relaciones clientelares y paternalistas que dividen a la comunidad, lo que se evidencio con la distribución desigual de los recursos y la generación de conflictos. La importancia de este estudio es que expone cómo lejos de disminuir la pobreza y la marginación, las CRS incrementaron la desigualdad social y la separación de los espacios en esos territorios.

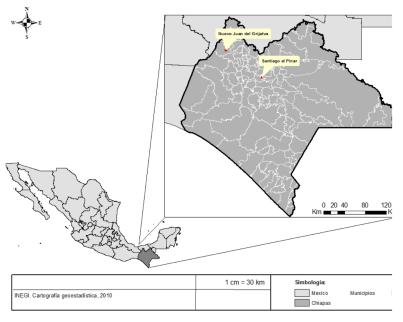
El documento está formado por cinco secciones: 1) El Proyecto Ciudades Rurales Sustentables tiene como objetivo introducir a la propuesta gubernamental; 2) El enfoque teórico metodológico para estudiar la vida cotidiana, describe en qué consiste esta propuesta teórica y la relaciona con el proceso de fragmentación socioterritorial; 3) La CRS Nuevo Juan de Grijalva, respuestas de sus habitantes y fragmentación socio-territorial, en la que se narra cómo fue la experiencia e involucramiento de la población en la primera CRS; 4) El involucramiento de los pobladores de Santiago El Pinar y la desigualdad socioespacial, describe el comportamiento de la población de ese municipio; por último se exponen las reflexiones sobre la fragmentación que propició el Proyecto CRS en los territorios.

El Proyecto Ciudades Rurales Sustentables

El estado de Chiapas se ubica al sur de la República mexicana; colinda al norte con el estado de Tabasco, al oeste con Veracruz y Oaxaca y al sur con el Océano Pacífico.³

La primera CRS Nuevo Juan de Grijalva se localizó al norte del estado, en el municipio de Ostuacán. La segunda CRS se ubicó en Santiago El Pinar y se sitúa en las montañas de Los Altos de Chiapas. En la figura 1 se indica su ubicación.

Figura 1.
Ubicación de las Ciudades Rurales Sustentables



Fuente: Elaborado por Jesús Manuel Rueda Taboada con información del INEGI, 2010.

Estas CRS se justificaron con diversos argumentos: la construcción de Nuevo Juan de Grijalva se explicó como una respuesta al deslave natural que ocurrió en noviembre del 2007 en el municipio de Ostuacán, que provocó la reubicación de 10 localidades: Juan de Grijalva, Salomón González Blanco, Playa Larga Tercera Sección,

³ Gobierno del estado de Chiapas. Ubicación. Recurso disponible en Internet: http://www.chiapas.gob.mx/ubicacion Recuperado el 8 de abril de 2014.

La Laja, Pichucalco (Muspac), Playa Larga Primera Sección, Peñitas El Mico (dique), Antonio León Anexo, Loma Bonita y Nuevo Sayula. Aunque solo la primera fue afectada por el desgajamiento del cerro, y las otras sufrieron daños mínimos y problemas de accesibilidad, los habitantes de las otras nueve localidades fueron trasladados a los *campamentos solidarios*⁴ porque la Dirección de Protección Civil (PC Chiapas) consideró que todas las comunidades estaban en riesgo de inundarse, debido a que el río Grijalva había llegado a límites alarmantes.

La conformación de la CRS Santiago El Pinar se justificó porque en el año 2009 era el municipio con el último lugar en Índice de Desarrollo Humano en Chiapas (IDH),⁵ aunque inicialmente no había aparecido como municipio prioritario para el gobierno del estado. La edificación de una CRS en Santiago fue motivada por la negativa de los habitantes de Chenalhó⁶ a aceptar la propuesta de CRS (Ruiz, 2014).

A principios del 2008, el gobierno de Sabines planeó la construcción de 25 CRS en un lapso de cinco años. Pero el lento avance de las obras y la falta de cumplimiento de las promesas gubernamentales hicieron que dichos planes no se cumplieran; para el 2009 solo se habían construido cinco ciudades en los siguientes municipios: Nuevo Juan de Grijalva, Santiago El Pinar, Jaltenango e Ixhuatán y Emiliano Zapata. Después de ese año no hubo más urbanizaciones de ese tipo, pero era recurrente encontrar publicaciones que alertaban acerca de la falta de resultados de la propuesta.⁷

- 4 Los campamentos solidarios fue la forma en que se denominó a los albergues habilitados por los funcionarios de gobierno en las localidades periféricas al municipio de Ostuacán, donde sucedió el fenómeno natural. Se les daba a las familias un cuarto de 4 x 5m aproximadamente, y había espacios comunes como cocina, baños y lugares de trabajo.
- 5 Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Indicadores de Desarrollo Humano y Género de México 2000-2005. Recurso disponible en Internet: http://www.undp.org.mx/IMG/pdf/Chiapas.pdf, Recuperado el 27 de enero de 2013; Agenda Chiapas-ONU (2009: 119).
- 6 En la propuesta inicial del gobierno estatal, la construcción de las Ciudades se haría en cinco municipios: Ángel Albino Corzo, Ixhuatán, Copainalá, Ostuacán y Chenalhó. La inclusión de este último no era soportada por el IDH, además de que las autoridades locales y los habitantes se opusieron. Ello motivó que la propuesta pasara al municipio de Santiago El Pinar, que albergó la construcción de la segunda CRS.
- 7 Otro fracaso: ciudades rurales sustentables. La Jornada. Recurso disponible en Internet: http://www.jornada.unam.mx/2013/05/04/sociedad/040n1soc Recuperado el 7 de febrero de 2014.

En la aplicación de las CRS intervinieron el gobierno federal, el estatal y el sector privado, representado por los empresarios Ricardo Salinas Pliego⁸ de Fundación Azteca; Raúl Cerón Domínguez de Fundación Telmex, Gustavo Lara Alcántara de Fundación BBVA-Bancomer, Fernando Peón Escalante de Fomento Social Banamex, y Antonio Leonardo Castañón de Farmacias del Ahorro, entre otros. También se contó con la cooperación de Ángel René Estrada Arévalo, entonces rector de la Universidad Autónoma de Chiapas, y de la validación por parte del Lic. Magdy Martínez Solimán, coordinador residente de la ONU.

El funcionamiento del Proyecto se dio en diferentes momentos; el primero fue el traslado de la población que vivía a orillas del río Grijalva, en el municipio de Ostuacán, a los *campamentos*. Esto solamente se dio con los habitantes de dicha localidad.

En ese momento, los funcionarios de la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Urbano y Vivienda (SEMADUVI) y de la Secretaría de Desarrollo y Participación Social (SEDEPAS), elaboraron el padrón de beneficiarios para entregar las viviendas. Para llevar el control del número de viviendas que entregarían tomaron fotografías de cada familia frente al cuarto que habitaban. Esta fue una razón que motivó la estadía de los habitantes de nueve comunidades en los *campamentos solidarios*.

El segundo momento inicia con las acciones impulsadas por el gobierno estatal para ejecutar la propuesta de CRS. El 7 de enero del 2009 se publicó la Ley de Ciudades Rurales Sustentables que definió los objetivos que debía cumplir el Proyecto.¹²

- 8 Empresario Mexicano fundador de TV Azteca, una de las dos televisoras locales más importantes de México.
- 9 20 Gobierno del estado de Chiapas. Programa de Ciudades Rurales en Chiapas. Recurso disponible en Internet: www.ciudadesrurales.chiapas.gob.mx/ciudadesrurales
 Recuperado el 2 de marzo de 2010.
- 10 Entrevista a Guadalupe, habitante reasentada, ex habitante de Nuevo Sayula, 7 de junio de 2013, Nuevo Juan de Grijalva.
- 11 Entrevista a Carmen, habitante retornada de Salomón González Blanco, Nuevo Sayula, 6 de diciembre de 2013.
- 12 Honorable Congreso del estado de Chiapas. Ley de Ciudades Rurales Sustentables para el estado de Chiapas. Recurso disponible en Internet: http://www.consejeriaju-ridica.chiapas.gob.mx/marcojuridico/ley/LEY%20DE%20CIUDADES%20RURALES%20SUSTENTABLES%20PARA%20EL%20ESTADO%20DE%20CHIAPAS.pdf Recuperado el 17 de abril del 2012.

La ejecución del Proyecto CRS fue guiada por el Instituto de Población y Ciudades Rurales (IPCR), creado el 5 de junio de 2008. Las funciones del personal del IPCR se limitaron a coadyuvar con las gestiones de las actividades realizadas por la SEMADUVI, la Secretaría de Educación Pública (SEP), la Secretaría del Campo (SECAM) y la Secretaría de Salud (SS).¹³

En febrero de 2008 se hizo pública la formación del Consejo Consultivo Ciudadano, conformado por las fundaciones, las organizaciones civiles de profesionales, comerciantes y organismos internacionales. En dicho Consejo cada representante cumplió con diferentes funciones. Durante la investigación de campo se encontró que al inicio del Proyecto el Consejo fue pieza clave en su operación, sin embargo, durante el primer semestre del 2013 pudo constatarse que había dejado de funcionar.

A continuación se describe la estrategia teórico-metodológica que se usó para analizar las diversas formas de involucramiento de la población y la relación de ese comportamiento con el proceso de fragmentación.

Enfoque teórico-metodológico para estudiar la vida cotidiana y el proceso de fragmentación socioterritorial

En esta sección se describe la categoría de análisis vida cotidiana. Uno de los pioneros en su estudio fue el sociólogo y economista Alfred Schütz (1962), quien la entiende como el escenario de las acciones del hombre. Para él, la interpretación del mundo que hace la gente en su vida, se basa en un "conocimiento a mano", formado por sus experiencias y las transmitidas por sus antecesores (Schütz, 1962: 198).¹⁴

Por otra parte, la filósofa Agnes Heller estudia al hombre como ser inserto en una realidad activa, escenario del que se apropia.

¹³ Entrevista a funcionarios de la Coordinación técnica del IPCR, Tuxtla Gutiérrez, 26 de junio de 2013.

¹⁴ Desde su visión, las actividades del hombre están guiadas por experiencias del pasado, presente y futuro como conocimiento acumulado históricamente (Schütz, 1962). Este autor encuentra que el hombre se relaciona con sus semejantes a través de relaciones de interacción, y que sus acciones responden a motivos y fines particulares.

Heller define a la vida cotidiana como "el conjunto de actividades que caracterizan la reproducción de los hombres lo cual, a su vez, les permite la reproducción social" (Heller, 1982: 24).

La autora considera que la vida es heterogénea desde varios puntos de vista: desde el contenido, significados, actividades y jerárquica, ya que se modifica según la estructura-social del grupo al que pertenece el individuo. Para Heller, el hombre se apropia de lo social, lo reinterpreta y actualiza su experiencia como sujeto a través de la esfera de la objetivación y al mismo tiempo aprende a moverse. Dicho proceso se rige por reglas de lenguaje ordinario, de prescripción para manipular objetos y de las de interacción humana bien conocida, como las costumbres (Heller, 1987: 20).

Por su parte, el geógrafo francés Henri Lefebvre realizó un estudio sobre las transformaciones en la vida cotidiana por el capitalismo o neocapitalismo, producto de lo que denomina actividades modernas. Define a la vida cotidiana como lo residual, "lo que queda" y lo que da sustento a las actividades no cotidianas. Para él, esta engloba todas las actividades humanas en sus diferencias y conflictos; en ella es donde se conjugan las relaciones que hacen de lo humano un todo, como la amistad, el amor, la necesidad de comunicarse, el juego y otros aspectos (Lefebvre, 1991: 97).

La geógrafa Alicia Lindón relaciona la vida cotidiana con la espacialidad de la sociedad. Para la autora esta se desarrolla en un tiempo y espacio determinado, donde el pasado es conocimiento sedimentado que constituye un "lenguaje dominado" en un territorio (Lindón, 2006). Afirma que a través de las prácticas cotidianas el sujeto adquiere información espacial (conocimiento) y le otorga significado a los espacios.

El espacio donde se realiza esta vida, según Lindón *et al.* (2006: 9), es el escenario de la sociedad o de ciertos fenómenos sociales. En otras palabras, en este espacio es donde se materializan los componentes subjetivos de una comunidad a través de sus expectativas, representaciones y relaciones sociales.

De acuerdo a las propuestas teóricas aquí revisadas, la vida cotidiana se entenderá como la construcción social de los actores para satisfacer sus necesidades; está conformada por la totalidad de actividades, relaciones y prácticas.

La vida se territorializa en un espacio determinado que influye en su construcción. El estudio del espacio como dimensión social no siempre se liga al de territorio, pero algunos autores plantean que este es un espacio marcado o valorizado por una colectividad (Giménez, 1999; Velázquez, 2001). Entre dichos estudios se sitúa Odile Hoffman, en cuyos planteamientos coloca al territorio como una porción del espacio apropiado por un grupo, simbólica o políticamente (1992: 13). Según Emilia Velázquez, las prácticas y relaciones sociales son los mecanismos con los que la gente se apropia de un territorio, haciéndolo suyo y diferenciándolo de otros. Desde dicha expresión el espacio se vuelve parte de la organización social, que tiene formas específicas de ordenamiento y transformación.

Gilberto Giménez retoma a Raffestin (1980), quien concibe al territorio como un espacio apropiado y valorizado, simbólica o instrumentalmente, por un grupo humano. Desde la concepción del autor, el territorio se convierte en un producto de las relaciones y prácticas que los habitantes tienen en ese espacio (Giménez, 1999: 21).

La apropiación territorial, según Giménez, obedece a dos aspectos: el instrumental-funcional y el simbólico-expresivo (Giménez, 1999: 21). El primero se refiere a la versión utilitaria del espacio; mientras que en el segundo destaca la valoración simbólica y cultural. Es decir que la organización del territorio responde a las prácticas y relaciones económicas, sociales y políticas de cada sociedad.

En este estudio se retoman las definiciones de territorio como espacio apropiado y como constructor de las sociedades, porque ambas muestran cómo las prácticas y las relaciones sociales de un grupo en su vida cotidiana se territorializan en una superficie determinada, que además es partícipe de su reproducción.

Recientemente, el desarrollo de las nuevas tecnologías, el crecimiento de las ciudades, la concentración de las actividades industriales y la expansión de los procesos económicos han traído consigo transformaciones en las configuraciones territoriales de la sociedad actual. Una de las principales hipótesis que explican este proceso es la ciudad global; Saskia Sassen establece que el nuevo orden mundial son las urbes localizadas estratégicamente para el capital global, las cuales concentran mano de obra de inmigrantes

y comunidades con identidades traslocales, lo que promueve la desigualdad (2004: 68).

Otro estudio en el que se ha explicado la configuración territorial es el realizado por Peter Marcuse y Ronald Van Kempen (2000) a partir del análisis de varias ciudades en proceso de globalización. Los autores encontraron que cada una se caracteriza por múltiples ciudades superpuestas, capas de residencia, de trabajo, de transporte y así sucesivamente, que son el soporte de varios grupos sociales que interactúan en el espacio y el tiempo, y que reflejan su desigualdad social.

Estas investigaciones muestran que existe una relación entre las actividades cotidianas de la sociedad y la configuración del territorio que se habita. Además, ambas investigaciones identifican una tendencia a la polarización y el aumento en la desigualdad social, en forma de fragmentación urbana (Veiga, 2004: 55).

En un estudio de Concepción Alvarado y María Rita Di Castro (2011) se entiende a la fragmentación como un proceso socioterritorial que divide a la ciudad en trozos. Para ellas, la fragmentación debe ser analizada como un problema multidimensional porque se manifiesta en diversos aspectos de la cotidianidad y refuerza la desigualdad social (Alvarado y Di Castro, 2011: 1).

Por otro lado, en la investigación de Daniela Soldano (2008) se estudia un barrio de Argentina que fue aislado a partir de las construcciones cerradas que se edificaron en su perímetro. La autora describe cómo este fenómeno limitó la conectividad que sus pobladores tenían con el resto del municipio, y expone las implicaciones subjetivas como el cambio en la percepción que los pobladores tenían del lugar (Soldano, 2008: 37). Soldano entiende a la fragmentación como la separación del espacio en piezas o fragmentos dispuestos a separarse.

De acuerdo con estos estudios, en este artículo las prácticas y relaciones que los pobladores realizan en su vida cotidiana son útiles para analizar el tipo de involucramiento que tienen con un programa gubernamental y cómo esto muestra el proceso de reconfiguración de un territorio, así como ciertos fenómenos sociales, en este caso la fragmentación que el recurso y la ubicación de la CRS promovió en los municipios.

La CRS Nuevo Juan de Grijalva, respuestas de sus habitantes y fragmentación socio-territorial

La construcción de la CRS de Nuevo Juan de Grijalva incluyó 410 viviendas, donde se reubicó a la población de 10 localidades. Esto significó la introducción de servicios básicos de energía eléctrica, agua entubada, drenaje y alumbrado púbico; además, se habilitó una planta potabilizadora de agua y una planta de tratamiento de aguas residuales. Se edificaron el Centro de Salud con Servicios Ampliados (CESSA) y el Centro de Educación Básica (CEBECH). Y se promovió la ejecución de "proyectos productivos".

Contrario a estos "beneficios", en la investigación de campo se observó que la instrucción escolar y la atención médica se suspendieron en las localidades originales, lo que constituye una clara contradicción de la política pública porque por un lado se ofrece el servicio y, por otro, se suspende a un número importante de población. Los recursos que el gobierno de Chiapas llevó, con la CRS, a este municipio, no tuvieron los resultados esperados, pero sí promovieron la separación social y espacial de algunas partes de su territorio y su población.

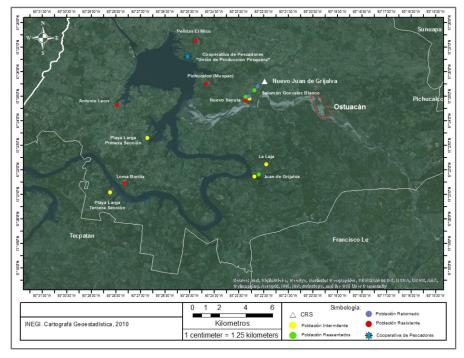
En esta CRS se identificaron cuatro respuestas de la población, que se diferencian por las prácticas y relaciones con que reconstruyen el territorio. A partir de la observación de la ciudad y de las localidades originales se estableció la siguiente tipología: aproximadamente 40% de los pobladores que habían recibido vivienda realizaban su vida cotidiana en la CRS (reasentados). El otro 60% realiza cualquiera de las tres estrategias: por un tiempo viven en la CRS y viajan a sus antiguas viviendas (intermitentes); otros aceptaron las viviendas pero se resistieron al traslado a la CRS (resistentes); y otros recibieron y habitaron las viviendas en la CRS, pero después de dos años decidieron regresar a sus antiguas localidades (población retornada). Cabe aclarar que esta tipología pretende mostrar el abanico de respuestas de los habitantes, pero no corresponde a localidades enteras sino a decisiones familiares; esto dificultó una cuantificación precisa, dado que los habitantes responden de manera diversa en estancias de tiempo variable. En la figura 2 se muestran las respuestas de la población al Proyecto; en la figura 3 se especifica la localización de las comunidades y sus formas de involucramiento con la CRS.

Figura 2.
Respuestas de los habitantes a la Ciudad de Nuevo Juan de Grijalva

Respuestas	Localidades
Reasentados	Juan de Grijalva, Nuevo Sayula, Salomón González Blanco.
Intermitentes	Juan de Grijalva, Nuevo Sayula, Playa Larga Tercera Sección, La Laja, Playa Larga Primera Sección.
Resistentes	Nuevo Sayula, Pichucalco (Muspac), Peñitas El Mico (dique), Loma Bonita, Antonio León Anexo.
Retornados	Nuevo Sayula, Salomón González Blanco.

Fuente: Elaboración propia en trabajo de campo, 2013.

Figura 3. Ubicación de localidades que formaron Nuevo Juan de Grijalva



Fuente: Elaborado por Jesús Manuel Rueda Taboada con información del INEGI, 2010.

Este comportamiento de la población se relaciona con el proceso de fragmentación social y territorial en tres aspectos: a) cambio en la configuración espacial; b) la diferenciación de la población en la distribución del recurso; c) fragmentación del grupo doméstico en los *intermitentes*; d) autosegregación a los territorios originales protagonizada por los *resistentes* y *retornados*.

Cambios en la configuración espacial

Uno de los principales cambios en el ordenamiento del territorio fue la localización de la CRS, que modificó las rutas de transporte. Existen tres vías para trasladarse de los ranchos a la Ciudad, que se muestran en la figura 4.

Nuevo Xochimilco Pichucalco (Muspac) Nuevo Sayula Playa Larga Primera S La Laja Loma Bonita Juan de Grijalva Playa Larga Tercera Sección Simbología CRS Vía Federal Intermitentes Vía Estatal Reasentados Ruta 1 Retornado Google earth Ruta 2 2015 Cnes/Spot Image Resistente Ruta 3 imágenes: 5/7/2015 Cooperativa de Pescadores

Figura 4. Ubicación y rutas de Nuevo Juan de Grijalva (2014)

Fuente: Elaboración propia con información de CEIEG. 15

La primera ruta conecta a la CRS con la localidad de Nuevo Xochimilco. Este transporte es muy esporádico, no tiene horarios y su costo asciende a 50 pesos. Dicha ruta es utilizada por los pobladores de la CRS que trabajan en esa localidad o empleados del CEBECH y CESSA.

¹⁵ Comité Estatal de informacion Estadistica y Geográfia de Chiapas (CEIEG). Información Gegrafica de Ostucán. Recurso disponible en Internet: http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/home/wp-content/uploads/downloads/productosdgei/info_geografica/cartasurbanas/OSTUACAN/PROG_DES_URBANO_OSTUACAN.pdf Recuperado el 26 de agosto de 2013; comunicación personal con el subdelegado de la Ciudad Rural Sustentable Nuevo Juan de Grijalva, Nuevo Juan de Grijalva, 2 de abril del 2013.

La segunda conecta a la CRS con Salomón González Blanco, Nuevo Sayula, La Laja y Pichucalco. Es usada por rancheros o jornaleros que trabajan en esas localidades. El trayecto se recorre en camionetas que transitan por caminos de terracería y en horarios específicos: a las 7:00 y a las 15:00 horas. Es el único transporte en el perímetro de la CRS. Los pobladores deben pagar 10 pesos por cada traslado. Pero en el caso de la población originaria de Loma Bonita, Playa Larga Primera y Playa Larga Tercera Sección, usan adicionalmente la ruta 3 y deben pagar 20 pesos por viaje en lancha.

Si se comparan estos gastos con el ingreso familiar, que es de 500 pesos en el caso de jornaleros y rancheros, el dinero que necesitan los habitantes para moverse a sus parcelas sobrepasa en 1.8 veces el ingreso familiar, inversión que es imposible de financiar.

Los altos costos por concepto de transporte ha implicado para muchos pobladores la necesidad de reasentarse en la CRS para recibir los servicios de salud y educativos, e incluso ha obligado a algunos a abandonar sus propiedades.

La diferenciación de la población en la distribución de recursos

En este apartado se describe cómo se dio el proceso de repartición de viviendas y los denominados "proyectos productivos". Se observó que en la distribución de los recursos de la CRS participó una diversidad de actores gubernamentales que sostuvieron reuniones con los líderes locales o dirigentes de partidos políticos, pues estos últimos serían el puente entre el gobierno sabinista y la población. El líder tenía la encomienda de informar a la población que los requisitos para adquirirla serían cuatro: ser originario de las localidades que contempló el proyecto, haber vivido en los *campamentos solidarios*, ser casado y tener hijos/as.¹⁶

A pesar de que los requisitos para recibir vivienda eran claros, estos no fueron respetados por los líderes locales; a menudo la distribución estuvo marcada por relaciones de amistad y parentesco. Por ejemplo, el entonces líder de Nuevo Sayula buscó que a su

¹⁶ Entrevista con Efraín, exhabitante de Juan de Grijalva, Nuevo Juan de Grijalva, 6 de junio del 2013.

hijo, recién casado y sin hijos, recibiera una casa. Así lo narró su nuera: "mi suegro nos anotó en la relación de personas que recibirían casa. En Nuevo Sayula no teníamos vivienda, pero mi suegro nos apoyó para que recibiéramos una".¹⁷

Durante la asignación de la vivienda y traslado de la población, los funcionarios de SEMADUVI entregaban a los líderes un pago "mensual de 1,200 pesos", con el propósito de que coadyuvaran a mantener un ambiente de tranquilidad en las localidades.

Las prácticas de corrupción también fueron la constante, tales como el pago a líderes locales y la asignación de viviendas a población que no era candidata para recibirlas. Esto incrementó la desigualdad social y provocó el descontento entre los pobladores excluidos.

Fragmentación del grupo doméstico

En este apartado se describe cómo es que la población *intermitente* usa de manera alterna la parcela y la casa de la CRS. Esta movilidad provocó un incremento en la ausencia del jefe de familia y otorgó más responsabilidades a las mujeres en la economía familiar.

Los jefes de familia son jornaleros y pescadores; en la figura 5 se muestran las distancias que hay entre las localidades donde trabajan y la CRS.

Figura 5.
Distancias de las localidades a la CRS

Localidad	Distancia a la CRS	Periodo de ausencia
Playa Larga Tercera Sección	25 km	Mensual
Playa Larga Primera Sección	19 km	Mensual
Juan de Grijalva	11 km	Semanal
La Laja	9.6 km	Semanal
Nuevo Sayula	6 km	Semanal

Fuente: Elaboración propia con información de trabajo de campo, junio 2013.

¹⁷ Entrevista a Guadalupe, exhabitante Nuevo Sayula, habitante de NJG, Nuevo Juan de Grijalva, 07 junio del 2013.

Esto muestra que existen dos periodos de separación de la población *intermitente*, el mensual y el semanal; esto dividió a los grupos domésticos que optaron por esa estrategia y fragmentó su espacio productivo.

Antes de la llegada del Proyecto las familias usaban la casa y la parcela para la producción de su alimento; actualmente han cambiado sus rutinas y la división de las tareas domésticas, lo que se atribuye a la ausencia del jefe de familia en el hogar. Ellos van a sus lugares de trabajo para continuar con sus actividades productivas, tales como cultivo de maíz, frijol, yuca, cría y ordeña de ganado; y en otros la pesca. Durante su estancia en las parcelas, a ellos les corresponde preparar sus alimentos antes y después del jornal, además de realizar actividades que antes eran propias de las mujeres, como criar aves de corral y cosechar frutos para su consumo.

En los casos en que *semanean*, ¹⁸ el sábado regresan a las viviendas de la CRS llevando consigo frutos, aves y pescado, productos que consiguen en las localidades de origen. Pero si los jefes de familia viajan cada mes no llevan ningún producto al hogar y suplen esta faltante con el dinero que obtienen de su trabajo como jornaleros o pescadores.

Por su parte, las mujeres continúan a cargo del cuidado y educación de sus hijos, y de las labores domésticas y actividades de producción de traspatio en la CRS. A estas funciones se agregó el que algunas de ellas ahora están al frente de algún negocio, por ejemplo, una tienda de abarrotes, ofrecer alimentos para su venta o una farmacia.

En estos grupos domésticos seguir atendiendo la parcela incrementa el periodo de ausencia del jefe e incluso puede llegar al abandono del núcleo familiar; al tiempo que aumenta también en la CRS el número de mujeres jefas de hogar sin tierras o sin recursos para continuar con la reproducción del grupo doméstico. Esto muestra que el Proyecto CRS ha contribuido a aumentar la desigualdad social al haberse concebido desvinculado de las localidades originales; además, provocó la fragmentación del binomio

¹⁸ Es una expresión que en las localidades utiliza para referirse a la permanencia en que los hombres están en la parcela, se van al lugar de trabajo el lunes por la mañana y regresan a su vivienda el sábado por la tarde.

productivo parcela-traspatio, que es muy importante para la población de las comunidades originales.

La autosegregación a los territorios originales

En esta sección se describen los motivos por los cuales los habitantes *resistentes* y *retornados* decidieron regresar a sus antiguas localidades, donde continúan con sus prácticas productivas y de preparación de alimentos.

Las familias *resistentes* aceptaron la casa, pero nunca la habitaron; justifican esta situación al declarar que "el gobierno (los funcionarios) no la hizo bien, el fogón no sirvió", "¿cómo la voy a habitar? Si no tengo trabajo ahí [CRS]". 19

Una de las razones por las cuales decidieron regresar a sus comunidades fue porque ahí tenían los espacios que les permitían continuar con sus actividades productivas y de preparación de alimentos. El fogón es uno de los más representativos: las mujeres expresaron que su utilización se relaciona con los alimentos que consumen y el costo del gas LP (licuado de petróleo) en las comunidades.

Las amas de casa obtienen la leña de las parcelas, mientras que el gas LP deben comprarlo, y este es un gasto que el grupo doméstico difícilmente puede hacer.

Otro elemento que fue determinante para que los *resistentes* no abandonaran su vivienda son las actividades que realizan en el solar, en donde tradicionalmente se producen los alimentos que componen su dieta diaria. En dichas labores participa todo el grupo doméstico, y si hay excedente lo venden a sus vecinos.

Por su parte, la población *retornada* usó la vivienda de la CRS por dos años y después de ese tiempo regresó a su localidad de origen. Este lapso corresponde al tiempo que tuvieron empleo remunerado en la CRS. Ellos expresan que el uso de la casa les significó tres cambios que afectaron su economía familiar: la disminución

¹⁹ Entrevistas con habitantes resistentes de Nuevo Sayula, 7 de junio de 2013.

del espacio de la cocina, la introducción del fogón *lorena*²⁰ y la reducción de las dos terceras partes del espacio del solar.

Con su regreso a las localidades de origen estas familias volvieron a construir su cocina de manera tradicional, lo que les permitió continuar con sus prácticas de preparación de alimentos.

Otro factor que influyó en el retorno de estos pobladores es que no tuvieran trabajos permanentes en la CRS: algunos de ellos se emplearon en la planta ensambladora y en los invernaderos de chile habanero, pero esto no duro más de dos años. Sus respuestas muestran que los pobladores hicieron un balance entre las condiciones que les presentó la CRS en términos de obtención de alimentos y combustible, y la forma en que vivían en las antiguas localidades, donde disponen de los recursos que utilizan en su vida cotidiana.

El proyecto CRS promovió la fragmentación territorial de esas comunidades al separar el espacio de trabajo del de vivienda; implicó cambios y gastos que los habitantes decidieron no hacer, por eso aquí se plantea que ellos se segregaron por voluntad propia y de acuerdo al conocimiento que han acumulado en su vida cotidiana.

El involucramiento de los pobladores de Santiago El Pinar y la desigualdad socioespacial

El Proyecto de CRS contempló, en el área de vivienda, 954 acciones.²¹ Alejandra Peña (2013) hizo la siguiente tipología en su investigación: 1) construcción de 115 viviendas en el *nuevo barrio*;

- Las estufas lorena reciben su nombre de los materiales con los que se construían originalmente: lodo y arena; actualmente se construyen de lodo o barro, de ladrillo, cemento y placas de acero. Son el resultado del trabajo de organismos internacionales como la Food and Agriculture Organization (FAO) en países como Indonesia e India. En México, iniciaron en el estado de Michoacán, en la región del lago de Pátzcuaro, por el Grupo Interdisciplinario de Tecnología Rural Apropiada (GIRA) en 1985, como estufas que usan eficientemente la leña. Fuente: Grupo Multidisciplinario de Tecnología Rural Apropiada (GIRA). El uso de estufas mejoradas de leña en los hogares: evaluación de reducciones en la exposición personal. Recurso disponible en Internet: http://www.inecc.gob.mx/descargas/calaire/informe estufas piloto mz lrb final.pdf Recuperado el 7 de marzo de 2014.
- 21 Instituto de Población y Ciudades Rurales. Ciudad Rural Sustentable Santiago El Pinar. Recurso disponible en Internet: http://www.ciudadesrurales.chiapas.gob.mx/santia-go-el-pinar Recuperado el 19 de abril de 2012.

2) remodelaciones²² y pintura para su antigua casa para 350 familias de la cabecera municipal y de seis localidades (Pechultón, Pusilhó, Nachón, Nínamo, El Carmen y Boquem); 3) a 489 familias les entregaron pintura con el único objetivo de que pudieran mejorar la fachada de la vivienda.

Es importante retomar la clasificación que hace Peña para subrayar que de las 954 acciones realmente podemos contabilizar 465 nuevas edificaciones, es decir, el 49% de lo que contabilizó el IPCR; el resto son obras minúsculas de ampliación de un sanitario o regalo de pintura vinílica para la fachada. En junio del 2013, mientras se realizaba la investigación de campo, se observó que de esas 115 casas promedio solamente 20 estaban siendo ocupadas, es decir, solo el 2% de la población que se propuso reasentar con el Proyecto.

Los recursos que llevó la CRS a Santiago El Pinar fueron usados de diferente manera por su población; se identificaron tres tipos de respuestas en: los *resistentes*; los *intermitentes*; y los *habitantes con vivienda remodelada*. En la figura 6 se especifican las formas de involucramiento de los habitantes; y en la figura 7 se pueden ver las localidades que formaron la ciudad de Santiago El Pinar y sus respuestas al proyecto gubernamental.

Figura 6.
Formas de involucramiento de los pobladores a la ciudad de Santiago El Pinar (2014)

Respuestas	Localidades
Intermitentes	Chiquinch'en Los Tulipanes, Boquem.
Resistentes	Chiquinch'en Los Tulipanes, Boquem, Xchuch, Choyo (Chicumtantic), San Antonio Buenavista, Santiago El Relicario.
Con vivienda remodelada	Pechultón, Pusilhó, Nachón, El Carmen, Nínamo, Boquem.

Fuente: Investigación de campo, Santiago El Pinar, de mayo de 2013.

²² Reciben esta denominación aquellas familias a quienes se les construyó una casa y un sanitario en su mismo solar. El baño se hizo afuera de la vivienda.

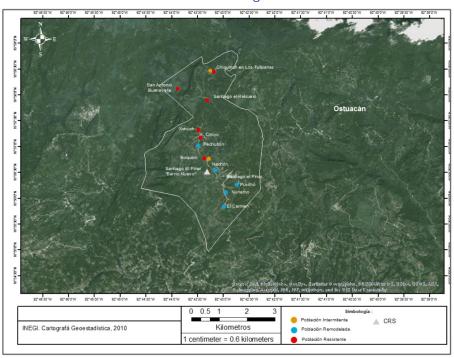


Figura 7.
Localización de comunidades en Santiago El Pinar

Fuente: Elaborado por Jesús Manuel Rueda Taboada con información del INEGI, 2010.

A continuación se describe cómo el comportamiento de los pobladores evidencia diferentes procesos de fragmentación social y territorial: concentración de servicios en la CRS; autoexclusión y regreso a localidades; distribución desigual de recursos entre la población; y diferenciación del espacio de la parcela.

Concentración de servicios en la CRS

La ubicación de la CRS fue en la cabecera municipal, donde se construyó el Centro de Salud con Servicios Ampliados (CESSA), se remodeló una escuela primaria y la biblioteca, y se agregó agua entubada, drenaje y energía eléctrica. Esto no suspendió los servicios en las localidades originales, con lo cual cerca del 97% de la población se resistió a dejar sus viviendas.

Los pobladores de las localidades decidieron no hacer uso del servicio de salud que se ofreció con la llegada de la CRS por el costo que tenían que cubrir para trasladarse y recibir la atención médica. La ubicación del CESSA dificultaba que los habitantes de las localidades más alejadas, en caso de tener una emergencia médica, pudieran trasladarse a recibir cuidados hospitalarios.

En el caso de la población de Nachón y Boquem, por encontrarse muy próximas a la CRS, podían llegar caminando; sin embargo, aunque la gente acostumbra caminar, en caso de emergencia médica debían cubrir la cantidad de 50 pesos en un vehículo privado, porque no hay transporte público. Este costo es alto, si consideramos que son economías de autoconsumo, sin un ingreso económico fijo que les permita sufragar esos gastos.

Por su parte, los habitantes de Chiquinch'en Los Tulipanes, Santiago El Relicario y San Antonio Buenavista debían de caminar más de dos horas por caminos de terracería y herradura para disponer del servicio. Por ejemplo, para salir de San Antonio Buenavista, ubicada a 5.6km de la cabecera, la única forma de hacerlo es en camino de herradura y usando como medio de transporte el caballo. En el caso de pobladores de Chiquinch'en Los Tulipanes, localizada a 6km, debían trasladarse en vehículo privado con un costo de 100 pesos.

Esto explica por qué el servicio de salud del CESSA se redujo a atender a los habitantes que decidían realizar el gasto de traslado y a los pobladores que usan de manera *intermitente* las casas del *nuevo barrio*, que no suman más de 100 personas, de las 3 mil 245 contempladas inicialmente.

Estos hechos muestran cómo la localización de la CRS excluyó a un gran número de pobladores del acceso a servicios de salud, educación, agua, drenaje y energía eléctrica. Todo ello, contrario a disminuir la pobreza, incrementó la desigualdad social entre las localidades del municipio.

Autoexclusión y regreso a localidades

El análisis de este apartado está centrado en la población que iba a ser trasladada a la cabecera municipal para ocupar las 115 viviendas pero que decidió no hacerlo; los habitantes *resistentes*. Estos pobladores se involucraron con el Proyecto pero permanecieron en sus

localidades por tres razones: i) la obtención de un casa como parte de su patrimonio familiar; ii) la reducción en la extensión de tierra en la CRS para realizar sus actividades productivas, tales como el cultivo de café, maíz y frijol, cría de ganado bovino y porcino y gallinas, además de la comercialización de productos de traspatio en el mercado de San Andrés Larráinzar; iii) las prácticas petitorias de estos habitantes hicieron que condicionaran su asentamiento en la Ciudad a la obtención de recursos económicos y materiales.

En el proceso de asignación de las viviendas los funcionarios de la SEMADUVI y del IPCR sostuvieron reuniones con los agentes municipales, quienes cumplieron el papel de vínculo entre el gabinete sabinista y la población. Las autoridades locales tuvieron un papel importante en esta negociación debido a que fungían como traductores. Mediante asambleas comunitarias informaron sobre los requisitos para adquirir la vivienda: ser casados, tener hijos y vivir en las localidades que consideró la propuesta; además les advirtieron a los habitantes que no podían sugerir ninguna modificación a la casa, debían aceptarla como había sido diseñada por los profesionistas.²³

Los siguientes testimonios de habitantes que se han empeñado en vivir en su antigua casa son elocuentes: "las autoridades locales nos pidieron que no nos inconformáramos para que la CRS se construyera"²⁴ y "dijeron mejor acéptenla, para que vengan otras cosas [servicios, de salud, educación, proyectos productivos]".²⁵

El 1 de febrero del 2010 se presentó a la población la casa muestra; en esa ocasión los funcionarios de gobierno aseguraron que la construcción de la CRS era respetuosa con la cultura y forma de vida de la población.²⁶ Cuando los habitantes vieron la casa no expresaron sus inconformidades; en las entrevistas me dijeron que no lo manifestaron porque temían no gozar de los otros servicios

²³ Entrevista a autoridad local de Chiquinch'en, Los Tulipanes, 24 de mayo 2013.

²⁴ Entrevista a Heriberto, con vivienda remodelada de Pechultón, Pechultón, 23 de mayo de 2013.

²⁵ Entrevista a Josefina, habitante resistente de Chiquinch'en Los Tulipanes, Chiquinch'en Los Tulipanes, 23 de mayo de 2013.

²⁶ Se construye en Santiago El Pinar, el municipio más pobre de Chiapas otra Ciudad Rural. Inforural. Recurso disponible en Internet: http://www.inforural.com.mx/spip.php?article53901 Recuperado el 28 de octubre de 2013.

que "llegaban" con la propuesta: el Centro de Salud con Servicios Ampliados, escuelas, etc.

Contrario a lo que pudieran expresar el día de la inauguración y en las continuas visitas de los funcionarios a la CRS, donde los pobladores accedían a tomarse fotos con las autoridades estatales y federales en muestra de agradecimiento, los habitantes tenían quejas de las viviendas por la distribución de los espacios y el material utilizado para su construcción; además, a quienes les remodelaron sus casas afirmaron, por ejemplo: "no nos dieron estufa como a los de la cabecera [municipal, ahí se construyeron 115 casas nuevas], si la hubieran entregado la usaríamos, aunque sea más caro [es gas]". En los casos que sí recibieron estufa y tanque de gas decían "no tenemos para comprar el gas [LP]".

Estas inconformidades son útiles para ilustrar que el descontento de la población no se justifica por el deseo de lograr un espacio óptimo para vivir, sino que es motivado por el interés de obtener mayores beneficios del programa; dicho en otras palabras, de las prácticas paternalistas. Por ejemplo, mientras se terminaban de construir las viviendas fueron robados algunos tinacos para venderlos entre los habitantes para almacenar agua.²⁸

Como puede verse, al otorgar de manera diferenciada los recursos entre la población el Proyecto CRS incrementó la desigualdad social; además, reforzó las relaciones paternalistas que explican la exclusión de habitantes que permanecieron en sus localidades tradicionales ya que su interés era obtener beneficios monetarios inmediatos y no la mejora en su vida cotidiana.

Distribución desigual de recursos entre la población

En este apartado se describe la influencia de los dirigentes de partidos políticos en la repartición de las casas y en la designación de los encargados de la Sociedad Cooperativa Ensambladora Santiago El

²⁷ Entrevista a Justino, habitante de Pechultón, Santiago El Pinar, 23 de mayo de 2013.

²⁸ Para 2012 los habitantes de la cabecera y localidades vecinas no tenían agua entubada, era necesaria su recolección, por eso los tinacos eran vendidos.

Pinar.²⁹ Esta información es útil para exponer de qué forma se utilizaron recursos económicos que llevaron al triunfo a Manuel Velasco Coello, entonces candidato de la coalición "Compromiso por Chiapas", integrada por el PRI-PVEM-PANAL, el 1 de julio del 2012.³⁰

En el mes de diciembre del 2009, el presidente municipal de Santiago El Pinar, de afiliación perredista, informó a los integrantes de su ayuntamiento, entre ellos síndicos y regidores de otras afiliaciones partidistas, en qué consistía la CRS y de qué forma iban a ser distribuidos los servicios y recursos que traería el Proyecto. En esa reunión fue evidente su franco favoritismo por los simpatizantes a su partido político, de manera que el descontento "entre los otros" no se hizo esperar, y los adeptos al PRI exigieron que los beneficios también fueran para ellos.³¹

La concesión de la vivienda estaba sustentada, como ya se ha dicho, en tres requisitos: ser casado, tener hijos y haber vivido en alguna de las localidades que iban a ser reubicadas; sin embargo, uno de los criterios más importantes para hacer tal asignación fue el pertenecer a la "Alianza". La población que abiertamente no manifestaba su simpatía política con esta no recibió vivienda. El caso de Chiquinch'en Los Tulipanes es significativo porque el agente municipal benefició a su familia con cuatro viviendas, pero los priistas de esa localidad no recibieron casa, y lo mismo sería para todos los afiliados al PRI.

En Boquem la situación fue distinta porque el delegado de la CRS es originario de esa localidad. Él se adscribía abiertamente al PRI, y por el cargo que ostentaba buscó que 14 familias recibieran vivienda, pero no buscó beneficiar a familias de otras localidades que también eran priistas. Un habitante de Chiquinch'en Los Tulipanes expresó su descontento, preguntándose "¿por qué los priistas

²⁹ Para una descripción más detallada del funcionamiento de la cooperativa ver Peña, 2013: 85.

³⁰ Esta coalición fue el registro oficial en la contienda electoral del 1 de julio del 2012.

³¹ Comunicación personal con Humberto, líder del PRD, Santiago El Pinar, 30 de mayo de 2013.

³² Integrada por simpatizantes del PAN, PRD, PT, Partido Convergencia (PC) y Partido Orgullo por Chiapas (POCH).

de Boquem sí recibieron casas y nosotros, siendo del mismo partido, no recibimos?".³³

Tanto en Boquem como en Chiquinch'en Los Tulipanes las autoridades locales buscaron beneficiar a sus familias e ignoraron los requisitos. La misma tónica se repitió en la planta ensambladora, donde la intervención de los líderes políticos también fue decisiva en la distribución de los cargos y en definir a la población que podría desempeñar un empleo remunerado, a favor de los simpatizantes priistas. Originalmente estaba previsto que habría 150 vacantes para personas de todo el municipio.

La distribución de los empleos también causó disputa entre los habitantes por el sueldo que este representaba, 4 mil pesos por mes, que constituye un ingreso significativo para la población. Una vez contratados, a los trabajadores se les condicionó su permanencia a cambio de que cambiaran su filiación partidista por la Coalición PRI-PVEM. Algunos extrabajadores dijeron "el gerente nos dijo que teníamos que cambiar al PVEM y votar por él [en la elección del 2012]".³⁴

Estos hechos tuvieron incidencia en los resultados de la elección del 1 de julio de 2012 a nivel municipal, estatal y nacional: llevaron al triunfo a Miguel Gómez Gómez, quien ganó la elección para presidente municipal por el PVEM con el 56.6% de los sufragios; favoreció a Manuel Velasco Coello, quien ganó con 59.23% de los votos a favor de la coalición "Compromiso por Chiapas", integrada por el PRI-PVEM-PANAL; y además influyó en el triunfo de Enrique Peña Nieto como presidente de la República, ya que el PRI-PVEM que lo postuló obtuvo 51.92% de los votos.³⁵

³³ Comunicación personal con Gustavo, habitante intermitente de Chiquinch'en Los Tulipanes, Santiago El Pinar, 30 de mayo de 2013.

³⁴ Comunicación personal con extrabajadores de la ensambladora, Santiago El Pinar, mayo de 2013.

³⁵ Instituto de Elecciones y Participación Ciudadana de Chiapas (IEPC). Proceso electoral ordinario 2012. Ayuntamiento de Santiago El Pinar. Recurso disponible en Internet: http://prepchiapas.org/graficas-ayuntamiento.cfm?aid=118 Recuperado el 28 de octubre de 2012; Resultado de la elección de gobernador en el estado de Chiapas. Recurso disponible en Internet: http://www.iepc-chiapas.org.mx/nw_documentos/res2012/01.-%20 Gobernador _.pdf Recuperado el 28 de octubre de 2012; Instituto Federal Electoral (IFE). Programa de resultados electorales preliminares para presidente de la república a nivel entidad. Recurso disponible en Internet: http://prep2012.ife.org.mx/prep/NACIONAL/PresidenteNacionalEdoVPC.html Recuperado el 28 de octubre de 2012.

Estos datos muestran que el triunfo a favor de estos candidatos fue contundente, sobre todo por las prácticas clientelares que utilizaron para ganar votos. El favoritismo y las relaciones clientelares que se han descrito en esta sección muestran cómo el recurso que llevó la CRS incrementó la desigualdad social y favoreció a las autoridades locales y líderes políticos. Ejemplo de ello fue la repartición de empleos de la planta ensambladora, de proyectos productivos a simpatizantes del PRI-PVEM y viviendas a familiares de las autoridades o habitantes que no eran candidatos a recibir estos bienes, pero que sí simpatizaban con la "Alianza". Ello causó conflictos en la comunidad y el descontento de los pobladores no favorecidos, lo que incrementó la segregación social de la población.

Separación del espacio del solar

La población de la cabecera municipal y de Pechultón, Pusilhó, Nachón, Nínamo y Boquem fueron sujetos de acciones de remodelación en sus casas. Estos grupos familiares se dedican al cultivo del maíz, frijol, hortalizas, aves de traspatio, cosecha de frutas y, para su venta, el café y ganado bovino.

En las localidades remodeladas ninguna familia se instaló en la vivienda que les otorgó el Proyecto, a pesar de que esta fue construida a un costado de su antigua vivienda. Entre los motivos de esta decisión sobresalen: "es una construcción muy fría y únicamente la uso como dormitorio"; "por lo reducido de los espacios una habitación la utilizo como bodega"; "para obtener un ingreso la renta [a profesores y médicos]" por 1 mil 500 pesos mensuales.

Cuando los diseñadores hicieron las ampliaciones a las casas, decidieron que la nueva vivienda se edificaría a un lado de la estructura principal, lo cual significaba destruir la antigua cocina. En ese momento la población accedió a que la derribaran, pero una vez inaugurada la obra, los pobladores "levantaron" nuevamente su cocina con la madera que tenían antes de la construcción de la CRS. A diferencia de lo que propusieron los funcionarios de la SEMADUVI de colocar piso de duela, el espacio para preparar los alimentos continuó siendo de tierra.

La reconstrucción del fogón significó que las mujeres siguieran preparando los alimentos allí y que conservaran esa costumbre. Por ejemplo, la cocción de la carne de res se hace más fácil en el fogón. Esto muestra la vinculación que tienen las prácticas y relaciones en la vida cotidiana con el territorio y el espacio de la vivienda; además, la diferenciación que los pobladores hicieron de las casas que llevó la CRS provocó una separación de los espacios dentro del solar para continuar con sus prácticas productivas, dejando a las otras edificaciones sin valor, ni uso.

Conclusiones

El objetivo de este artículo ha sido analizar la forma en que el proyecto CRS promovió la fragmentación social y territorial en los municipios que intervino, bajo el argumento de incentivar el desarrollo. Para ello se retomaron los hallazgos de la investigación realizada de 2010-2014 en el estado de Chiapas, en que la que se indagó acerca de la diversidad de respuestas que tuvo la población de Ostuacán y Santiago El Pinar a la propuesta gubernamental.

La investigación se llevó a cabo bajo la premisa de que la vida cotidiana, concebida como una construcción social e histórica que una población desarrolla en un territorio, formada por sus prácticas y relaciones, es útil para estudiar cómo los pobladores responden a la propuesta gubernamental, y para mostrar las prácticas que ellos realizan para reconstruir su territorio.

En este artículo los principales hallazgos permitieron establecer una relación entre el comportamiento de los habitantes en su vida cotidiana y el proceso de fragmentación socio-territorial. Aunque el estudio del proceso de ruptura territorial y segregación social ha sido comúnmente usado para el análisis de barrios cerrados, en este documento se expone cómo un programa gubernamental puede incidir en la fractura de un territorio. La acción del gobierno incide en la estructura, el paisaje y las relaciones de los territorios.

En las dos CRS se identificaron tres procesos: primero, la ubicación de las CRS se hizo en territorios que cuentan con servicios de educación, salud, agua entubada, drenaje y energía eléctrica, así como con fuentes de trabajo; no obstante, no se reconoció el vínculo que existía entre las viviendas y los espacios de producción agrícola, ganadera y pesquera, es decir, la localización de la Ciudad promovió la separación de lo que Jiménez y Verduzco (2009) denominan el sistema socioespacial de la vivienda, integrado por el lugar de trabajo y la casa donde las prácticas, costumbres y relaciones dan forma a la interacción social.

Segundo, los recursos que llevó el proyecto reforzaron la desigualdad socioeconómica al interior de la comunidad porque en la distribución de recursos se favorecieron relaciones familiares y de amistad, y privó el favoritismo político. Ejemplo de ello es NJG, donde la población *reasentada* mantuvo una actitud petitoria a los funcionarios del gobierno estatal porque consideraba que a este le correspondía resolver sus necesidades; mientras que en SP las prácticas petitorias se observaron en la población *resistente*, que buscó conseguir más construcción y equipo en las viviendas a cambio de reubicarse. En SP también se observó que el traslado a la CRS estuvo condicionado a que la población votara a favor de la coalición PRI-PVEM.

Estos hechos provocaron que los principales beneficiarios de los recursos que llevó el Proyecto fueran actores que antes de la CRS ya poseían una situación privilegiada en la comunidad, tales como autoridades locales, líderes políticos y su parentela; en el resto de la población se reforzaron las relaciones paternalistas y clientelares. Esto ocasionó una mayor polarización dentro del municipio.

Tercero, el proyecto trastocó la configuración del territorio en esas comunidades. La CRS buscaba concentrar población para incentivar el desarrollo de esos municipios, pero no vinculó los espacios que constituían el territorio; como respuesta las familias priorizaron la reproducción social antes que tener acceso a servicios de salud, educación, agua, drenaje y energía eléctrica. Esto explica su regreso a las localidades originales, lo que aquí se ha denominado autosegregación, y con ello el abandono de las viviendas y el equipamiento que se construyó con las CRS.

Las inversiones millonarias en este Proyecto se han convertido en áreas del territorio sin uso, apropiación y en deterioro; son un claro ejemplo del despilfarro de recursos del erario público.

A través de algunas respuestas de la población en torno a las CRS se muestra cómo las acciones del Proyecto provocaron una fragmentación socioterritorial en varios aspectos: cambio en la configuración territorial de los servicios y equipamientos; aumento de la desigualdad social al interior de la comunidad, privilegiando principalmente a las autoridades locales y simpatizantes del partido político en el poder; modificaciones en la división del grupo doméstico con la separación del jefe de familia; y una fragmentación del espacio habitacional al incorporar una vivienda que estaba desasociada respecto de las actividades cotidianas de las familias.

Bibliografía

- Alvarado, C. y Di Castro, R. (2011). Un acercamiento al fenómeno de la fragmentación socioterritorial en la zona noreste y noroeste de la ciudad de Cuernavaca, Morelos. Revista Geográfica de América Central. Número especial: 1-15.
- Bellet, C. (2007). Los espacios residenciales de tipo privativo y la construcción de la nueva ciudad: visiones de privatopía. *Scripta Nova:* Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. España: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007. 245 (08). Recurso disponible en Internet: http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24508.htm Recuperado en agosto de 2010.
- Comité Estatal de Información Estadística y Geográfia de Chiapas (CEIEG).

 Información Gegráfica de Ostucán. Recurso disponible en Internet: http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/home/wp-content/uploads/downloads/productosdgei/info geografica/cartasurbanas/OSTUACAN/PROG DES URBANO OSTUACAN.pdf Recuperado en agosto de 2013.
- Cuevas, A. y J. L. Seefoó (2005). Reubicación y desarticulación de La Yerbabuena. Entre el riesgo volcánico y la vulnerabilidad política. Desacatos (19): 41-70.
- Giménez, G. (1999). Territorio, cultura e identidades en la región socio-cultural. Estudios sobre las Culturas Contemporáneas. V(9): 25-57.
- Gobierno del Estado de Chiapas. Programa de Ciudades Rurales en Chiapas. Recurso disponible en Internet: www.ciudadesrurales.chia-pas.gob.mx/ciudadesrurales Recuperado en marzo de 2010.
- Gobierno del Estado de Chiapas. Ubicación. Recurso disponible en Internet: http://www.chiapas.gob.mx/ubicacion Recuperado en abril de 2014.
- Heller, Á. (1982). La revolución de la vida cotidiana. España: Península.
- Heller, Á. (1987). Sociología de la vida cotidiana. España: Península.
- Hoffmann, O. (1992). Tierras y territorios en Xico, Ver. Comisión Estatal Conmemorativa del V Centenario del Encuentro de Dos Mundos. México: Gobierno de Veracruz.

- Honorable Congreso del Estado de Chiapas. Ley de Ciudades Rurales Sustentables para el estado de Chiapas. Recurso disponible en Internet: http://www.consejeriajuridica.chiapas.gob.mx/mar-cojuridico/ley/LEY%20DE%20CIUDADES%20RURALES%20SUSTENTABLES%20PARA%20EL%20ESTADO%20DE%20CHIAPAS.pdf Recuperado en abril de 2012.
- Inforural (2010). Se construye en Santiago El Pinar, el municipio más pobre de Chiapas, otra Ciudad Rural. Recurso disponible en Internet: http://www.inforural.com.mx/spip.php?article53901 Recuperado en octubre de 2013.
- Instituto de Elecciones y Participación Ciudadana de Chiapas (IEPC). Proceso electoral ordinario 2012. Ayuntamiento de Santiago El Pinar. Recurso disponible en Internet: http://prepchiapas.org/graficas-ayuntamiento.cfm?aid=118 Recuperado en octubre de 2012.
- Instituto de Elecciones y Participación Ciudadana de Chiapas (IEPC). Resultado de la elección de gobernador en el estado de Chiapas. Recurso disponible en Internet: http://www.iepc-chiapas.org.mx/nw_documentos/res2012/01.-%20Gobernador_.pdf Recuperado en octubre de 2013.
- Instituto de Población y Ciudades Rurales (IPCR). Recurso disponible en Internet: http://www.ciudadesrurales.chiapas.gob.mx/njg-antecedentes Recuperado en marzo de 2014.
- Instituto de Población y Ciudades Rurales. Ciudad Rural Sustentable Santiago El Pinar. Recurso disponible en Internet: http://www.ciudadesrurales.chiapas.gob.mx/santiago-el-pinar Recuperado en enero de 2013.
- Instituto Federal Electoral (IFE). Programa de resultados electorales preliminares (PREP) para presidente de la república a nivel entidad. Recurso disponible en Internet: http://prep2012.ife.org.mx/prep/NACIONAL/PresidenteNacionalEdoVPC.html Recuperado en octubre de 2012.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. División municipal de Chiapas. Recurso disponible en Internet: http://www.cuentame.inegi.org.mx/mapas/pdf/entidades/div_municipal/chismpios.pdf Recuperado en marzo de 2014.
- Jiménez, E. y Verduzco, G. (2009). La sintaxis espacial de la vida doméstica. Una comparación urbano-rural. *Palapa* (2): 45-52.
- La Jornada. Otro fracaso: ciudades rurales sustentables. Recurso disponible en Internet: http://www.jornada.unam.mx/2013/05/04/socieda-d/040n1soc Recuperado en febrero de 2014.
- Lefebvre, H. (1991). Critique of Everyday Life, Vol. I. Introducción. Gran Bretaña: Verso.
- Lindón, A. (2006). Geografía de la vida cotidiana. En Hiernaux, D. y Lindón, A. (directores). *Tratado de geografía humana*. México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, pp. 356-401.

- Lindón, A.; Hiernaux, D. y Aguilar, M. (2006). De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: A modo de introducción. En Lindón, A.; Aguilar, M. Á. y Hiernaux, D. (Coords.). Lugares e imaginarios de la metrópolis. México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, pp. 9-25.
- Lloyd, R. (2000). Grit as Glamour: Neo-Bohemia and Urban Change. University of Chicago (unpublished. ms.).
- Marcuse, P. y Van Kempen, R. (2000). Globalizing Cities. Gran Bretaña: John Wiley and Sons.
- Peña, A. (2013). Procesos organizativos, liderazgos y autoridades locales de la Ciudad Rural Sustentable Santiago El Pinar. Tesis para obtener el grado de licenciada en Gestión y Autodesarrollo Indígena. México: Universidad Autónoma de Chiapas.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Indicadores de desarrollo humano y género de México 2000-2005. Recurso disponible en Internet: http://www.undp.org.mx/IMG/pdf/Chiapas.pdf Recuperado en enero de 2013.
- Ruiz, C. (2014). Prácticas sociales y vida cotidiana de los habitantes en las Ciudades Rurales Sustentables Nuevo Juan de Grijalva v Santiago El Pinar, Chiapas. Tesis para obtener el grado de Doctora en Estudios Regionales, México: Universidad Autónoma de Chiapas. Consorcio de Ciencias Sociales y Humanidades.
- Sassen, S. (2004). La ciudad global: introducción a un concepto. Cronicón. Recurso disponible en Internet: http://www.cronicon.net/ForoUrbano/bogota/pdf/Documento1.pdf Recuperado en mayo de 2015.
- Schütz, A. (1962). El problema de la realidad social. Argentina: Amorrortu.
- Soldano, D. (2008). Vivir en territorios desmembrados: un estudio sobre la fragmentación socioespacial y las políticas sociales en el área metropolitana de Buenos Aires (1990-2005). Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social: Los relatos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI. Colombia: CLACSO, pp. 37-69.
- Veiga, D. (2004). Desigualdad social y fragmentación urbana: un obstáculo para una ciudad democrática. En Ana Clara Torres Ribeiro (Coord.). El rostro urbano de América Latina. Argentina: CLAC-SO. pp. 193-209.
- Velázquez, E. (2001). Territorios de los Popolucas de Soteapan, Veracruz: Transformación en la organización y apropiación del espacio. Relaciones (87): 15-48.

Visos de una fragmentación residencial en el pueblo de Tlayacapan, Morelos

GERARDO GAMA HERNÁNDEZ, MIGUEL ÁNGEL CUEVAS OLASCUAGA, CONCEPCIÓN ALVARADO ROSAS Y RICARDO GÓMEZ MATURANO

Introducción

El crecimiento de las ciudades ha manifestado diferentes formas de expresión en la morfología urbana, dando como resultado un abigarrado conjunto de elementos que manifiestan expresiones diversas, tales como las enfocadas al lugar de residencia, es decir, la vivienda y los agentes que intervienen en la construcción o desconstrucción de ella. Como menciona Quero (2004: 197), el espacio urbano es un elemento que no se puede separar de la condición humana, es decir, de su hábitat; por tal motivo, va más allá de la forma física en tanto que involucra lugares de encuentro, satisfacción, desconsuelo y experiencias dentro del espacio urbano, así como los ritos y mitos de cada época de la civilización.

Este espacio urbano puede organizarse a partir de dos impulsos: el sentido práctico y la predisposición al gozo estético. Esto propicia una relación territorial habitable para permitir leerla, hacer representaciones mentales (estructura) e interpretar el significado de las formas con que se exhiben las emociones en la gente y se expresan las aspiraciones de la sociedad. La estructura y el pensamiento son dos atributos vinculados respectivamente a las nociones de orientación y cosmopolitismo, cuyos elementos aseguran la configuración y el proyecto del territorio para la generación y expansión del espacio urbano y, de igual forma, de la actividad que se suma a ello (Quero, 2004: 198).

Con base en lo anterior, el objetivo de este trabajo es evidenciar los primigenios dispositivos residenciales que se han creado en un pueblo mexicano, Tlayacapan, Morelos.

Urbanizaciones cerradas y su relación con la fragmentación residencial

Dentro de la organización del espacio urbano, particularmente el uso del suelo residencial, existen paisajes fragmentados en enclaves protegidos y excluyentes, los cuales habitan y reemplazan a los lugares locales o a la morfología tradicional. Es decir, estas fortificaciones son nodos de circuitos nacionales o internacionales de capital y cultura, los cuales están colonizando y reemplazando a los lugares locales (Judd, 2003: 51-52). Según Sorkin en 1992 (citado en Judd, 2003: 52), "la nueva ciudad reemplaza la anomalía y el encanto de los lugares [locales], un urbanismo genérico conjugado sólo con un appliqué". Es decir, este nuevo urbanismo se caracteriza por "niveles crecientes de manipulación y vigilancia" y por "nuevas formas de segregación" puestas al servicio de una "ciudad de simulaciones, la ciudad de la televisión, la ciudad como un parque temático" y una ciudad cerrada. Lo que significa, en otras palabras, que ciertas partes de la ciudad comparten las mismas funciones y actividades de manera homogénea, pero fuera de ellas es heterogénea y diversa.

Dichas "cualidades" del espacio posmoderno de la ciudad son un palimpsesto que ha borrado las marcas de la morfología tradicional para incrustar otras ajenas, como son las urbanizaciones cerradas.¹ Como menciona Bellet (2007: s/p), se presenta una relación intrínseca entre la difusión de nuevos bienes residenciales de carácter exclusivo y privado, como las urbanizaciones valladas; estos dispositivos son característicos de la sociedad posmoderna, surgidas en la mitad del siglo XX. Dentro de los estudios urbanos resalta el proceso de fragmentación, discontinuidad y la emergencia de las minorías.

David Harvey (2003) menciona que la sociedad moderna está colmada de meta-mensajes que favorecen al capital e inmanentemente a los agentes privados que someten sus bienes a la ley de la oferta y la demanda. Esta dinámica urbana minimiza el quehacer de los gobiernos locales, nacionales o regionales para organizar el

¹ Una urbanización cerrada tiene diferentes denominaciones: gated community, ciudadela cerrada o privada, barrio cerrado o privado, y country. Particularmente en esta investigación se utilizó el término de urbanizaciones cerradas para englobar estas expresiones urbanas, ya que comprende los fraccionamientos o conjuntos cerrados.

destino de las ciudades; tal es el caso de la residencia con un diseño arquitectural definido en ciertas partes de la geografía urbana, en contraposición a los grandes espacios perdedores y desprotegidos en este proceso de construcción espacial de lo urbano.

La ciudad contemporánea toma forma en la estructura, en la función, en la cultura, en los valores y estilos de vida al poner en evidencia nuevos anillos e imágenes que construyen los bocetos actuales y futuros de lo que se pretende dar a conocer a través de los gobiernos locales en los planes, programas y proyectos que refieren o describen el ideal de ciudad "moderna".

David Harvey (citado en Judd, 2003: 52), reitera la preocupación, frecuentemente expresada, acerca de que las ciudades están siendo transformadas en copias satanizadas y rutinarias unas de otras, "prácticamente idénticas de ciudad en ciudad". Del mismo modo, para referirse a los centros comerciales localizados en las ciudades, Baudrillard (citado en Judd, 2003: 53) menciona que los shopping centers (centros comerciales) son lugares en los cuales "el arte y el ocio se mezclan con la vida cotidiana" y constituyen, en efecto, subculturas que establecen por sí mismas un contexto perfecto para el consumo a través del "total condicionamiento de la acción [espacio] y el tiempo". Las urbanizaciones cerradas, fortificadas o valladas, al igual que los enclaves turísticos, pueden operar de manera similar, envolviendo a los visitantes y a los residentes en un ambiente que inunda sus sentidos con los signos, símbolos del consumo y del juego.

Estas urbanizaciones,² al igual que los enclaves turísticos, están diseñados para reglamentar a sus habitantes o visitantes; en ellas predomina el aspecto de controlar el deseo, el consumo, el movimiento y el tiempo (Judd, 2003: 56). Estos aspectos se describen a continuación:

• El deseo y el consumo están normalizados por el fomento, promoción y mercadotecnia, es decir, un conjunto de principios y prácticas que buscan el aumento de un modelo particular de vivienda o de *resort* a través de la demanda.

² Para mayor detalle sobre urbanizaciones cerradas, véase Cabrales (2002); Roitman, (2004); Alvarado y Di Castro (2010).

• El tiempo y el movimiento (espacio) están rigurosamente confinados por elementos físicos en el lugar, tales como áreas ajardinadas, grandes solares, alberca(s), espacios confinados para desarrollar ejercicios físicos, así como por cámaras y guardias de seguridad.

Desde la perspectiva de la geografía, la estructura espacial urbana refleja el surgimiento de una cultura que gira en torno a la preocupación por la "calidad de vida" (Lloyd, 2002), la cual se puede aspirar por medio de áreas valladas que permiten el acceso de manera discrecional. Por su parte, el uso del tiempo está delimitado por la programación y representación de los lugares de reunión.

Este bien inmueble exitoso (urbanizaciones cerradas) persigue que sus habitantes posean un ambiente prestigioso, con privacidad, bien cuidado, un entorno exclusivo, con adecuados equipamientos comunes, distinción social y seguridad. Dichas áreas privativas vienen a conformar un crisol urbano en cuyo espacio se reúnen circuitos de capital y cultura globalizados que representan lo local y lo extravagante, lo cosmopolita y lo provinciano.

La urbanización cerrada es un patrón que se presenta en diferentes partes del mundo; es un fenómeno de escala global ya que comparten características como el aislamiento, la seguridad y el individualismo. En conjunto el bien inmueble se posiciona con gran valor al instalar elementos de vigilancia y registro de las personas que ingresan y salen del amurallamiento residencial. Estos dispositivos cerrados se encuentran presentes en la ciudad posmoderna, y provocan una fragmentación urbana, una expansión territorial y sectorización del espacio.

Según Callies, Franzese y Guth (2002: s/p) los gated communities o las urbanizaciones cerradas se "han expandido rápidamente desde los Estados Unidos, donde a comienzos del siglo XXI ya contaban con más de ocho millones de residentes en todo el país y suponían más del 80% del total de las nuevas promociones de las áreas urbanas". Estos dispositivos se han manifestado en ciudades que cuentan con grandes contrastes sociales, desigualdad, exclusión, segregación y pobreza.

Las urbanizaciones cerradas se posicionaron muy bien como un producto exitoso en Latinoamérica; tal fue su notoriedad que en algunas partes de Europa occidental se ha expandido el modelo como resultado de la reestructuración económica y el deterioro de los servicios urbanos proporcionados por el sector público. En algunos países se ha motivado a la población a vivir de manera vallada incluso sin que el aspecto de la inseguridad sea uno de los principales motivos del confinamiento (Borsdorf, 2003; Chevalier y Carballo, 2005; Blandy y Lister, 2005; Wehrhahn y Raposo, 2006). Pero en Latinoamérica la inseguridad, así como la violencia y la polarización social explican la necesidad de las clases altas, medias-altas, e incluso medias, de protegerse de contextos urbanos poco seguros y en muchos casos fuertemente degradados (Capron y González, 2006).

Otro espacio donde ha crecido de manera importante el número de urbanizaciones cerradas en las últimas décadas es en Europa del este. Tanto en Rusia como en las repúblicas excomunistas, el cambio económico ha llevado aparejado la formación de mayores brechas sociales y la aparición de nuevas elites económicas que demandan urbanizaciones de calidad, en entornos cuidados y seguros, donde se ofrezca, además, una cierta homogeneidad social y un modelo de vida similar al estadounidense (Stoyanov y Frantz, 2006).

Estos trozos en la morfología urbana abonan a la fragmentación, entendida como estructuras que propician procesos de desigualdad, exclusión social, segregación o "tugurización", a partir de una cierta "ecología del miedo" (Davis, 2001) que ordena la ciudad en función de un distanciamiento del otro. Desafortunadamente la globalización contribuiría a aumentar las desigualdades socio-territoriales, impidiendo la integración de cada fragmento en la dinámica de la ciudad, por lo que este tipo de fragmentación correspondería, más que nada, a una fractura social reflejada en el espacio, que desata las luchas por el derecho a la centralidad.

Dentro de la morfología urbana existe un posicionamiento de unas áreas y un decaimiento de otras que da como resultado la policentralidad que ha derivado hacia un proceso con consecuencias sociales y urbanas de fragmentación, dejando personas y territorios excluidos de las posibilidades de integración y desarrollo que ofrece el nuevo modelo. De esta manera, la nueva policentralidad es discriminante, ya que conecta territorios y lugares según su grado de funcionalidad. Entre ellas están las urbanizaciones cerradas, las

cuales son consideradas como conjuntos de residencias acomodadas de manera horizontal o vertical y protegidas por una barrera física, ya sea una caseta de vigilancia con cámaras de video, o simplemente una "pluma" que separa a los residentes del resto del tejido urbano. Dichas urbanizaciones han transitado por diferentes estadios que se reflejan en el aspecto visual de las construcciones, así como en su manera de funcionar (Alvarado, 2011: 14).

¿Relaciones entre las urbanizaciones cerradas, el turismo y el desarrollo urbano?

Una de las políticas públicas regionales enfocadas al turismo ha sido la ejecutada a través de la Secretaría de Turismo (SECTUR), pueblos mágicos. Dicha política trata de incentivar el turismo sustentable y a través de él detonar el desarrollo local de pequeñas localidades que sean capaces de sostener esta actividad, donde sus pobladores sean los agentes receptores del beneficio económico generado. El Programa Pueblos Mágicos (PPM) es una iniciativa del gobierno mexicano que está enfocada a un turismo rural; por medio de este programa se apoya a localidades de hasta 20 mil habitantes que posean atractivos culturales susceptibles de ser comercializables por la actividad turística a escala local, regional y nacional, y que sean lugares reconocidos por tener un encanto que embelese a todos los visitantes (Alvarado, 2015: 17).

Tlayacapan tiene el distintivo oficial de pueblo mágico desde 2011, año en el que se empezó a promocionar un atractivo fresco para la promoción de viviendas de descanso por parte de inmobiliarias, las cuales han provocado una sigilosa transformación territorial del tejido tradicional. La promoción inmobiliaria ha provocado que la vivienda se utilice sólo como segunda residencia, es decir, residencia de fines de semana, fines de semana largos, puentes largos o temporada vacacional. El desarrollo urbano amenaza la conservación de los jagüeyes y los canales que en un futuro pudieran verse comprometidos por el amurallamiento de los fraccionamientos cerrados y grandes rancherías.

La expansión del desarrollo urbano en la cabecera municipal de Tlayacapan, a través del uso del suelo residencial, y particularmente por los fraccionamientos cerrados, calles privadas y condominios genera un tejido urbano particular. A pesar del crecimiento reciente del poblado la población no ha dejado de mantener las festividades, tradiciones y costumbres que lo caracterizan desde épocas prehispánicas. El misticismo que invade el pueblo potencia y coadyuva al legado cultural del turismo puesto que algunos residentes avecindados acuden a las celebraciones.

El crecimiento urbano contemporáneo se sitúa en la periferia o borde del pueblo, donde los dispositivos de viviendas de un nivel socioeconómico medio y alto se mimetizan en el entorno, dándole un toque de modernidad y exclusividad, al mismo tiempo que propician la fragmentación territorial que podría originar un nivel de apropiación del espacio urbano relacionado con distintos grupos sociales, tal y como lo mencionan De Mattos (2002) y Méndez (2004). A esta discreta y moderna expansión urbana en Tlayacapan se yuxtaponen los vicios o costos de un exquisito pueblo mexicano, como son los incidentes de robo a casa habitación localizados en las periferias; se han presentado robos de objetos de valor en las residencias, utilizando para ello la intimidación y privación de la libertad de trabajadores y moradores (Tomantzin, 2015).

Es importante destacar que la transformación territorial experimentada en México atiende a ciertos factores que contribuyen a alterar el tejido urbano tradicional: se modifican las actividades productivas, las tradiciones y las costumbres, y la cotidianidad en general, en pos de encontrar mejores niveles de bienestar. En este marco, la dinámica que adquieren los poblados por la introducción, impulso y, en dado caso, la consolidación de las actividades productivas, entre ellas el turismo, favorece los asentamientos humanos. El turismo representa un acicate para detonar el desarrollo sustentable, a partir de una política turística regional encabezada por la Secretaría de Turismo (SECTUR).

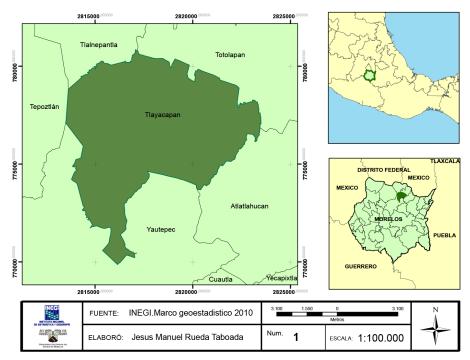
Pueblos Mágicos es una de las políticas regionales de la SECTUR, que ha sido el vehículo para conseguir el desarrollo turístico sustentable de las localidades de hasta 20 mil habitantes a través de la comercialización del patrimonio cultural. Dicho de otra manera, en estas poblaciones se ponen en valor los elementos patrimoniales como son las tradiciones, la gastronomía, los edificios

arquitectónicos con valor histórico, las casas de adobe y el entorno natural, entre otros.

Tlayacapan, características singulares de un pueblo mágico

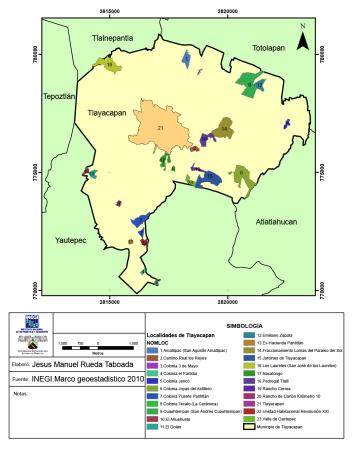
Tlayacapan se localiza en la parte noreste del estado de Morelos, entre los paralelos 18° 57' latitud norte y 98° 59' longitud oeste respecto del meridiano de Greenwich. Sus colindancias son al norte con el municipio de Tlalnepantla, al sur con Yautepec, al este con Totolapan y Atlatlahucan, y al oeste con Tepoztlán. La distancia aproximada hacia la capital del estado, Cuernavaca, es de 60 kilómetros (ver mapa 1). Dicho municipio se encuentra enclavado en la reserva de la biosfera "Sierra del Chichinautzin". Su posición posibilita a sus pobladores que contemplen el paisaje orográfico con sus formas caprichosas de cada una de las peñas pertenecientes a la Sierra del Tepozteco, la cual se encuentra inserta en la reserva.

Mapa 1. Localización del municipio de Tlayacapan



El municipio de Tlayacapan se halla conformado por 38 localidades con un total de 16 mil 543 habitantes para 2010; para la Encuesta Intercensal de 2015 registró 17 mil 714 (INEGI, 2015). Al término de la primera década del siglo XXI, la cabecera municipal estaba considerada como una localidad urbana con una población de 7 mil 989 individuos; el resto de los asentamientos humanos se encuentra distribuido en localidades rurales (entre 1 y 2 mil 500) ubicadas en campos de riego o rancherías inactivas (ver mapa 2). De acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010 realizado por el INEGI, este sitio urbano alberga 48.3% del total de la población del municipio. Dichos datos evidencian que casi la mitad de la población municipal se concentra en un solo punto y el resto de los poblados se distribuyen de manera dispersa.

Mapa 2. Centros de población en el municipio de Tlayacapan



La cabecera municipal cuenta con un total de 4 mil 002 viviendas particulares habitadas, de acuerdo al catálogo de localidades del Sistema de Apoyo para la Planeación de la SEDESOL (2013). Tlayacapan se ha distinguido, desde tiempos prehispánicos, por ser un lugar de paso obligado hacia el camino a Tenochtitlan, lo que condujo a que sus habitantes se especializaran en el labrado y comercialización de cera, que abastecía a todos los poblados del altiplano (PMDT, 2014: 68). Esta destacada actividad productiva permitió que la población se concentrara en la cabecera municipal y que en el resto del territorio predominaran las actividades primarias.

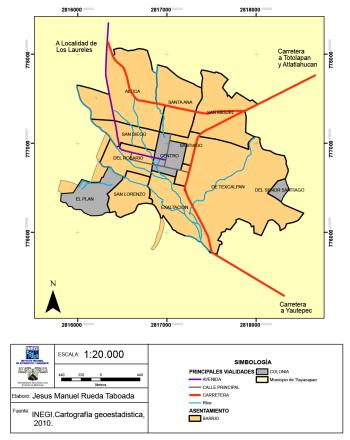
La actividad relacionada directamente con las labores del campo se debe, entre otros factores, a la presencia de varios sistemas agrícolas; entre estos sistemas sobresalen las terrazas, localizadas principalmente en el norte y nororiente de la localidad, así como un sistema de jagüeyes.³ Este sistema se identifica por tener diseños hidrológicos adaptados a las condiciones geográficas de la localidad; algunos actualmente se mantienen con varios canales dentro de la traza urbana de Tlayacapan, a pesar de que el crecimiento urbano reciente se ha caracterizado por la llegada de nuevos residentes, principalmente de la Ciudad de México.

La cabecera municipal cuenta con una trama urbana generalmente reticular, la cual se encuentra dividida por la carretera federal número 113. Tal demarcación está dividida por barrios y colonias (ver mapa 3). Cabe distinguir que en 1534 se edificó la primera iglesia para la orden de los agustinos, y 20 años más tarde se convirtió en el convento de San Juan Bautista, que actualmente forma parte de la ruta turística de los Conventos de Morelos (PMSUST, 2013: 158). En la segunda mitad del siglo XVI "se erigieron 36 construcciones de menor magnitud, llamadas capillas-posas distribuidas por los diferentes barrios que conforman el pueblo" (PMSUST, 2013: 159-160). Entre estas capillas se encuentran la de Santa Ana, De la Exaltación, De Santiago, Del Rosario, San Jerónimo, San Lorenzo y La Asunción. Además de los barrios con los que cuenta Tlayacapan se ubican tres colonias: Centro, Del Señor Santiago y El Plan.

³ Los jagüeyes, también conocidos como ollas de agua, cajas de agua, aljibes, trampas de agua o bordos de agua, son depresiones sobre el terreno que permiten almacenar agua proveniente de escurrimientos superficiales. Jagüey es un vocablo latino que significa balsa, zanja o pozo lleno de agua, en el que abreva el ganado (SAGARPA, 2009: 2).

El municipio de Tlayacapan cuenta con una superficie de 52 mil 136 km²; con la nueva reforma al artículo 27 constitucional, en lo que se refiere a la legalización de la privatización del ejido, está aumentando el porcentaje de propiedad privada (PMDT, 2014: 77-78). Esta normativa ha permitido que el crecimiento urbano reciente se presente sobre tierras de propiedad social que se someten al cambio de vocación, es decir, de suelo agrícola a urbano.

Mapa 3.
Barrios y colonias de la localidad de Tlayacapan



Metodología para determinar la fragmentación residencial

Para esta investigación se partió de los datos recogidos por el Censo de Población y Vivienda del INEGI 2010; a partir del análisis geoestadístico, con la herramienta de información geográfica (ArcGis), se

determinó la tipología de vialidad, identificando callejones y calles privadas y cerradas. Para ubicar en un polígono no mayor a una cuadra las casas que se encontraban en ella, y teniendo el acceso por esta tipología de calles, al triangular las viviendas se corroboró la información mediante la interpretación fotográfica proporcionada por Google maps. También se pudo verificar si dichas viviendas formaban parte de una urbanización cerrada, es decir, de algún fraccionamiento, condominio o calle privatizada por los propietarios de las casas que tienen acceso por estas vialidades.

Para obtener el resultado total de las casas que se encuentran en una urbanización cerrada fue importante el cruce de datos vectoriales del tejido urbano más la base de datos de las calles de la localidad, además de la base de datos del censo de vivienda del mismo año; el resultado fue el total de viviendas pertenecientes a una urbanización cerrada.

A partir del análisis de las viviendas que se encontraban con un tipo de vialidad privada o cerrada se determinó la siguiente tipología:

Vivienda residencial: amplios jardines y alberca, diseño arquitectural contemporáneo con materiales prefabricados (arcilla, adobe, ladrillo de barro rojo recocido, etcétera) y amplias extensiones de terreno.

Vivienda de arquitectura vernácula: presentan ausencia de diseño arquitectural formal contemporáneo y predominantemente son viviendas unifamiliares.

Con base en esta información se obtuvo el mapa 4, en el cual se observan las viviendas que son parte de una urbanización cerrada (aparecen bajo la denominación de vivienda residencial); también se tomaron en cuenta algunas rancherías de gran extensión que se encuentran totalmente amuralladas, para un total de 195 viviendas localizadas en urbanizaciones cerradas.

Mapa 4.
Tipo de vivienda según acceso

Conclusiones.

Territorio fragmentado en el pueblo mágico de Tlayacapan

El mapa 4 evidencia cómo las urbanizaciones cerradas se encuentran distribuidas a lo largo y ancho de la cabecera municipal (localidad urbana) y en la periferia norponiente y suroriente, conectadas rápidamente a avenidas, calles principales y/o carretera. Esta conectividad es fundamental, ya que las viviendas confinadas deben conectarse con el resto de la entidad y con estados vecinos, como por ejemplo la Ciudad de México (CDMX). Es importante subrayar

PRIVADA

CALLES

INEGI.Cartografía geoestadistica,

la relación directa entre los tipos de vialidades y las urbanizaciones cerradas, que se ilustra en el mapa 4, así como la concentración de residencias localizadas en callejones, calles cerradas y privadas.

Del mismo modo, la presencia de ciertos servicios urbanos representa un factor de diferenciación, dado que estas residencias, al no contar con una red hídrica, adquieren el líquido a través de pipas de agua; para resolver este problema requieren de la explotación de pozos de agua. Esta práctica podría generar una futura escasez de ese líquido debido a que el escurrimiento se da hacia el sur del municipio, y no hacia donde se encuentra la mayor concentración urbana. El resto de las viviendas cuyos pobladores no tienen la capacidad de adquirir y/o almacenar agua queda a merced del abastecimiento discrecional del servicio por parte de las autoridades municipales.

La disposición de vialidades en correspondencia a las urbanizaciones cerradas y el abastecimiento de agua manifiestan, por un lado, la diferenciación de acceso a vialidades importantes y, por el otro, el tipo de vivienda y el abastecimiento de servicios urbanos. Estos elementos se convierten, entre otras cosas, en un factor de fragmentación residencial desde el momento de la creación de espacios aislados y segregados, cristalizados en la estructural morfológica y la disolución de un tejido social tradicional en Tlayacapan, Morelos.

Por otro lado, los trastornos urbanos generados por colocar en valor los territorios inmersos en un programa turístico federal y regional, como es el caso del programa Pueblos Mágicos, conduce a la creación de una red o redes alternas convencionales a los circuitos turísticos establecidos como una manera de ligar territorios disgregados que no han sido capaces de consolidar su destino. Esta política pública, más que cerrar brechas en los espacios locales agudiza la segregación y fragmentación, y esto, a su vez, se refleja en la disolución del tejido social y en la modificación de las actividades productivas con un nuevo sentido: la atracción de turistas o visitantes a un pueblo mexicano con características ajenas a la identidad de los residentes originarios del poblado.

Bibliografía

- Alvarado, C. (2015). Conservación del patrimonio cultural en el Pueblo Mágico de Tepoztlán, Morelos (2001-2012). *Territorios* (32): 15-33.
- Alvarado, C. (2011). Espacios cerrados en la transformación del tejido urbano en Cuernavaca. *Inventio* (13): 13-18.
- Alvarado, C. y Di Castro, M. (2010). Las barrancas y la segregación socioterritorial en la zona norponiente de la ciudad de Cuernavaca, Morelos. En Carlos Bustamante Lemus (Coord.). Situación actual del país: políticas públicas y desarrollo regional sustentable. México: UNAM-IIEc, pp. 1-17.
- Blandy, S. y Lister, D. (2005). Gated Communities: (Ne)gating Community Development? *Housing Studies* (2): 287-301.
- Bellet, C. (2007). Los espacios residenciales de tipo privativo y la construcción de la nueva ciudad: visiones de privatopia. *Scripta Nova* (254). Recurso disponible en Internet: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24508.htm Recuperado en marzo de 2015.
- Borsdorf, Axel (2003). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova*. Recurso disponible en Internet: httm Recuperado en octubre 2009.
- Cabrales, L. (Coord.) (2002). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: UNESCO/Universidad de Guadalajara.
- Callies, D.; Franzese, P. y Guth, H. (2002). Urbanizaciones encerradas, pactos y problemas. Ciudad y Territorio. *Estudios Territoriales* (133-134): 473-490.
- Capron, G. y González, S. (2006). Las escalas de la segregación y de la fragmentación urbana. *Trance* (49): 65-75.
- Chevalier, J. y Carballo, C. (2005). Los espacios cerrados residenciales: en busca del entre-sí. Estudio comparativo de entre el norte y el sur del continente americano. Ponencia presentada en el VII Coloquio Internacional de Geocrítica "Los agentes urbanos y las políticas sobre la ciudad", Santiago de Chile.
- Davis, M. (2001). Más allá de Blade Runner. Control urbano; la ecología del miedo. EUA: Virus.
- De Mattos, C. (2002). Santiago de Chile de cara a la globalización, ¿otra ciudad? *Rev. Sociol. Polít.* (19): 31-54.
- Harvey, D. (2003). Espacios de esperanza. España: Akal.
- INEGI (2015). Encuesta Intercensal. México. Recurso disponible en Internet. http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mor/poblacion Recuperado en febrero de 2016.
- Judd, D. (2003). El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *Eure* (87): 51-62.
- Link, F. (2008). De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile. Centro-H (2): 13-24.

- Lloyd, R. (2002). Art and Neighborhood Redevelopment in Chicago. Journal of Urban Affairs (5): 517-532.
- Méndez, R. (2004). Transformaciones económicas y dinámicas urbanas: la periferia metropolitana de Madrid. En Guillermo Aguilar (Coord.). Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países. México: CONACYT/UNAM/Cámara de Diputados, pp. 119-143.
- Morelos, R. (2015, 5 de mayo). Comando saguea 15 casas de un fraccionamiento en Tlayacapan. La Jornada. Sección Estado, p. 22. Recurso disponible en Internet: http://www.jornada.unam.mx/2015/05/05/ estados/022n1est Recuperado en noviembre de 2015.
- Plan Municipal de Desarrollo de Tlayacapan, Morelos (2014). Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos. Dirección General de Legislación. Subdirección de Informática Jurídica 2013-2015. México. Recurso disponible en Internet: http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/reglamentos_municipales/ pdf/VPLANTYMO.pdf Recuperado en noviembre de 2015.
- Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Tlayacapan (PM-DUST) (2013). Ayuntamiento de Tlayacapan, Morelos.
- Prada, J. (2010). Las gated communities como expresión de los nuevos contextos urbanos y socioculturales: un estado de la cuestión. Ánaulo Recto. Revista de Estudios sobre la Ciudad como Espacio Plural (2): 2019-234. Recurso disponible en Internet: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3626032 Recuperado en septiembre de 2015.
- Quero, D. (2004). La urbanización del turismo. Un punto de vista clásico. En Joaquín Aurioles Martín (Coord.). Las nuevas formas del turismo. España: Caja Rural Intermediterránea, pp. 197-214.
- Roitman, S. (2004). Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. Revista de Geografía Norte Grande (32): 5-19.
- SAGARPA (2009). Ollas de agua, jagüeyes, cajas de agua o aljibes. México: Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación. Subsecretaría de Desarrollo Rural Dirección General de Apoyos para el Desarrollo Rural, p. 2. Recurso disponible en Internet: http://www.sagarpa.gob.mx/desarrolloRural/Documents/fichasCOUSSA/Ollas%20de%20agua.pdf Recuperado en enero de 2016.
- Secretaría de Desarrollo Social (2013). Catálogo de localidades. SEDESOL. Recurso disponible en Internet: http://www.microrregiones.gob. mx/catloc/LocdeMun.aspx?tipo=clave&campo=loc&ent=17&mun=026 Recuperado en febrero de 2014.
- Stoyanov, P. y Frantz, K. (2006). Gated Communities in Bulgaria: Interpreting a New Trend in Post-communist Urban Development. Geojournal (66): 57-63.
- Tomantzin, P. (2015, 20 de noviembre). Apunta a policías 'megarrobo' de 16 casas en Tlayacapan. Excelsior. Sección Seguridad. Recurso disponible en Internet: http://www.excelsior.com.mx/nacional/2015/05/05/1022528#view-1 Recuperado en enero de 2016.

GERARDO GAMA HERNÁNDEZ, MIGUEL ÁNGEL CUEVAS OLASCUAGA, CONCEPCIÓN ALVARADO ROSAS Y RICARDO GÓMEZ MATURANO

Wehrhahn, R. y Raposo, R. (2006). The Rise of Gated Residential Neighbourhoods in Portugal and Spain: Lisbon and Madrid. En Glasze, G.; Webster, C. y Frantz, K. (Eds.). Private Cities: Global and Local Perspectives. USA: Routledge. pp. 167-186.

Privatización de los espacios de movilidad

Anayeli Pérez González

Introducción

En el presente trabajo se pretende analizar las transformaciones en la infraestructura de transporte realizadas con capital privado, las cuales son justificadas por el gobierno como la única forma de dar solución al problema de provisión de este servicio. Específicamente se estudia el caso de las intervenciones realizadas en los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAM) de la Ciudad de México, y se pone en cuestión si dichas transformaciones privatizadoras han repercutido en la movilidad urbana.¹

La importancia de los CETRAM radica en que estos son nodos donde confluyen diversos modos de transporte; representan nuevos centros en la ciudad y son espacios articuladores al interior de la misma, y de esta con el resto debido a su ubicación estratégica en los principales corredores de viajes en la Zona Metropolitana del Valle de México. Además, representan lugares de multimodalidad, aspecto que promueve el Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018 porque considera que estos sitios constituyen motores de desarrollo; ello explica que esta iniciativa se vea reforzada con programas y políticas públicas. En resumen, nos encontramos ante estrategias que repercuten directamente en la movilidad urbana y el espacio público.

¹ Se basa en los avances teóricos, históricos y metodológicos de la investigación realizada para la tesis de maestría en curso en Ciencias de la Arquitectura y Urbanismo del Instituto Politécnico Nacional, la cual hasta el momento se titula "La privatización del espacio público y la exclusión en la movilidad urbana: los Centros de Transferencia Multimodal".

Estas acciones se han llevado a cabo mediante las concesiones en favor de la iniciativa privada, la cual se encarga de ordenar los espacios al mismo tiempo que los aprovecha para su beneficio. De acuerdo con el Fideicomiso de la Ciudad de México, estas iniciativas en la construcción y operación de la infraestructura del transporte han estado encaminadas a la mejora del servicio en el transporte y a la accesibilidad, así como a lograr la meta de facilitar la movilidad, y se espera que se continúe con esta tendencia.

Dado lo anterior, resulta necesario analizar la pertinencia de dichas intervenciones; para ello se parte del supuesto de que tales transformaciones son consecuencia de las tendencias privatizadoras resultantes del neoliberalismo en México. También se hacen presentes los problemas y críticas de la dicotomía espacio público-privado, el debate que cuestiona los usos del espacio, así como las asociaciones y relaciones espaciales en la ciudad, ya que en el espacio urbano se llevan a cabo diversas actividades, inclusive las relacionadas con la movilidad. Se continúa con los acercamientos a la movilidad que en un proceso evolutivo ha pasado de un concepto relacionado con el transporte a un concepto amplio que implica también otros aspectos; se la concibe, por tanto, como una práctica social asociada a la necesidad de desplazamiento. Se finaliza con la exposición del caso de estudio y la metodología a utilizar para el análisis de las transformaciones y sus repercusiones en la movilidad, y con unas breves conclusiones preliminares.

El neoliberalismo y la privatización de la infraestructura del transporte

El neoliberalismo se basa en un conjunto de ideas bastante alejadas del liberalismo del siglo XIX, posterior a la revolución francesa de 1789, el cual defendía la necesidad de un Estado de bienestar e igualdad. En cuanto a las posturas que pudieran definir la eficiencia del sistema y el cumplimiento de sus propósitos, Wallerstein (2003) señala que los liberales afirmaban que este tipo de Estado aseguraba la libertad, pero se olvidaba de garantizar su ejercicio pleno e igualitario para todos los grupos.

El modelo económico neoliberal defiende la desregulación de los mercados y el papel protagónico de la iniciativa privada y limita el papel del Estado en la economía; surge de una nueva configuración económica capitalista en 1930 que permitiera superar la crisis y como crítica al Estado de bienestar. Al respecto Harvey (2007: 8) señala que a este proceso se le conoce como globalización, el cual distingue entre el modelo económico previo a la Primera Guerra Mundial, del surgido durante la Guerra Fría; fue puesto en marcha por Margaret Thatcher en Gran Bretaña en 1979 y por Ronald Reagan en Estados Unidos en 1980.

Las posturas teóricas confrontadas en el neoliberalismo son "La mano invisible" de Adam Smith, que propone la existencia de un orden natural el cual rige la economía y no necesita la intervención del Estado, y el principio de laisser faire (dejar hacer) del economista Milton Friedman, que promueve la libre competencia en el mercado y concibe que el papel del Estado solo debe garantizarla, pero sin intervenir directamente en la economía (Méndez, 1998: 3).

En el caso de México el neoliberalismo ha favorecido a pequeños grupos en los cuales se concentran el poder y la riqueza manteniendo en la pobreza a la mayor parte de su población. Méndez (1998: 6) señala que la implantación de este modelo económico inicia con el sexenio de Miguel de la Madrid (1982-1988) y se ha caracterizado por ser un sistema impuesto, autoritario e incompleto que ha provocado polarización social. De igual manera Harvey (2007: 103) señala que en México el neoliberalismo funge como un proyecto económico y político que ha provocado un programa de austeridad, el cual ataca principalmente a la población más pobre y que en cambio protege al pequeño grupo de magnates.

El neoliberalismo, como producto de una reorganización económica, mantiene en su modelo las lógicas de expansión y transformación urbana con principios que promueven la privatización de los servicios, esto con el fin de cumplir con los compromisos de un mundo globalizado. Estas acciones se ven reflejadas mediante transformaciones que se dan, en principio, por un proceso de control y homologación, y que se apoyan en políticas que redimensionan el papel del Estado, de las empresas y de los diversos organismos (Pradilla, 1994). Dichas políticas descentralizadoras se han basado en la búsqueda de mejoras en los servicios y en la calidad de

vida, y conciben a la privatización como el elemento que ayuda a lograr dichos objetivos e incrementar la eficiencia del Estado (Marcano, 1999: 200).

Así también para Figueroa (2005: 42) estas políticas libremercadistas son consecuencia de las transformaciones económicas que promueven la inserción a un proceso globalizador, y se caracterizan por señalar una mayor participación del sector privado en situaciones que anteriormente podrían denominarse exclusivas del Estado. El abandono de la gestión y control del desarrollo urbano por parte del Estado y la intervención de actores privados han resultado con formas urbanas valiosas para el mercado, pero que contienen la capacidad de gestión estatal mediante el proceso internacional globalizador (Janoschka, 2002: 15).

Esta estrategia privatizadora también se presenta en el caso del transporte, propiciando la creación de una serie de posturas que pretenden definir los puntos estratégicos que se deben cuidar en dichas intervenciones. Así pues, para Ortúzar (2003: 150) satisfacer la demanda de servicios de transporte requiere la interacción de tres elementos: la infraestructura o red, el conjunto formado por los distintos servicios y un sistema de gestión. Sin embargo, para él la oferta requiere la combinación de capital público y privado a través de las infraestructuras y de los distintos operadores de transporte.

La intervención urbana en México se ha visto reforzada con las modificaciones realizadas en el transporte y actualmente reforzadas bajo la idea de la multimodalidad; con ello se apuesta por un crecimiento basado en el reforzamiento de las vías de comunicación. Al respecto Navarro y Baceli (1999) mencionan que, para la formación económico-social mexicana, en los últimos tres lustros se han dado transformaciones profundas en las modalidades de organización social y de gestión pública. Específicamente ciertos servicios urbanos han sido objeto de políticas de readecuación institucional que han buscado responder a las exigencias neoliberales de modernización, productivismo y del retiro estatal de la prestación de los servicios urbanos básicos. Estas iniciativas descentralizadoras y privatizadoras se han dado de tal forma que los beneficios se concentran en los dueños de los capitales mientras que la mayor parte del país se encuentra en pobreza.

En consecuencia, las transformaciones realizadas en el espacio público y la construcción de estos nuevos espacios privados han propiciado la discusión sobre la pertinencia de dichos proyectos debido a que no responden a las necesidades de la población ni toman en cuenta las diferencias culturales y económicas de los habitantes de la ciudad; solo se preocupan por la obtención de ganancias.

El espacio público-privado

En el proceso de privatización van implícitos otros conceptos como espacio público y espacio privado, que toman sentido al tratar la dicotomía público-privado. En este sentido el debate se ha desarrollado a partir de las diversas posturas que tratan de definir qué son uno y otro. Estas posturas se ven determinadas por la "dimensión espacial que constituye a lo público y lo privado como contextos de acción" (Soto, 2009: 54).

Así pues, diferenciar lo público y lo privado implica diferenciar las acciones que determinarían el tipo de uso que se le da al espacio. Al respecto Rabotnikof (2008: 25) menciona que en las discusiones sobre lo público y lo privado se presentan dos problemas: por un lado, se pone en evidencia un sentido común político que identifica lo público con lo antiestatal, y con la no diferencia de las dimensiones del espacio público y privado (Soto, 2009: 56), ya que "cuando hablamos de lo público, no siempre está claro si estamos hablando de lugares, de lógicas o de conjuntos de valores" (Rabotnikof, 2008: 26).

En este mismo sentido Canclini (1996: 6-8) hace mención de la asociación de lo público con lo estatal, y de lo privado con las empresas, o la asociación de estos términos con la relación calle y casa. Además, señala el papel de la tecnología en esta relación y su importancia debido a que la re-articula, ocasionando la disminución del espacio público; esto es, los medios masivos de comunicación rompen el uso del espacio público en el momento en que crean "lazos socioculturales" imaginarios. Además, menciona que la representación de lo público y lo privado no necesariamente tiene que estar relacionada con "espacios territoriales", refiriéndose a las esferas de poder de Habermas, y reconoce también la expresión

física de esta relación, que se da cuando los aspectos de lo público y privado reorganizan las relaciones espaciales en la ciudad.

El tratamiento que se ha dado al tema del espacio público se relaciona con la transformación de lo que se conoce como público y la reorganización de las relaciones en la ciudad. Merino (2008: 11) y Rabotnikof (2008: 28) consideran que se puede hablar de lo público y lo privado en tres sentidos básicos: lo público como lo que es de interés común; lo que se desarrolla a la luz del día; y a la connotación espacial que trata de lo exterior e interior. De la misma manera Soto (2009: 56) menciona que los criterios de distinción se basan en la percepción de la información en ambos espacios, es decir, lo que distingue lo colectivo y lo individual, la visibilidad y el ocultamiento, y finalmente, la apertura y la clausura.

En lo general la teoría se plantea a partir del cuestionamiento del proceso de transformación del espacio urbano y la conformación de un nuevo grupo de urbanistas denominados como posmodernos. El análisis del espacio urbano ha derivado en dos posturas: quienes hablan de la existencia del espacio público y de los nuevos urbanistas (posmodernos) argumentan que se ha "debilitado y perdido el espacio público" (Caldeira, 2000; Davis, 1990; Sennett, 1997; citados por Salcedo, 2002: 3). De acuerdo con Soto (2009), "algunos discursos alertan el debilitamiento y la pérdida del espacio público; por otro lado, lo privado recuperaría la centralidad llegando incluso a organizar la ciudad. Finalmente, para otros, las formas innovadoras de sociabilidad en la vida pública re-configurarían el fenómeno urbano" (2009: 54). Entonces es posible distinguir que el debate se centra en discutir las acciones de privatización de lo que antes fue público, o del uso público y privado que tienen algunos espacios en las ciudades, con el temor de que la privatización cobre prioridad sobre los espacios públicos.

Los urbanistas que hablan del debilitamiento y la pérdida del espacio público se caracterizan por idealizar al espacio público de la modernidad y cuestionar lo posmoderno. De acuerdo a Salcedo (2002: 4), estos "contrastan la ciudad actual con un pasado mítico, [...] y cuestionan los recintos propiamente post-modernos, calificándolos de pseudo o post públicos". Dentro de esta postura posmoderna, y considerando la autenticidad como otra característica del espacio público, algunos autores citados por Salcedo (2002:

3) como Baudillard (1983), Sorkin (1992), Boyer (1994) y Gottdiener (1997) mencionan que esta ha desaparecido. Por el contrario, Rabotnikof (2008: 27) refiere que en el debate entre lo público y lo privado no se debe caer en generalizaciones, ya que sus diferencias son construidas con base en las "lógicas binarias" de los espacios actuales y a la controversia que se da debido a las distintas disciplinas que lo analizan y a que no son universalidades. Finalmente, para Fainstein (1994), citada por Salcedo (2002: 5), el argumento de la pérdida del espacio público se basa en la poca tolerancia a los cambios; lo que se requiere es una ciudad deseable y tolerante que admita la diversidad y libertad.

El espacio público es un elemento determinante del comportamiento de las personas; las características propias del espacio permiten las relaciones sociales, la identificación simbólica y la integración cultural; las características espaciales que asume el espacio público con los procesos de homologación urbana y estandarización que dan como resultado una "continuidad formal y simbólica", lo cual crea categorías espaciales diferentes y nuevos íconos (De la Torre, 2011: 75).

Es necesario recalcar que la relación público-privado tiene que ver con el análisis de la reorganización que sufren las relaciones en la ciudad y la generación de nuevos usos, los cuales van de acuerdo con las transformaciones realizadas en el espacio. De aquí que surjan opiniones encontradas donde unas apuestan por la pérdida mientras que otras ven en estas transformaciones la oportunidad de reorganizar la ciudad. En suma, el espacio es el contexto en el que se pueden llevar a cabo diversas actividades; la importancia de esto radica en lo que se puede determinar en el espacio como su uso.

Los espacios de movilidad

El espacio urbano es el escenario de la vida urbana y, por lo tanto, de las actividades relacionadas con la movilidad. Por ello, uno de los primeros cuestionamientos, de acuerdo a Borja (1997) citado por Fernández y Pintabona (2004), radica en ver que toda voluntad política trae consigo una vocación transformadora: las "políticas de hacer ciudad en la ciudad" deberían partir de una reflexión

de la crisis de los territorios y de las nuevas realidades urbanas, que como en el caso de la movilidad individual generalizada y las nuevas centralidades, parecen imponerse a la continuidad formal y simbólica de los espacios públicos (2004: 18).

Así pues, se tiene un espacio que no permanece sin cambios a lo largo de la historia y que, al contrario, se transforma conforme a las necesidades de desplazamiento; al igual que el espacio, estas no son siempre las mismas, ya que dependen del contexto (Fernández y Pintabona, 2004: 16). En suma, se tiene un espacio que se transforma continuamente conforme al tipo de desplazamientos ejercidos en él, los cuales dependen directamente de las características de las actividades y el contexto de acción (Lefebvre, 2001, citado por Ramírez, 2009: 8). La calidad es su finalidad para proporcionar una adecuada interacción entre los individuos que lo utilizan.

Movilidad urbana: del transporte a la movilidad

Los estudios realizados en cuestiones de movilidad hacen referencia al movimiento natural del ser humano al mencionar que esta "es un atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento". Estos estudios han requerido ser multidisciplinarios debido a que el tema puede ser visto desde diversos enfogues dependiendo de la especialidad que lo estudie (Santos y Ganges y De las Rivas, 2008, en Ramírez, 2009: 2). De ese modo, se ha llegado al punto de considerar a la movilidad como una práctica social (Figueroa, 1990, citado por CDHDF et al., 2013: 21).

El término de movilidad referido al desplazamiento se amplía cuando se habla de movilidad urbana, donde se relacionan tiempo, espacio y actividades dentro de un sistema urbano, y donde el eje central para su análisis son las personas y las diferentes formas en que estas pueden transportarse. "La movilidad urbana remite a todas las movilidades de diferente escala espacial y temporal realizadas en el ámbito de un sistema urbano, pues hay referencias a la movilidad cotidiana vinculada a la migración pendular entre el hogar y el trabajo u otras actividades" (Gutiérrez, 2012: 62). Las formas específicas de movilidad son determinadas por causas diversas que se desarrollan en periodos de la historia determinados con factores

que le brindan características específicas (Ramírez, 2009: 1). Dichos factores se refieren al tipo de movimientos realizados a lo largo de la historia, que incluyen: el traslado de mercancías, con su mayor auge durante el capitalismo del siglo XVIII y XIX (Wolf, 1987, citado por Ramírez, 2009: 3), el cambio de residencia producto de la migración (Thompson y Lewis, 1969, citados por Ramírez, 2009: 3); el desplazamiento corto en la ciudad industrial que promovió la concentración de trabajadores alrededor de las fábricas para una mejor accesibilidad a su fuente de trabajo (Bairoch, 1990, citado por Ramírez, 2009: 3); el desplazamiento urbano que han generado las periferias en las ciudades de principios del siglo XX (Mumford, 1953, citado por Ramírez, 2009: 4); y finalmente el estudio del "movimiento pendular o cotidiano" de la ciudad del siglo XX y XXI (Acuña y Graizbord, 1999, citados por Ramírez, 2009: 4).

Ahora bien, es necesario diferenciar la movilidad respecto de la accesibilidad y la conectividad. La accesibilidad es considerada un "atributo espacial que surge de la necesidad de vincular las periferias con el centro que amplía las condiciones de la movilidad hasta propiciar que ésta se mida ya no en dimensiones territoriales, sino en tiempo", mientras que la conectividad está relacionada con la infraestructura digital que permite "generar vínculos entre personas y lugares sin necesidad de contar con el desplazamiento físico territorial" (Santos y Ganges y De las Rivas, 2008, citados en Ramírez, 2009: 10-12).

En la movilidad no solo existe el desplazamiento de personas u objetos en un espacio físico, sino también el desplazamiento que puede lograrse debido a la tecnología en comunicación que permite que este se dé en forma virtual (Urry, 2000: 3). De ese modo, la finalidad de estas nuevas movilidades es la comprensión de las relaciones en nuevos espacios y velocidades diferentes, que Lazo y Calderón (2014: 123) señalan como "anclajes" que brindan las infraestructuras que permiten la movilidad.

La movilidad urbana hace referencia a tres elementos clave: las personas, el espacio y el transporte. El factor humano es el componente más valioso y al cual se le ha brindado poca importancia; los esfuerzos en torno a la movilidad se han enfocado más a aspectos técnicos que se relacionan con el transporte, lo cual no garantiza que la movilidad como tal sea eficiente (FORDECAPI, 2012:

4-7). El espacio es un elemento fundamental para la movilidad, ya que aquí es en donde se desarrollan los desplazamientos y el cual requiere ser analizado con mayor detenimiento, poniendo mayor interés en los distintos tipos de desplazamiento (Ramírez, 2009: 8). Y en cuanto al elemento transporte, este es el menos teorizado, por lo que no se ha logrado realmente relacionarlo con los problemas de movilidad en las ciudades (Gutiérrez, 2012: 4).

En el estudio de la movilidad se encuentran dos formas de abordarla: la que se analiza a partir del estudio de la demografía como eje central, y la que prioriza el estudio del territorio, en donde el vínculo entre el crecimiento urbano y la necesidad de transporte para dar accesibilidad a la ciudad son los elementos fundamentales (Ramírez, 2009: 5). Para fines del presente trabajo la forma de estudio que nos interesa es la segunda, ya que el objeto de estudio es la dinámica de movilidad desarrollada en los espacios denominados Centros de Transferencia Multimodal.

El caso de los Centros de Transferencia Multimodal

De acuerdo a la Secretaría de Transportes y Vialidades (SETRAVI) los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros, destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro. Surgen en 1969 como instalaciones complementarias a las terminales del Metro, con el objetivo de dar solución a los problemas de congestionamiento en las vialidades aledañas a sus instalaciones.

Desde su puesta en operación y hasta 1993 fueron administrados por el STC Metro; posteriormente estuvieron a cargo de las delegaciones políticas y en los años noventa se transfirió su administración y control a la entonces Coordinación General de Transporte. Entre 1999 y 2000, el Comité del Patrimonio Inmobiliario del Distrito Federal autorizó la asignación de los inmuebles a la SETRAVI; ello con el fin de que fueran utilizados en las áreas operativas de los CETRAM, para lograr un adecuado cumplimiento de sus funciones, conservación y administración, y con la finalidad de resolver los problemas de transporte de la Zona Metropolitana. Los

gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal constituyeron en 1991 el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM), que posteriormente se convirtió en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI) y finalmente hoy la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Los centros multimodales dependieron de la SETRAVI hasta el 2010, cuando se transfirieron a la Oficialía Mayor del GDF, por medio de la creación de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal. Actualmente en la Ciudad de México se ha iniciado la concesión de los CETRAM a la iniciativa privada, con el fin de facilitar la multimodalidad. Es la iniciativa privada la encargada de ordenar estos espacios; además el Fideicomiso de la Ciudad de México indica que la reutilización de estos espacios es para que al mismo tiempo que se aprovecha el espacio para su beneficio se cumpla con la eficiencia del sistema de transporte.

La importancia de los CETRAM radica en que estos son nodos donde confluyen diversos modos de transporte; representan nuevos centros en la ciudad y son espacios articuladores a su interior y de esta con el resto debido a su ubicación estratégica en los principales corredores de viaje en la Zona Metropolitana del Valle de México. Además, representan lugares de multimodalidad, la cual promueve el Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018. Dicho Plan ve en estos Centros un motor de desarrollo, iniciativa que es reforzada con programas como el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).

Actualmente, de los 45 CETRAM asignados, 17 de ellos cuentan con enlaces y personal de supervisión, compuesto por 162 supervisores dedicados a la atención del sistema operativo; además se han desarrollado zonas de transferencia en 70 de las estaciones del Metro, aunque de estas solamente 39 corresponden a los Centros de Transferencia Modal (CETRAM). Aquí solo se estudiarán los CETRAM intervenidos, entre los que se encuentran: "El Rosario" (delegación Azcapotzalco), "Tláhuac" (en la delegación del mismo nombre) y "Periférico Oriente" (delegación Tláhuac) v "Buenavista" (delegación Cuauhtémoc); y en el municipio de Ecatepec el Mexipuerto "Ciudad Azteca".

Características de los CETRAM

Lo que a continuación se presenta es el avance de la investigación de tipo deductiva a realizar mediante un análisis cualitativo y cuantitativo; dicha investigación se propone analizar las transformaciones realizadas con capital privado en la infraestructura del transporte estudiando el caso de los CETRAM de la Ciudad de México. En el estudio se pone en cuestión si dichas transformaciones han privatizado el espacio público y su repercusión en la movilidad urbana de sus usuarios.

Para ello primero se describen las características de los centros multimodales y se plantea una clasificación preliminar.² Dicha clasificación se realiza con base en: 1) su ubicación en la red de transporte, como "estaciones terminales" a la periferia y "estaciones intermedias" o de paso; y su tamaño, siendo las periféricas de mayor tamaño; 2) la jerarquía, conforme a la cantidad de personas que reciben los CETRAM, ya que es la ubicación la que permite que se conviertan en centros de menor o mayor concentración de personas diariamente; y, 3) el tipo de relaciones que se establecen entre los centros. Este tercer punto está pendiente hasta el término de la investigación de campo.

Figura 1. Clasificación por nivel de importancia.

CETRAM	Su ubicación en la red de transporte	La jerarquía
Periférico Oriente	Estación intermedia/de paso	
Delegación Tláhuac	Vialidad urbana Av. Tláhuac esq. Anillo Periférico Canal de Garay	Afluencia de 29,000 pasajeros diarios
Tláhuac	Estación terminal/periférica	
Delegación Tláhuac	Vialidad urbana Av. Tláhuac	Afluencia de 48,000 pasajeros diarios
Buenavista	Estación intermedia/de paso	
Delegación Cuauhtémoc	Corredor México-Pachuca, en la vialidad Urbana Av. De los Insurgentes	Afluencia de aproximadamente 184,000 pasajeros diarios

² Estas clasificaciones fueron obtenidas del estudio realizado en torno a los CETRAM en el 2014 por iniciativas dedicadas al estudio de los medios de transporte como el ITDP.

Figura 1.
Clasificación por nivel de importancia.

CETRAM	Su ubicación en la red de transporte	La jerarquía
El Rosario	Estación terminal/periférica	
Delegación Azcapotzalco	Corredor México-Querétaro (Chanampa- Lechería), en la vialidad urbana Av. el Rosario y Avenida de las Culturas	Afluencia de 187,000 pasajeros diariamente
Mexipuerto	Estación terminal/periférica	
Municipio de Ecatepec	Corredor Norponiente México-Pachuca, en la vialidad Urbana Av. Carlos Hank González	Afluencia de 190,000 pasajeros diarios

Fuente: Elaboración propia (mayo de 2015).

Una segunda clasificación sería conforme a su estructura física, la cual difiere en su mayoría pero se mantienen ciertos rasgos en común.

Figura 2.

Clasificación por características físicas

CETRAM Características particulares Características en común Buenavista • Un espacio de 6,500 metros En su mayoría, con excepción cuadrados de Buenavista, cuentan con Espacio intermodal un nivel de paraderos (planta fragmentado baja). • En su mayoría el recorrido del • La plaza comercial es independiente del espacio espacio intermodal se realiza intermodal, aunque comparte por la metroplaza. Fuente: www.google.com instalaciones con el Recuperado en abril de 2014 suburbano Periférico Oriente • Un espacio de 8,556 metros cuadrados • Es el único con forma circular en planta · La metroplaza es independiente del Metro • Es el único que sus locales Fuente: www.google.com comerciales aún no han Recuperado en abril de 2014 podido ser ocupados Mexipuerto • Un espacio de 13,443 metros cuadrados.

Fuente: www.radioarquitectura.com consultado en abril de 2014

Figura 2. Clasificación por características físicas

CETRAM Características particulares Características en común Tláhuac • Un espacio de 27,000 metros cuadrados • Es el único que no tiene en su paso intermodal locales comerciales Fuente: www.excelsior.com Recuperado en abril de 2014. El Rosario • Un espacio de 69,500 metros cuadrados Fuente: www.radioarquitectura com Recuperado en abril de 2014

Fuente: Elaboración propia (mayo de 2015).

En el CETRAM, como espacio físico, confluyen diversos modos de transporte, y de acuerdo con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y la dependencia de gobierno denominada CETRAM, forma parte de la infraestructura urbana destinada a facilitar el trasbordo de un modo a otro durante los viajes. Estos espacios han sufrido intervenciones llevadas a cabo por el Gobierno del Distrito Federal con capital privado; entre los centros intervenidos se encuentra el de Buenavista, además de los centros multimodales que ya están en proceso de transformación como el Mexipuerto "Cuatro Caminos"; otros, como el de la estación de metro Chapultepec, están en la lista de espera.

Las intervenciones se han realizado con la idea de modernizar los CETRAM de acuerdo con tendencias internacionales que ven en estos lugares motores económicos y de desarrollo urbano; esto de acuerdo a las políticas de desarrollo que plantea el gobierno federal, el cual defiende un tipo de inversión en el transporte que promueva el comercio y que repercuta directamente en la creación de nuevos medios y centros de transporte. En esta lógica el tema de multimodalidad se vuelve esencial, ya que permite el correcto funcionamiento de los principales medios de transporte y lugares de transferencia.

A continuación se presentan las descripciones realizadas hasta el momento de los tres CETRAM que se estudiarán:

CETRAM Buenavista

El Centro de Transferencia Multimodal (CETRAM) Buenavista (delegación Cuauhtémoc) es uno de los 46 Centros de Transferencia Multimodal localizados en la Ciudad de México. Este Centro se conecta principalmente con el norte, centro, oriente y sur del Distrito Federal y municipios colindantes del Estado de México; esto es posible debido a que se ubica cerca de uno de los principales corredores urbanos de la Ciudad, el corredor Norponiente Ciudad de México-Pachuca; su denominación es Autopista México-Pachuca, por ser vialidad regional, y se transforma en vialidad urbana al continuar en la Ciudad de México con el nombre de Avenida de los Insurgentes. En las inmediaciones del CETRAM pasan los Ejes 1 Norte Mosqueta y el Eje 1 Poniente Guerrero, además de los diversos modos de transporte que confluyen en el lugar y permiten dicha conexión.

Con respecto al transporte, se conecta con el Mexipuerto "Ciudad Azteca" a través de la línea B del Metro y con el Tren Suburbano Cuautitlán-Buenavista, manteniendo en ambos casos conexión con el municipio de Ecatepec de Morelos en el Estado de México. En el caso de la Ciudad de México, la línea 1 y 3 del Metrobús conectan en este lugar al norte con la delegación Gustavo A. Madero, al poniente con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y al sur con la Ciudad Universitaria, mientras que en la misma delegación Cuauhtémoc mantiene conexión con el centro histórico.

A diferencia de otros CETRAM, en este centro la metroplaza no es un lugar que esté relacionado directamente con los sistemas de transporte; aquí el FORUM Buenavista es un edificio independiente que en su planta baja comparte instalaciones únicamente con el Tren Suburbano, ya que en los siguientes niveles se encuentran los locales comerciales. Los accesos y salidas del metro no están ligados a dicho FORUM; solo dos de estos accesos se encuentran relativamente cerca y el Metrobús también cuenta con instalaciones independientes, incluso entre una línea y otra. Se observa una

explanada y un conjunto de redes viales en las inmediaciones de estas instalaciones, hecho que propicia cierto grado de caos en el momento del cruce peatonal.

Se pueden diferenciar diversos elementos que integran el CETRAM Buenavista; entre ellos se encuentran principalmente los usuarios del transporte y la plaza que viven por la zona y aquellos que son ajenos al lugar; los transportistas del metro, metrobús, tren suburbano, microbuseros, taxistas y particulares; en la plaza, los vendedores ambulantes y los locales comerciales formales en las inmediaciones. Debido a las características descritas anteriormente este lugar se ha convertido en un punto de referencia y de encuentro de gran importancia.

Desde antes de que se realizaran las modificaciones el CE-TRAM presentaba problemas de conectividad y ahora, con la implementación de las dos líneas del Metrobús y el Tren Suburbano este problema se ha hecho más notorio, ya que es necesario salir de las instalaciones de un sistema de transporte para acceder a otro. Esto significa que el propósito principal de dichos centros no se ha logrado, si nos remitimos a la definición del CETRAM expuesta anteriormente, y que comparten diversas dependencias gubernamentales. Dicha infraestructura no ha brindado la facilidad de trasbordo y de viaje que debiera proporcionar; las transformaciones incluyen principalmente modificaciones en el espacio destinado a los servicios y actividades comerciales denominado "metroplaza" y que forma parte de los elementos urbanos que integran dichos centros, aunado al espacio para la conexión entre los diferentes modos de transporte.

El hecho de haber realizado intervenciones con capital privado en el lugar, como la construcción de la Biblioteca Vasconcelos y la plaza comercial, no ha ayudado a mejorar la conectividad, lo cual se relaciona con la calidad del servicio de transporte. De acuerdo con las autoridades del Fideicomiso de la Ciudad de México, para proporcionar un mejor servicio estos lugares debían ser intervenidos con la participación de la iniciativa privada, la cual promovería el mejoramiento en la infraestructura.

Las opiniones acerca de las soluciones que se proponen para el CETRAM indican que es necesario considerar que la infraestructura debiera estar en red, además de contar con servicios y la necesidad de un sistema de gestión eficaz que logre regular los diversos sistemas de transporte. Las respuestas que se han brindado no corresponden a dicha problemática, que es muy específica debido a la separación existente entre los diversos modos de transporte.

De acuerdo con Navarro y Baceli (1999), el resultado ha sido un incremento en el congestionamiento vehicular, la desintegración del transporte, atraso en el servicio, mayor impacto ambiental e inclusive un incremento de la tensión social. Dentro de los motivos que originaron la solución realizada está que las políticas de transporte aplicadas en la Ciudad se han originado por los intereses económicos y políticos de los que brindan los servicios y de los grupos económicos y de poder.

CETRAM Tláhuac y Periférico Oriente

El CETRAM Tláhuac y el de Periférico Oriente se ubican al oriente del Distrito Federal, ambos en la delegación Tláhuac. Forman parte de la infraestructura de la Línea 12 del metro que fue inaugurada en 2012, sólo que estos centros fueron habilitados para dar servicio hasta enero del 2014 y actualmente presentan problemas de movilidad.

Estos CETRAM se encuentran ubicados en una delegación en la cual todavía se pueden encontrar canales de la zona chinampera y humedales que corresponden a vasos lacustres de Xochimilco y Chalco; estos corren entre los pueblos de Tláhuac (San Pedo Tláhuac, San Francisco Tlaltenco, San Andrés Mixquic, Santiago Zapotitlán, Santa Catarina Yecahuitzotl, San Juan Ixtayopan y San Nicolás Tetelco), utilizados en la agricultura, característica que llevó a esta zona a denominarse "La provincia del Anáhuac".

Lo antes mencionado hace notar que aún persiste el carácter rural ante la presión de la urbanización y el crecimiento demográfico que iniciaron desde 1980. La urbanización se ha hecho presente debido al crecimiento generalizado de la Ciudad de México, lo que ha promovido la búsqueda de nuevos territorios para vivir.

Actualmente la importancia de esta delegación radica en que pese a estar ocupada en casi un tercio de su territorio por áreas urbanas, conserva la reserva natural chinampera que forma parte del polígono declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1987, dentro del antiguo lago de Xochimilco. Tláhuac se ha convertido en una zona estratégica en el desarrollo del oriente de la Ciudad, es por ello que pese a que la línea dorada del metro (la Línea 12) no contemplaba su paso por esta zona, al final sí se realizó la obra, que cubre gran parte del territorio de la delegación.

La construcción de la línea 12 del metro ha traído diversos problemas: en primer lugar los relacionados con el ingreso de población no deseada a dichos pueblos, proveniente de las delegaciones Iztapalapa, Milpa Alta y Xochimilco, así como de los municipios limítrofes de Chalco. El ingreso de población de otras zonas ha creado tensión social entre los que se denominan "originarios"; estos han buscado diversas formas de expulsarlos mediante denuncias realizadas ante autoridades de la delegación, e inclusive del Gobierno del Distrito Federal, argumentando, en primer lugar, que las personas que han llegado han desplazado a la población trabajadora de este lugar a pueblos contiguos al ocupar el mercado laboral local, y en segundo lugar, que temen por su seguridad pues, afirman, los que han llegado poseen características físicas que hacen que la población local tenga el temor de ser agredidos.

Aunado a esta problemática persiste la de una construcción que fue realizada en terrenos que eran ejidales y fueron expropiados sin remuneración alguna y sin consultar a los residentes; se menciona que estos actos son muestra de discriminación por parte de las autoridades hacia la población originaria, ya que se han puesto los intereses económicos y políticos sobre las necesidades de los habitantes. En referencia a los intereses económicos involucrados en la inserción de comercios a lo largo de la línea dorada del Metro, en el caso de Tláhuac esta inversión no ha podido ser aprovechada por la población residente sino por "extraños al lugar"; en el caso de Periférico Oriente se expulsó, mediante engaños, a los comerciantes informales que se encontraban en el lugar, ya que se les prometió reincorporarlos pero después se les pedía cierta cantidad de dinero para ocupar nuevamente su lugar. Esta situación provocó que los comerciantes ocuparan el bajo puente que se encuentra frente al CETRAM, obstruyendo así la movilidad peatonal.

En tercer lugar, las problemáticas que ha presentado la Línea y el cierre en gran parte de las estaciones de la misma han creado nuevos conflictos relacionados al transporte. La solución del gobierno ante el cierre temporal de un tramo de la línea fue la

inserción de la Red de Transporte de Pasajeros RTP, lo que ha causado caos vial en las inmediaciones de las estaciones en donde las unidades hacen paradas, además de la inconformidad de la población en general por las rutas de transporte que ya existían en ambos centros multimodales.

En el caso del CETRAM Periférico Oriente este descontento se hace aún más presente debido a la expulsión de las rutas que llegaban hasta las inmediaciones del centro, primero a causa del pago de renta, el cual no estaban dispuestos a hacer, y posteriormente por el cierre del Metro. La apertura del CETRAM Tláhuac también agudizó las diferencias entre las rutas que hacían base en ese lugar antes de ser intervenido, ya que se modificó la ocupación de los derroteros y bahías de ascenso y descenso, además de la falta de señalización que indicara la ubicación de las rutas.

En cuanto a la movilidad, el transporte local en las inmediaciones al CETRAM Tláhuac es escaso; actualmente se sostiene por el servicio de mototaxis y carritos eléctricos de golf que han sido adecuados, además de las bicicletas, ya que las rutas solo cubren su trayecto por las avenidas principales. La creación de estas alternativas ha sido promovida por asociaciones civiles que buscan su legalización por parte de la delegación, pero dicha iniciativa no ha sido autorizada debido a que existen intereses detrás que buscan promover la inserción de una compañía de transporte basada en taxis eléctricos. Esta propuesta no ha sido bien vista por la población, ya que traería consigo el desplazamiento de la misma respecto de otras fuentes de trabajo locales, y con ello, en palabras de los pobladores, a la separación de familias.

Conclusiones

Como se pudo apreciar, muchas de las transformaciones que se han dado en los CETRAM están sujetas más a cuestiones relacionadas con aspectos económicos que con la búsqueda de una adecuada planificación de la movilidad, es decir, con una mejor calidad en el servicio y la consecuente mejora del nivel de vida de sus habitantes.

No podemos centrarnos en una sola postura respecto de las acciones llevadas a cabo en la ciudad, ya que hay que reconocer

que en las ciudades también se hacen presentes modas y tendencias internacionales que implantan modelos de acción e intervención "de vanguardia", aunque estos definitivamente no garantizan que la Ciudad se equipare al nivel de desarrollo de aquellas ciudades en las que se crean dichos modelos, los cuales deben ser cuestionados. Estas tendencias consideran a los usuarios de los espacios como entes consumistas a los cuales se les tiene que vender algún bien o servicio independientemente de cuáles sean sus necesidades reales. con el único propósito de obtener ganancias para los que invierten en esos servicios. Actualmente son los capitales privados los que tienen la capacidad de transformar esos espacios, una expresión más de las políticas neoliberales que promueven la descentralización de los servicios e instituciones que dependían del Estado.

En el caso de México estas iniciativas neoliberales descentralizadoras y privatizadoras se han impuesto con tal fuerza que los beneficios se ven directamente reflejados en los dueños de los capitales, mientras que la mayor parte del país se encuentra en pobreza. Los inversionistas no buscan satisfacer las necesidades reales de la población, ni mucho menos hacer conciencia de las diferencias existentes entre los habitantes; solo se preocupan por obtener las ganancias derivadas de una inversión que supuestamente satisface las necesidades primordiales de la población.

En consecuencia, las transformaciones realizadas en el espacio público y la construcción de estos nuevos espacios privados han derivado en un debate acerca de la pertinencia de dichos proyectos. En este debate se cuestiona lo que implica lo público y lo privado, y se buscan diferencias entre uno y otro ámbito para problematizar lo que acontece en cada contexto: por un lado, la relación público-privado se basa en el grado de accesibilidad al espacio, es decir, se reconoce que esta dicotomía corresponde a acciones ejecutadas en contextos específicos que determinan si dicho espacio será de libre tránsito o no. Por otro lado, esta relación se vincula al papel del Estado, de manera que lo privado es lo que está relacionado con los grandes capitales de inversionistas y las empresas, mientras que lo público es lo que se relaciona con el Estado.

Sin embargo, es necesario remarcar que la relación público-privado tiene que ver con la reorganización que sufren las relaciones en la ciudad y la generación de nuevos usos, los cuales van de la mano con las transformaciones realizadas en el espacio. De aquí que surjan opiniones encontradas: unas apuestan a que las transformaciones que acontecen en el espacio público han promovido su pérdida, mientras que otras ven en estas transformaciones la posibilidad de "nuevos usos" y la oportunidad de organizar la ciudad.

En suma, se puede decir que el espacio es el contexto en el que se pueden llevar a cabo diversas actividades, las cuales no tienen el mismo interés para todos, y su desarrollo puede ser visible o no. La importancia de esto es lo que se puede determinar en el espacio: su uso, el nivel de interés que exista respecto de este, el nivel de participación de los usuarios en las intervenciones realizadas y el nivel de decisión sobre el espacio mismo. Ahora bien, ¿por qué hablar primero de espacio público-privado? En este caso el espacio público es importante en la movilidad porque permite las relaciones sociales, así como la identificación e integración de las personas y es el medio por el cual aquella se puede llevar a cabo.

La movilidad urbana que se desarrolla actualmente no se refiere a la misma que se desarrollaba hace algún tiempo; ahora están implícitos otros factores relativos al análisis de eficiencia entre el tiempo y la distancia recorrida, no solo en términos de desplazamiento de personas, sino también de mercancías. La movilidad ha sido vista como el motor de desarrollo para muchos países, ya que se la relaciona con el traslado eficiente de mercancías, así como con la oportunidad de mantener una conectividad al interior y exterior de un país, con la oportunidad del turismo, o con la transferencia de información, aunque esta refiera a otro tipo de movilidad.

En el caso de la movilidad en México se ha planteado un panorama basado en la multifuncionalidad o multimodalidad, es decir, crear y mantener los nodos de transporte existentes, pero ahora bajo las premisas de calidad en el servicio y bajo la idea de sustentabilidad, considerando a esta última no solo como un aporte al medio ambiente en términos tanto de la reducción de la emisión de gases contaminantes, como del uso de nuevos diseños ergonómicos y más eficientes. Finalmente, lo que también se ha observado es que la idea de movilidad y su relación con el espacio público se ha reducido a creer que esta solo refiere al planteamiento y desarrollo de las redes de transporte, siendo que la problemática implica, además de este aspecto, la forma en cómo se ven afectadas las relaciones al ser intervenido el espacio en el que se llevarán a cabo los desplazamientos, y el cuestionamiento sobre si estas intervenciones han sido realizadas pensando en las características y necesidades de la población.

Bibliografía

- Canclini, N. (1996). Introducción. Público-privado: la ciudad desdibujada. *Alteridades* (6): 6-11.
- CDHDF, CIADH & ITDP México (2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. México: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Recurso disponible en Internet: www.cdhdf.org.mx Recuperado en junio de 2014.
- De la Torre, M. (2011). La ciudad de los otros. España: Plaza y Valdés Editores.
- Fernández, G. y Pintabona, J. (2004). Dispositivos de movilidad urbana e infrahabitat. Reflexiones conceptuales y metodológicas para el estudio del espacio social de la ciudad Buenos Aires 1990-2004. Del compendio del 3er Congreso Internacional RNIU Población, Servicios y Marco Construido. México: Editorial de la Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 15-32.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Eure* (94): 41-53.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial* (2): 61-74. Recurso disponible en Internet: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011 Recuperado en febrero de 2015.
- Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo. España: Ediciones Akal.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure* (85): 11-29
- Lazo, A. y Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. Eure (121): 121-140. Recurso disponible en Internet: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19631675006 Recuperado en febrero de 2015.
- Marcano, E. (1999). Descentralización: antesala para la privatización de los servicios públicos en Venezuela. Del compendio del 2do Congreso RNIU: investigación urbana y regional. Servicios y Marco Construido. México: Editorial de la Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 199-208.
- Méndez, J. (1998). El neoliberalismo en México: ¿Éxito o fracaso? Contaduría y Administración de la UNAM (2): 65-74.
- Merino, M. (2008). Introducción. En Merino, M. (Coord.). ¿Qué tan público es el espacio público en México? México: FCE/CONACULTA/Universidad Veracruzana, pp. 9-23.

- Navarro, B y Bacelis, S. (1999). El servicio de transporte público: privatización y socialización. La experiencia de la Ciudad de México. En *RNIU*, *Servicios y Marco Construido*, 2º Congreso de la Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 231-239.
- Ortúzar, J. (2003). El problema de modelación de demanda desde una perspectiva desagregada: el caso del transporte. Eure (88): 149-171.
- Pradilla, E. (1994). Privatización de la infraestructura y los servicios públicos: sus contradicciones. *Eure* (68): 57-77.
- Proyecto Aire Limpio y Fortalecimiento de Capacidades Institucionales FOR-DECAPI (2012). Cartilla de movilidad urbana. Programa FOR-DECAPI. Perú: Proyecto Aire Limpio y Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación COSUDE, pp. 4-7. Recurso disponible en Internet: http://www.swisscontact.bo/sw_files/mjontbm-ihhv.pdf Recuperado en junio de 2014.
- Rabotnikof, N. (2008). Discutiendo lo público en México. En Mauricio Merino (Coord.). ¿Qué tan público es el espacio público en México? México: FCE/CONACULTA/Universidad Veracruzana. pp. 25-56.
- Ramírez, B. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos. Recurso disponible en Internet: https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/www.ciudades-82ramirez.pdf Recuperado en marzo de 2015.
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. Eure (84); 5-19. Recurso disponible en Internet: http://redalyc.uaemex.mx Recuperado en septiembre de 2014.
- SETRAVI. Cinco siglos de Transporte en la Ciudad de México. Recurso disponible en Internet: http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cincosiglos de transporte en la ciudad de mexico Recuperado en noviembre de 2014.
- Soto, P. (2009). Lo público y lo privado en la ciudad. Apuntes de la UAM-Iztapalapa. México, pp. 54-58. Recurso disponible en la página electrónica de la UAM-Iztapalapa. Recuperado el 23 de octubre de 2014.
- Urry, J. (2000). Movilidad y proximidad. Departamento de Sociología. Universidad de Lancaster. Recurso disponible en Internet: https://docs.google.com/a/cdhdf.org.mx/document/pub?id=1LplcGb-5fLYdmiaiDZGX9znaPDwMVI350pR8Kbmgayfl Recuperado en febrero de 2015.
- Wallerstein, I. (2003). Después del liberalismo. México: Siglo XXI/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades-UNAM, pp. 28-29.

Desiertos alimentarios en la Zona Metropolitana de Toluca

JOSÉ ANTONIO ÁLVAREZ-LOBATO

Introducción

Las grandes metrópolis de los países menos desarrollados, como es el caso de buena parte de las ciudades mexicanas y latinoamericanas, se expanden a ritmos acelerados; en una estructura policéntrica, con un centro denso donde se concentra buena parte de la actividad económica, los barrios cerrados se multiplican y se extiende una periferia más o menos dispersa donde se asientan los grupos más pobres. Esto genera espacios segregados con menos acceso a las oportunidades de desarrollo y a las infraestructuras v servicios urbanos, aún a los más elementales, como el acceso a fuentes adecuadas de alimentos.

Este modelo de ciudad desigual se hace más evidente en razón del modelo económico preponderante en las últimas décadas porque libera los mercados, globaliza las economías locales, modifica las formas de adquirir bienes y servicios y, al final, transforma los espacios urbanos dedicados al comercio, de manera que no promueve necesariamente el bienestar social de los grupos más vulnerables.

¿Es posible identificar las áreas urbanas que tienen deficiencias para abastecer de alimentos a las poblaciones más desprotegidas? ¿Es posible definir un método que operativice la idea de acceso espacial a la alimentación, que sea fácilmente replicable en la realidad mexicana? En este trabajo se propone abonar a las respuestas a estas preguntas.

Accesibilidad y equidad

En los últimos 30 años el proceso de urbanización se ha dado aceleradamente. Las ciudades han crecido de manera caótica y dispersa, generando problemas para la dotación de servicios e infraestructura, e incrementando su costo. Esto ha ocasionado que los satisfactores básicos de la población (alimentación, empleo, salud, educación, servicios públicos y privados), se encuentren distribuidos de manera inequitativa e injusta, o que sean inaccesibles, más allá de la heterogeneidad natural que presenta el crecimiento de la ciudad, su estructura urbana y sus usos de suelo.

Son pocos los estudios (Negrón, 2003; Garrocho y Campos, 2006; Suárez y Delgado, 2007; Fuentes, 2009) que se han hecho para medir de manera sistemática y objetiva la accesibilidad espacial de las ciudades mexicanas. Es necesario investigar, en particular, si este fenómeno es distinto en función de la escala o de las condiciones culturales, históricas o geográficas de cada área urbana y responder a preguntas como ¿en qué medida se puede reducir la desigualdad al aumentar las oportunidades de desarrollo? ¿En qué medida la correcta planeación local de las oportunidades de desarrollo reduce la trampa espacial de la pobreza? ¿Es posible generar indicadores estratégicos de accesibilidad aplicables a las ciudades mexicanas?

Si bien igualdad y equidad son dos conceptos con significados diferentes, éstos pueden traducirse a modelos operativos que se pueden medir y evaluar, y abarcan una gran cantidad de nociones; el principio de la equidad (basado en la igualdad de oportunidades) se puede definir, tradicionalmente, en términos de la capacidad de acceso a bienes y servicios necesarios para los diferentes grupos de la población, pues incide directamente en las posibilidades de desarrollo no solo de las personas, sino de las ciudades y regiones.

La equidad espacial, por otro lado, se refiere al grado en el que los bienes y servicios debieran estar distribuidos adecuadamente en diferentes áreas dependiendo de las necesidades especiales de cada grupo social (Omer, 2006); usualmente, la equidad se puede concebir en términos del acceso que tienen los grupos sociales a esos bienes y servicios necesarios, lo cual se determina por las proximidades espaciales entre los lugares de residencia y las instalaciones o infraestructuras de esos servicios (Talen, 2003; 2011).

En la realidad, la falta de acceso a los bienes genera espacios de segregación o exclusión social creando espacios de desigualdad que pueden desembocar en la trampa espacial de la pobreza (Álvarez-Lobato, 2015).

La población en situación de pobreza a menudo experimenta inequidades a lo largo de un gran número de dimensiones y a través de diferentes procesos. Estas múltiples desigualdades se interrelacionan generando ciclos reforzadores de desventajas que son transmitidos de generación en generación (UNDP, 2005), esto quiere decir que existe un capital geográfico (físico, natural, social, político) en un área determinada que resulta en una ventaja o desventaja espacial. De esta manera, existe una trampa que se resume en un círculo vicioso: se es pobre por el lugar donde se vive, y se vive ahí porque se es pobre.

La segregación reproduce desigualdades socioeconómicas de aislamiento e inseguridad en los grupos más vulnerables (Aguilar y Mateos, 2011); la exclusión socioespacial evita que los individuos tengan acceso a un empleo adecuado y a una gran cantidad de servicios y bienes que requieren. Estas desigualdades espaciales, tan visibles en tantas ciudades, también son el resultado de procesos más amplios y profundamente arraigados de desarrollo urbano no planificado, de una gobernanza deficiente, y de una exclusión y marginación institucionalizada de grupos específicos.

Desde un punto de vista espacial, la accesibilidad puede definirse como la intensidad de posibilidades para la interacción (Hansen 1959), como la habilidad de una población para obtener los servicios que requiere (Unal *et al.*, 2007) o la facilidad para alcanzar una oportunidad (Talavera y Valenzuela, 2012); asimismo, se define como la facilidad que tiene la población para alcanzar sitios de actividad deseable (Derek *et al.*, 2009) en el modo y el tiempo que desee (Bhat *et al.*, 2002).

La accesibilidad también implica la distribución espacial de los mencionados sitios de actividad deseable pero también los medios para alcanzarlos (El-Geneidy *et al.*, 2009), por ello, usualmente se discute en relación con la movilidad.

Los estudios sobre accesibilidad son muy variados; se han aplicado, por un lado, a grupos completos o particulares de población (grupos vulnerables como jóvenes, mujeres, adultos mayores, personas con discapacidad, minorías étnicas) y, por el otro, a servicios y actividades específicas como los transportes, los servicios médicos, la educación, el empleo, los servicios financieros, entre otros (Garrocho, 1995; Serrano, 2001; Dodson, *et al.*, 2004; Bagheri *et al.*, 2005; Garrocho y Campos, 2006; Omer, 2006; Spieckermann y Wegener, 2006; Castellanos *et al.*, 2009; El-Geneidy *et al.*, 2009; Hand y Niemeier, 1997; Hamnett y Butler, 2011; Wells y Thill, 2012). En el caso de la accesibilidad a las fuentes de alimentos esta se ha visto a través de la óptica del concepto de desierto alimentario (Wrigley, 2002).

La nueva geografía comercial minorista y los desiertos alimentarios

El acto de adquirir un bien o servicio por parte de la población no es puramente una actividad económica sino un actividad social y cultural en la que el consumidor no reacciona siempre de manera racional ni tiene información completa.

Wrigley y Lowe (1996), los más representativos exponentes de la llamada nueva geografía comercial minorista (*new retail geography*), plantean el estudio del comercio y el comportamiento del consumidor desde una posición más general de la geografía económica; se centran en el análisis de la transformación del capital del comercio minorista, y en los espacios y lugares de consumo.

Los cambios en los formatos comerciales alteran y determinan los nuevos patrones de organización espacial del comercio y servicios intraurbanos. ¿Cómo afecta este surgimiento del poder minorista en los grupos más vulnerables? Una exitosa forma de responder es a través del análisis del acceso a alimentos en zonas urbanas y sus consecuencias en la dieta y salud de la población vulnerable a través de los llamados "desiertos alimentarios" (food deserts) (Wrigley, 2013).

No hay una definición única de desierto alimentario, pero una buena descripción lo define como un área dentro de la ciudad donde la comida nutritiva y barata no se obtiene fácilmente y los grupos vulnerables (por ejemplo, los que no tienen medios de transporte propios) dependen de establecimientos donde los precios de los alimentos son más elevados, con disponibilidad de productos procesados y donde son casi inexistentes las frutas y verduras (Whitehead, 1998).

Las definiciones típicas que prevalecen hasta ahora los definen como áreas con un acceso deficiente a la provisión de alimentos saludables y asequibles (Wrigley, *et al.*, 2002; Cummins y Macintyre, 2002; Hallett y McDermott, 2011).

La idea del desierto alimentario, tal como lo menciona Wrigley (2002; 2013), es usado como una metáfora para evidenciar las complejas interrelaciones que existen entre las crecientes inequidades en la salud y el acceso diferenciado al abasto minorista de alimentos. Esto se ha puesto en el debate como un tema de salud pública y políticas urbanas por sus implicaciones en la desnutrición, obesidad y exclusión social de los habitantes urbanos.

Sin duda, el concepto infiere un problema de corte geográfico, de proximidad espacial y de extensión territorial, pero también involucra problemas teóricos y metodológicos que deben ser resueltos, por ejemplo: ¿qué significa comida saludable o asequible?, ¿qué significa tener o no tener acceso a ese tipo de alimentos?, ¿son los individuos o las áreas las que carecen de acceso? (USDA, 2009).

Definición de accesibilidad al abasto de alimentos

Una primera aproximación para definir la accesibilidad es la presencia o ausencia de establecimientos de comida dentro de áreas predefinidas. En los estudios más antiguos sobre desiertos alimentarios se ha considerado que la distancia adecuada entre una vivienda y un proveedor de comida saludable son 500 metros, pues equivale a un desplazamiento a pie de entre cinco y siete minutos (Wrigley, 2002; Wrigley *et al.*, 2002; Clarke *et al.*, 2002; Larsen y Gilliland, 2008). Algunos otros estudios han definido umbrales de 0.5 millas, 1 kilómetro, 1.5 kilómetros, 1 milla, 2 kilómetros y 2.5 kilómetros como la distancia accesible (Austin *et al.*, 2005; Peters y McCreary, 2008; USDA, 2009; Jiao *et al.*, 2012).

No obstante, este tipo de indicadores no consideran la presencia de múltiples establecimientos en competencia, ni el comportamiento del consumidor; a este le puede parecer más accesible un establecimiento que tenga mejores niveles de precio, por lo que estaría dispuesto a viajar más distancia o más tiempo si al final su beneficio es mayor (Garrocho *et al.*, 2003).

El consumidor típico será atraído por los establecimientos que le ofrezcan grandes descuentos (y algún otro nivel de satisfacción como calidad o atención) y estará dispuesto a viajar mayor distancia (o más tiempo) porque el precio real (o el nivel de satisfacción) será todavía atractivo.

Los viajes de compra serán también optimizados al adquirir varios tipos de alimentos en un solo viaje (y quizás otro tipo de productos y servicios, lo que genera "economías de escala" para el consumidor). La demanda de un bien o servicio en una ubicación determinada no solo depende de su precio, sino de los precios y oferta de otros bienes y servicios localizados más o menos juntos.

El concepto de desierto alimentario considera la accesibilidad desde el punto de vista de la población en su lugar de residencia, pero también es cierto que para la gente que pasa gran parte de su tiempo fuera de su hogar, la disponibilidad de alimentos cerca de su lugar de actividad diaria (escuela o trabajo) o en la ruta entre el lugar de destino y su residencia, se convierte también en parte de su entorno alimentario.

¿Qué es lo asequible y saludable?

La sola medida de accesibilidad excluye los aspectos a-espaciales del acceso a los alimentos, como el precio y la calidad nutricional de los mismos. Los precios son obviamente un aspecto muy importante; si la población urbana no tiene los medios económicos para adquirir alimentos de calidad, estará forzada a consumir lo que puede. Algunas investigaciones sugieren que la diferencia de precios entre comida saludable y no saludable puede contribuir a los problemas de mala nutrición de la población (Drewnowski, 2004).

En México, los alimentos se distribuyen al consumidor final a través de diversos canales (Schwentesius y Gómez, 2006): el mercado público fijo, el mercado temporal (mercado sobre ruedas, tianguis), las tiendas convencionales de abarrotes (la "tienda de la esquina"), la tienda especializada (pequeños establecimientos que ofrecen un solo tipo de producto: recauderías, carnicerías, panaderías, entre otras), la tienda de conveniencia moderna (minisúper) y el supermercado.

A la luz de la nueva geografía comercial minorista, se cree que el crecimiento de las grandes cadenas de supermercados ofrece a los consumidores mayor calidad, variedad y precio en los alimentos, además de tener periodos de servicio más amplios y un mejor entorno, lo que las hace más atractivas a los consumidores.

Esta expansión de los supermercados ha llevado a que las pequeñas tiendas de abarrotes cierren (o al menos varíen el tipo de productos que ofrecen); ello ha modificado los hábitos de consumo de la población, que ahora tiene que desplazarse en auto o en transporte público para abastecerse de alimentos (Walker *et al.*, 2010).

Las estrategias de localización de los supermercados requieren grandes extensiones de suelo para albergar los productos que ponen a disposición de los consumidores (y que no siempre están disponibles en las colonias densas al interior de la ciudad), así como una ubicación próxima a su mercado (clientes con dinero que les permitan maximizar su utilidad), por ello, los vecindarios más antiguos y de un nivel socioeconómico más bajo pueden carecer de este tipo de establecimientos (Larsen y Gilliland, 2008).

En algunos países ha existido preocupación de que algunas cadenas importantes de supermercados deliberadamente evitan localizarse en áreas de bajos ingresos (Clarke *et al.*, 2002). Así, una insinuación provocativa conceptualizaría a los desiertos alimentarios como los vacíos al interior de la ciudad que deja la competencia entre las cadenas de supermercados en su lucha por la conquista de mercados.

El concepto de desierto alimentario se basa en tres supuestos: el primero es que la población de bajos ingresos tiene dificultades para adquirir comida debido a la ausencia de los mayores proveedores de alimento de calidad en su cercanía (Clarke *et al.*, 2002; Kato e Irvin, 2013). En el segundo se asume que en un supermercado se tiene amplia variedad de productos frescos, como frutas y vegetales y otros artículos saludables; en tercer lugar, los precios de los alimentos en los supermercados suelen ser más baratos en promedio que los que suelen ofrecer las tiendas más pequeñas, aunque esto depende también del formato del supermercado del que se trate (USDA, 2009).

Sin establecer una relación de causalidad, Castañeda (2012), en su estudio sobre supermercados en México, ilustra que un decrecimiento en el precio real de los alimentos está altamente correlacionado con el número de tiendas de autoservicio. Según investigaciones de AC Nielsen, en el rubro de alimentos, los supermercados poseen la mitad del mercado, y se concentran en las grandes zonas metropolitanas (Hernández, 2001).

En Latinoamérica, la penetración de las cadenas de autoservicio es aún mayor que en México. Los supermercados son los grandes concentradores del mercado de alimentos en áreas urbanas y más allá de las cifras concretas, son un sector en creciente expansión.

Las limitaciones de considerar solo a los supermercados para medir la disponibilidad de alimentos saludables está bien reconocida en la literatura (USDA, 2009), pues se subestiman las capacidades de las tiendas pequeñas para proveer acceso a comida nutritiva, además de que los supermercados tampoco garantizan que los consumidores adquieran exclusivamente comida sana (Kato e Irvin, 2013). Pero hay coincidencia en que una política que mejore la accesibilidad a supermercados incrementa la disponibilidad de selecciones de comida saludable y asequible en áreas marginadas, de ahí que sea una buena estrategia para combatir los problemas de malnutrición de la población (Morland *et al.*, 2002; Hilmers *et al.*, 2012; Drewnowski *et al.*, 2012).

Diseño del modelo de detección de desiertos alimentarios

A la luz del debate sobre la metáfora de desierto alimentario, es necesario configurar una definición operativa que permita instrumentar un método de detección aplicable al contexto mexicano. En este sentido se propone definir a un desierto alimentario como aquellas "áreas geoestadísticas básicas (Ageb) urbanas de alto o muy alto grado de marginación, con una baja densidad de establecimientos minoristas de alimentos y con un índice bajo de accesibilidad a supermercados".

El índice de marginación es un buen indicador para identificar las áreas con población vulnerable a nivel intraurbano, pues está estrechamente ligado con la pobreza y exclusión, además de estar muy asociado a la instrumentación de políticas sociales. El grado de marginación alto y muy alto, que son los dos estratos superiores del índice, permite espacializar de manera sencilla las áreas más deprimidas de la ciudad.

Sin embargo, a pesar del gran crecimiento del sector de supermercados, no es posible menospreciar al comercio tradicional, que es aún un formato importante, sobre todo cuando se encuentra aglomerado en y alrededor de los mercados públicos. Así, se opta por incluir un criterio de densidad de establecimientos de alimentos como un primer filtro para eliminar (de la idea de desierto alimentario) a las áreas cercanas a los mercados públicos o de los centros tradicionales de actividad económica de las cabeceras municipales o localidades que las ciudades van integrando y que suelen tener una gran aglomeración de este tipo de establecimientos, lo que los obliga a competir con precio y calidad para mantenerse en el gusto del consumidor. Un segundo criterio, propiamente de accesibilidad, tiene dos componentes: uno de proximidad espacial, que considera la zona de influencia de cada supermercado, y un índice de accesibilidad calculado a través de un modelo de interacción espacial.

El primer componente contempla un área de influencia con radio de mil metros alrededor del supermercado que permite identificar las áreas de mercado más inmediato de este tipo de establecimientos para aquellos estratos de la población que tienen una movilidad más limitada (y que acudirían principalmente a pie). Tiene la ventaja de ser independiente de los límites del Ageb y es coincidente con varios estudios que reporta la literatura.

El segundo conceptualiza el comportamiento espacial de los consumidores. Está basado en el supuesto de que las personas que requieren abastecerse de alimentos sacrificarán el efecto disuasivo de la distancia a un sitio alternativo en razón de su atractivo, esto es, los consumidores pueden evitar el supermercado más cercano por otro más distante, pero más atractivo.

Existen distintos tipos de índices de accesibilidad que difieren ampliamente en su complejidad y en sus suposiciones teóricas (una revisión de ellos se puede encontrar en Álvarez-Lobato, 2015). Cada uno tiene sus ventajas y limitaciones y claramente no hay un acuerdo de cómo calcular un índice de accesibilidad adecuado para todos los contextos. Un índice de accesibilidad basado en la teoría de interacción espacial es consistente con otro tipo de indicadores (como los de proximidad espacial), son integrales (pues consideran la oferta, la demanda y el transporte), tienen bases conceptuales sólidas y se han aplicado en contextos urbanos mexicanos o para detectar desiertos alimentarios (Clarke *et al.*, 2002; Garrocho y Campos, 2006).

Accesibilidad al abasto de alimentos en la Zona Metropolitana de Toluca

La Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) es la quinta metrópoli del país que aglutina a 1.9 millones de habitantes. Comprende 15 municipios, nueve de ellos con conurbación física y seis con una integración funcional (SEDESOL/CONAPO/INEGI, 2012). Ha mostrado un gran dinamismo en su crecimiento sobre todo en la última década del siglo XX; no es homogénea ni en su oferta ni en su demanda de bienes y servicios, y aunque tiene una economía muy terciarizada, el peso de su actividad industrial sigue siendo relevante.

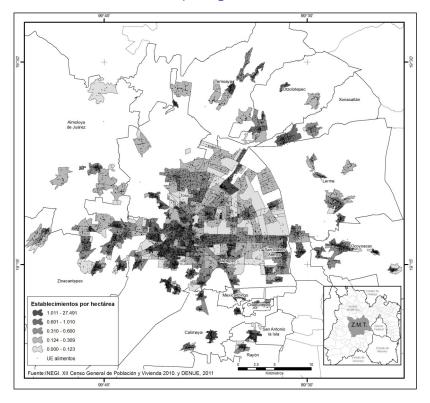
Tabla 1.
Establecimientos de alimentos ZMT, 2011

Clasificador SCIAN	Descripción	Unidades económicas	% UE
46111	Abarrotes	10,892	57.52
46112	Carnes, aves y pescados	2,530	13.36
46113	Frutas y verduras frescas	2,436	12.87
46114	Semillas y granos	161	0.85
46115	Leche, lácteos y embutidos	338	1.79
46116	Dulces y repostería	860	4.54
46117	Paletas de hielo y helados	426	2.25
46119	Otros alimentos (panaderías, pastelerías, tortillerías)	631	3.33
46121 y 46122	Bebidas, hielo y tabaco	353	1.86
462111	Supermercados	78	0.41
462112	Minisúper	230	1.21
Total de establecimientos	18,935	100	

Fuente: Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (INEGI, 2011).

Según el censo económico (INEGI, 2009), la ZMT consideró 16 mil 327 establecimientos dedicados a la venta de alimentos al menudeo, cifra que incluye supermercados y minusúpers que emplean a un total de 42 mil 306 personas, lo que representa el 25.3% del total de establecimientos registrados y el 11.6% de los trabajadores de toda la zona metropolitana. Para 2011 el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) consideraba cerca de 19 mil establecimientos de este tipo (INEGI, 2011)

Figura 1. Densidad de establecimientos por Ageb



A partir de 1971, año en que se instaló el primer supermercado en la ciudad, el formato de tienda de autoservicio se ha ido desarrollando y creciendo; y de manera importante, en la última década. En el periodo de 10 años de 1999 a 2009, el crecimiento de las tiendas de abarrotes tradicionales fue de 41.4% en número de unidades económicas, y de 77.3% en población ocupada. Las tiendas especializadas en alimentos y bebidas (que aglutina carnicerías, pollerías,

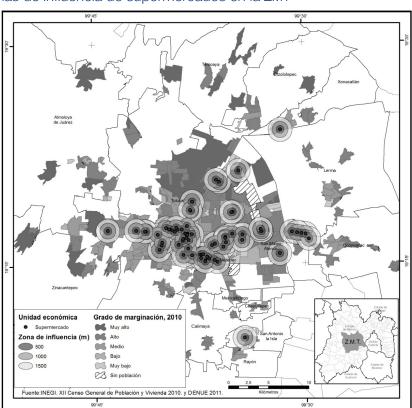


Figura 2. Zonas de influencia de supermercados en la ZMT

recauderías, pastelerías, entre otros) crecieron en el periodo 43.04% en número de establecimientos, y 80.8% en personal ocupado.

La mayor parte son establecimientos considerados microempresas, pues tienen muy pocos trabajadores, lo cual es un indicador de que el comercio tradicional de alimentos es una fuente de autoempleo para ciertos sectores de la población. Los minisúper crecieron 120.83% en número de establecimientos y 54.05% en personal ocupado, mayoritariamente mujeres. Pero es el sector de supermercados el que tuvo el mayor dinamismo, pues creció 129.4% en número de establecimientos y 134.6% en número de trabajadores (INEGI, 1999 y 2009). Esto demuestra el gran desarrollo que han tenido los formatos de comercio moderno en la ZMT.

A través del Directorio Nacional de Unidades Económicas (INEGI, 2011), y con ayuda de un Sistema de Información Geográfico se ubicaron puntualmente 18 mil 935 unidades económicas correspondientes a los sectores minoristas de alimentos según el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (INEGI, 2008), esto es, el comercio al por menor en el subsector 461 y en las clases de actividad 462111 y 462112 correspondientes a supermercados y minisúper, tal como se muestra en la tabla 1.

El 57.5% corresponde a las tiendas tradicionales de abarrotes, 40.8% a tiendas especializadas de alimentos, 1.2% a las tiendas de conveniencia modernas que representan la categoría de minisúper, y solo 0.41%, con 78 establecimientos, corresponde a los supermercados.

Como puede observarse (figura 1) se encuentra una mayor densidad de establecimientos en el centro y surponiente de la ZMT, así como en los lugares donde se encuentran los mercados públicos, como la central de abasto al norte del municipio de Toluca. Es claramente perceptible cómo los centros tradicionales de las cabeceras municipales tienen una gran densidad de este tipo de establecimientos, aun cuando varios de ellos presenten grados de marginación alto.

La figura 2 muestra que los supermercados están concentrados en el centro de Toluca, Metepec y Lerma, siguiendo claramente los principales corredores viales, particularmente este-oeste y centro-noreste, con un par de establecimientos aislados en San Antonio la Isla y Xonacatlán.

Se muestran las zonas de influencia a 500, 1 mil y 1 mil 500 metros, donde es posible identificar cómo estas se traslapan generando competencia por los mismos mercados, lo que podría eventualmente llevar a precios más bajos o niveles de calidad de servicios diferenciados.

Ya que uno de los elementos relevantes del modelo de interacción espacial es la magnitud de la oferta de los supermercados, se decidió tomar el límite superior del rango de población ocupada en el establecimiento como un indicador *proxy* del área de ventas del supermercado; esto es, de la variedad y calidad de los productos que ofrece. Se desarrolló una aplicación computacional en el lenguaje de programación Phyton con el fin de facilitar la calibración del índice y el planteamiento de escenarios. Derivado del índice se crearon tres clases de accesibilidad (alto, medio y bajo) con base en intervalos geométricos, con lo cual se garantiza un número

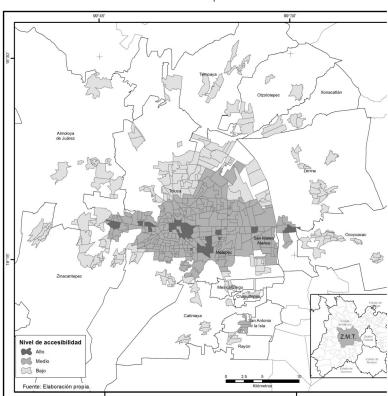


Figura 3. Indicador del modelo de interacción espacial

adecuado de valores y que los intervalos sean relativamente similares, sobre todo cuando se trata de acomodar el índice de accesibilidad que tiene un valor continuo, pues se minimiza la varianza entre clases.

Como puede observarse en la figura 3, las zonas que tuvieron un grado de accesibilidad más bajo fueron las zonas que se encuentran en la periferia de la ciudad, destacando la zona norte de la ciudad y las localidades de los municipios como Chapultepec, Ocoyoacac, Rayón, Xonacatlán, Otzolotepec, Temoaya y Xonacatlán.

Con avuda del SIG se correlacionaron los cuatro criterios especificados: índice de marginación alto o muy alto, densidad de establecimientos baja, fuera de zona de influencia directa de algún supermercado y grado de accesibilidad a supermercados bajo, quedando las Agebs que se muestran en la figura 4 y que son las áreas que pueden considerarse como los desiertos alimentarios de la ZMT.

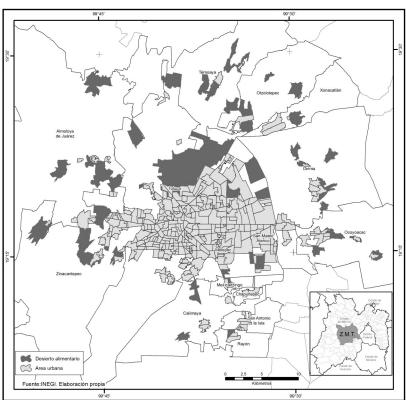


Figura 4. Desiertos alimentarios de la ZMT

Se percibe una extensa zona al norte del área urbana, en las localidades de San Pablo Autopan y San Andrés Cuexcontitlán, y San Miguel Totoltepec dentro del área urbana del municipio de Toluca, así como buena parte de las localidades periféricas de Zinacantepec (San Antonio Acahualco, Barrio México), Amoloya de Juárez (Mayorazgo, San Miguel Almoloyan), Temoaya, Otzolotepec, Lerma y Calimaya (Zaragoza de Guadalupe).

Segregación y desierto alimentario

Es evidente que las transformaciones del sector minorista de alimentos se inscriben en los cambios económicos que se han dado a escala global y que han modificado la estructura espacial de las ciudades. Tal como lo manifiestan Rubalcava y Schteingart (2012), la localización de los diversos grupos sociales en el espacio es consecuencia de complejas interacciones entre la estructura social, el marco urbano construido y las preferencias y los recursos familiares. Las familias más pobres suelen vivir en las zonas más alejadas, poco aptas (la trampa espacial de la pobreza) pero concentradas socialmente. Así, la segregación (concentración espacial de individuos de un mismo grupo social y su distancia con otros grupos) tiene una línea directa con la accesibilidad y disponibilidad de bienes y servicios para grupos de población específicos.

La literatura reporta que las áreas con acceso limitado a las fuentes de alimentos se caracterizan por los altos niveles de segregación étnica e inequidad en el ingreso (USDA, 2009). En el caso de América Latina, los estudios de segregación enfatizan la separación por grupos socioeconómicos; los estudios de segregación para las grandes metrópolis mexicanas, descritos por Rubalcava y Schteingart (2012), coinciden en señalar que los grupos vulnerables mayormente segregados (lo que definen como segregación pasiva) se encuentran, en la mayoría de los casos, en la periferia de las ciudades, de acuerdo al modelo centro-periferia. Aguilar y Mateos (2011) van más allá al definir que la periferia es un espacio fragmentado y disperso que se sobrepone al modelo tradicional.

A pesar de la estructura policéntrica de sus centros de empleo, los desiertos alimentarios en la ZMT siguen este modelo centro-periferia dispersa, particularmente al norte-noroeste de la ciudad, que involucra a 9.3% de la población urbana y a 16.5% de su territorio.

Esto hace que, mientras no exista un mercado suficientemente atractivo (nivel socioeconómico y densidad) para los diversos formatos de supermercado, la periferia dispersa será poco adecuada para la localización de supermercados de grandes superficies (no obstante la disponibilidad de suelo apto).

Conclusiones

La definición operativa de desierto alimentario propuesta cumple con el concepto que reporta la literatura y es fácil de entender y evaluar, por lo que puede ser utilizada en un contexto de propuesta de política pública. Si bien es discutible, ya que circunscribe el acceso alimentario a la accesibilidad a supermercados, hay evidencia suficiente en el entorno mexicano para inferir que las tiendas de autoservicio de grandes superficies son efectivamente actores importantes en los canales de distribución de alimentos para todos los niveles socioeconómicos de la población, y que cada vez penetran más en los niveles más bajos. El hecho de que la definición propuesta contenga un criterio de densidad que considera a todo el sector tradicional de alimentos resuelve el dilema de tomar en cuenta solo a los supermercados, es decir, ambos tipos de unidades económicas se complementan.

El modelo desarrollado para detectar desiertos alimentarios es simple de instrumentar con ayuda de un Sistema de Información Geográfica, y aún más si se cuenta con un programa de cómputo que calcule de manera automática el índice de accesibilidad, pues permite simular escenarios y calibrar el modelo de una manera eficiente. Es necesario desarrollar componentes de software que puedan incorporarse en un ambiente SIG, o al menos ser compatibles con ellos, ya que se pueden integrar nuevos parámetros y variables que fortalezcan la instrumentación del modelo y faciliten su replicación para otras ciudades y periodos de tiempo.

Es evidente el contraste del centro con la periferia; contra lo que pudiera esperarse, no aparecieron desiertos alimentarios al interior del área urbana, por lo que podría ser necesario modificar algunos umbrales que puedan ser contrastados con trabajo de campo o trabajo cualitativo para detectar áreas deprimidas que quizás el concepto de grado de marginación no captura, puesto que son zonas que cuentan con servicios e infraestructura, pero en las que puede vivir población de bajos ingresos o con algún otro tipo de vulnerabilidad.

Los diversos formatos de los supermercados juegan un papel relevante en las estrategias de localización para la captación de mercados, y si bien las áreas marginadas no son candidatos naturales para establecer este tipo de comercio, esto parece estar cambiando, pues el sector empresarial está reconociendo su importancia.

Las inversiones que representan el asentamiento de nuevos supermercados son siempre bien recibidas por los gobiernos locales por la generación de empleos que representa y la activación de actividad económica a su alrededor. El hecho de que las zonas de más alto grado de marginación se encuentren en la periferia, que se caracterizan por su dispersión, implica que los terrenos de las dimensiones necesarias se encuentren disponibles fácilmente.

Este modelo de detección de desiertos alimentarios, así como el concepto mismo definido, puede servir para instrumentar políticas urbanas específicas que favorezcan o incentiven la instalación de supermercados en zonas deprimidas y plantear escenarios deseables que mejoren el acceso a oportunidades de desarrollo de los habitantes urbanos y a combatir un problema de salud pública como la desnutrición y la obesidad.

Bibliografía

- Aguilar, A. G. y Mateos, P. (2011). Diferenciación sociodemográfica del espacio urbano de la Ciudad de México. *Eure* (37): 5-30.
- Álvarez-Lobato, J. A. (2015). Acceso a oportunidades, el principal desafío. En Brambila, C. (Comp.). *Prioridades de investigación sobre pobreza y desarrollo territorial. México: 2020.* México: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, pp. 229-252.
- Austin B.; Melly, S.; Sanchez, B.; Patel, A.; Buka, S. y Gortmaker, S. (2005).

 Clustering of Fast-Food Restaurants around Schools: A Novel Application of Spatial Statistics to the Study of Food Environments. *American Journal of Public Health* (9): 1575-1582.
- Bagheri, N.; Benwell, G. y Holt, A. (2005). Measuring Spatial Accessibility to Primary Health Care. The 17th Annual Colloquium of the Spatial Information Research Centre, Nueva Zelanda: SIRC-Duredin/ University of Atago.
- Bhat, C.; Handy, S.; Kockelman, K.; Mahmassani, H.; Gopal, A.; Srour, I. y Weston, L. (2002). Development of an Urban Accessibility Index: Formulations, Aggregation and Application. (Research Report 4938-4). Austin: Center for Transportation Research-The University of Texas at Austin.
- Castañeda, A. (2012). Supermercados. Competencia en precios. *Economía Mexicana* 21(2): 297-349.
- Castellanos, S. G.; Castellanos, V. C. y Flores, B. N. (2009). Factores de influencia en la localización regional de infraestructura bancaria. *Economía Mexicana Nueva Época* (2): 283-330.
- Clarke, G.; Eyre, H. y Guy, C. (2002). Deriving Indicators of Access to Food Retail Provision in British Cities: Studies of Cardiff, Leeds and Bradford. *Urban Studies* (11): 2041-2060.
- Cummins, S. y Macintyre, S. (2002). A Systematic Study of an Urban Foodscape: The Price and Availability of Food in Greater Glasgow. *Urban Studies* (11): 2115-2130.

- Derek, G.; Johnston, R.; Pratt, G.; Watts, M. y Whatmore, S. (2009). *The Dictionary of Human Geography*. Oxford: Blackwell.
- Dodson, J.; Gleeson, B. y Sipe, N. (2004). *Transport Disadvantage and Social Status: A Review of Literature and Method*. Research monograph 5. Urban Policy Program. Brisbane: Griffith University.
- Drewnowski, A. (2004). Obesity and The Food Environment: Dietary Energy Density and Diet Costs. *American Journal of Preventive Medicine* (3): 154-162.
- Drewnowski A.; Aggarwal, A.; Hurvitz, P.; Monsivais, P. y Moudon, A. (2012).

 Obesity and Supermarket Access: Proximity or Price? *American Journal of Public Health* (8): e74-e80.
- El-Geneidy, A.; Cerda, A.; Fescheler, R. y Luka, N. (2009). Using Accessibility Measures: A Test Case in Montréal Evaluating the Impacts of Transportation Plans. Working paper. Canada: McGill University.
- Fuentes, C. (2009). La estructura espacial urbana y accesibilidad diferenciada a centros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua. *Región y Sociedad* (44): 117-144.
- Garrocho, C. (1995). Análisis socioespacial de los servicios de salud. Accesibilidad, utilización y calidad. México: El Colegio Mexiquense.
- Garrocho, C. y Campos, J. (2006). Un indicador de accesibilidad a unidades de servicio clave para ciudades mexicanas: fundamentos diseño y aplicación. *Economía, Sociedad y Territorio* (22): 349-397.
- Garrocho, C.; Chávez, T. y Álvarez-Lobato, J. A. (2003). La dimensión espacial de la competencia comercial. México: El Colegio Mexiquense/Universidad Autónoma del Estado de México.
- Hallett, L. F. y McDermott, D. (2011). Quantifying the Extent and Cost of Food Deserts in Lawrence, Kansas, USA. Applied Geography (4): 1210-1215.
- Hamnett, C. y Butler, T. (2011). Geography Matters': The Role Distance Plays in Reproducing Educational Inequality in East London. *Transactions of the Institute of British Geographers* (4): 479-500.
- Handy, S. L. y Niemeier, D. A. (1997). Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives. *Environment and Planning* (29): 1175-1194.
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Institute* (25): 73-76.
- Hernández, J. (2001). Autoservicio. El inmenso mercadito. *Expansión* (811): 51-56.
- Hilmers, A.; Hilmers, D. y Dave, J. (2012). Neighborhood Disparities in Access to Healthy Foods and Their Effects on Environmental Justice. *American Journal of Public Health* (9): 1644-1654.
- INEGI (1999). Censos económicos 1999. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recurso disponible en Internet: http://www3.inegi.org.mx/sistemas/saic/?evento=1999 Recuperado en julio de 2014.
- INEGI (2008). Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte. México. 2007. México: Instituto Nacional de Estadística.

- INEGI (2009). Censos Económicos 2009, México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recurso disponible en Internet: http://www3.inegi.org.mx/sistemas/saic Recuperado en julio de 2014.
- INEGI (2010). Censo de población y vivienda 2010. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recurso disponible en Internet: http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=po-b&c=1 Recuperado el 22 de julio de 2014.
- INEGI (2011). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Jiao, J.; Moudon, A.; Ulmer, J.; Hurvitz, P. y Drewnowski, A. (2012). How to Identify Food Deserts: Measuring Physical and Economic Access to Supermarkets in King County, Washington. *American Journal of Public Health* (10): e32-e39.
- Kato, Y. e Irvin, C. (2013). Flow of Food and People Across the City: An Examination of Local Food Access in a New Orleans Food Desert. Spaces and Flows: An International Journal of Urban and Extra Urban Studies (3): 45-56.
- Larsen, K. y Gilliland, J. (2008). Mapping the Evolution of 'Food Deserts' in a Canadian City: Supermarket Accessibility in London, Ontario 1961-2005. *International Journal of Health Geographics* 7(16). Doi: 10.1186/1476-072X-7-16.
- Morland, K.; Wing, S.; Diez Roux, A. y Poole C. (2002). Neighborhood Characteristics Associated with the Location of Food Stores and Food Service Places. *American Journal of Preventive Medicine* (1): 23-29.
- Negrón P., P. (2003). La accesibilidad física a las zonas de trabajo y su relación con la consolidación de cuatro barrios ubicados en el Distrito Federal, México. Estudios Demográficos y Urbanos (54): 509-535.
- Omer, I. (2006). Evaluating Accessibility Using House-Level Data: A Spatial Equity Perspective. *Computers Environment and Urban System* (30): 254-274.
- Peters E. y McCreary, T. (2008), Poor Neighbourhoods and the Changing Geography of Food Retailing in Saskatoon, Saskatchewan, 1984-2004. Canadian Journal of Urban Research 17(1): 78-106.
- Rubalcava, R. M. y Schteingart, M. (2012). Ciudades divididas. Desigualdad y segregación social en México. México: El Colegio de México.
- Schwentesius, R. y Gómez, M. (2006), Supermercados y pequeños productores hortofrutícolas en México. *Comercio Exterior* 56(3): 205-218.
- SEDESOL/CONAPO/INEGI (Secretaría de Desarrollo Social-Consejo Nacional de Población-Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2012). Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2010. México: SEDESOL/CONAPO/INEGI.
- Serrano, J. M. (2001). Accesibilidad territorial en España: autopistas y autovías. *Papeles de Geografía* (33): 133-155.
- Spieckermann, K. y Wegener, M. (2006). Accessibility and Spatial Development in Europe. *Scienze Regionali* 5(2): 15-46.

- Suárez-Lastra, M. y Delgado-Campos, J. (2007). Estructura y eficiencia urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingreso en la ZMCM 1990-2000. Economía, Sociedad y Territorio 6(23): 693-724.
- Talavera, R. y Valenzuela, L. M. (2012). La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público. *Revista Bitácora Urbano Territorial* (2): 97-109.
- Talen, E. (2003). ¿Neighborhoods as Service Providers: A Methodology for Evaluating Pedestrian Access? Environment and Planning B. Planning and Design (30): 181-200.
- Talen, E. (2011). ¿Geovisualization of Spatial Equity? En Nyerges, T. L.; Couclelis, H. y McMaster, R. (Eds.). *The SAGE Handbook of GIS and Society*. Los Ángeles: Sage. pp. 458-479.
- Unal, E.; Chen, S. E. y Waldorf, B. (2007). Spatial Accessibility of Health Care in Indiana. *Working Paper 07-07*. Department of Agricultural Economics. Indiana: Purdue University.
- UNDP (United Nations Development Programme) (2005), Human Development Report 2005. International Cooperation at a Crossroads. Aid, Trade and Security in an Unequal World. EUA: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- USDA (United States Department of Agriculture) (2009). Access to Affordable and Nutritious Food. Measuring and Understanding Food Deserts and their Consequences. Report to Congress. United States Department of Agriculture. Economic Research Service, June 2009. Washington DC.
- Walker, R.; Keane, C. y Burke, J. (2010). Disparities and Access to Healthy Food in the United States: A Review of Food Deserts Literature. Health & Place (16): 886-884.
- Wells, K. y Thill, J. C. (2012). Do Transit-Dependent Neighborhoods Receive Inferior Bus Access? A Neighborhood Analysis is in Four U.S. Cities. *Journal of Urban Affairs* (1): 43-63.
- Whitehead, M. (1998). Food Deserts: What's in Name? *Health Education Journal* (57): 189-190.
- Wrigley, N. (2013). Towards a Policy Engaged Retail Geography. Carlos Garrocho (Ed.). Advances in Commercial Geography. Prospects, Methods and Applications. México: El Colegio Mexiquense, pp. 59-93.
- Wrigley, N.; Warm D.; Barrie M. y Amanda Whelan (2002). Assessing the Impact of Improved Retail Access on Diet in a 'Food Desert': A Preliminary Report. *Urban Studies* (11): 2061-2082.
- Wrigley, N. (2002). Food Deserts' in British Cities: Policy Context and Research Priorities. *Urban Studies* (11): 2029-2040.
- Wrigley, N. y Lowe, M. (1996). Retailing, Consumption and Capital: Towards the New Retail Geography. Harlow: Addison Wesley Longman.
- Wrigley, N. y Lowe, M. (2002). Reading Retail. A Geographical Perspective on Retailing and Consumption Spaces. UK: Arnold.
- Zhang, Z. y Bingham, R. (2000). Metropolitan Employment Growth and Neighborhood Job. Access in Spatial and Skills Perspectives. Empirical Evidence from Seven Ohio Metropolitan Regions. *Urban Affairs Review* (3): 390-421.

Los nuevos usos del espacio público; entre la privatización y la integración

SALVADOR ESTEBAN URRIETA GARCÍA Y MILDRED MORENO VILLANUEVA

Introducción

En estos últimos tiempos, y dentro del debate en torno al espacio público, se habla, y en algunos casos se decreta, la muerte de este espacio, lo cual resulta muy discutible. Uno preguntaría ¿cuál espacio público?

Si en algún momento se acuerda que la calle es un espacio público, o incluso que es el espacio público por excelencia, estaremos ante la circunstancia de que las calles han existido desde la creación de las ciudades después de la revolución neolítica, tanto en el hemisferio oriental como en el occidental. De este hecho derivamos otro, el de la inconmensurable diversidad de calles por razón de su morfología, de su simbolismo o de su función en la ciudad, de lo cual podría hacerse una infinidad de historias, y probablemente de tratados.

Podríamos decir que la calle ha muerto una y mil veces y que una y mil veces ha vuelto a resurgir en otra ciudad con otra forma, con otra función, hecha por otra cultura o por otra clase y categoría de ciudadanos.

Desde este punto de vista el espacio público, como materia y como concepto, se transformó con el tiempo y devino un espacio determinado, adaptándose a los nuevos tiempos; por ejemplo, el caso de una ciudad viva que con el tiempo se volvió un sitio histórico o arqueológico y que ahora utiliza los mismos espacios de manera diferente. De esta manera el concepto de calle se transforma según las nuevas exigencias sociales o culturales. Es decir que, en este sentido, el espacio público representado por la calle debe de

sufrir una reapropiación por parte de los habitantes y con ello resignificar este espacio para otros tiempos, pero siempre atendiendo la cotidianidad de sus habitantes reales.

Por lo tanto, el espacio público, como la sociedad, cambia, de ahí que el objetivo de este artículo es examinar algunas de las propuestas de cambio de uso del espacio público en la Ciudad de México, particularmente el programa de bajo puentes implementado por el gobierno de la ciudad para la recuperación de espacios públicos en términos cuantitativos y cualitativos, entendiendo el espacio público como lugar de libre acceso y de expresión e intercambio social.

Para tal objetivo se abordaron los proyectos del programa de recuperación de los bajo puentes en estado de abandono, establecidos por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda para sus delegaciones administrativas, con el fin de analizar las intervenciones (acciones e instrumentos) orientadas a la creación, mejora o simple mantenimiento de estos espacios "residuales de la ciudad".

Cuantitativamente no existe una distribución y recuperación equitativa del espacio público, de acuerdo a los indicadores del programa de bajo puentes en la Ciudad de México, lo que se observa en pérdida de lo público por la privatización local en los bajo puentes, así como la acción selectiva o exclusiva de dicho programa. Por otra parte, cualitativamente, los sectores encargados de este proyecto no se han preocupado por dar un seguimiento a los espacios recuperados promoviendo su integración al tejido urbano de manera física y social como espacios abiertos a la población y, en general, con la intención de lograr una mejora en su calidad de vida. Se percibe una predominancia de proyectos urbanos que privatizan el espacio, más que una oferta pública de espacios polivalentes.

Lo anterior indica que se deberían de reforzar los instrumentos y acciones públicos rectores de las intervenciones en el espacio urbano en beneficio de los habitantes, promoviendo la rehabilitación de espacios verdaderamente públicos e inclusivos; sin embargo, la comunicación y ocupación social es evidente en estos lugares que anteriormente estaban en abandono y descuido, es por eso que se dice que los nuevos usos del espacio público se encuentran entre la privatización y la integración, es decir, entre estas dos vertientes contrarias que confluyen en un mismo lugar.

A continuación se exponen los apartados que apoyan esta investigación: en la primera parte, "Espacio público como espacio de comunicación y de integración", se hace una valoración teórica de la comunicación como sinónimo de espacio público para observar a la misma como elemento integrador de la ciudad; en un segundo apartado denominado "La vulnerabilidad del espacio público. Entre lo público y lo privado", se habla respecto de los elementos que pueden hacer vulnerable al espacio público de manera que se haga atractivo para la privatización; y por último en el tercer apartado titulado "Nuevos usos del espacio público. ¿La recuperación de lo público?" se presenta como caso de estudio el programa de Bajo Puentes de la Ciudad de México, en particular los ocho bajo puentes que se encuentran sobre el circuito interior, realizando la valoración ya mencionada; por último, se presentan algunas conclusiones.

Espacio público como espacio de comunicación y de integración

Es oportuno hacer mención de lo que entendemos por la misión del espacio público a fin de valorar las nuevas propuestas de estos espacios del presente. Entre los elementos de valoración del espacio público hay uno principal, el de comunicación, porque le da sentido a través de la razón o de la acción. Ante todo, el espacio público es un elemento de comunicación de cualquier naturaleza. No podemos imaginar ningún asentamiento humano sin el espíritu gregario que ha permitido a los seres humanos crear sociedades y culturas. Es así que pensamos que la comunicación es sinónimo de espacio público como este es sinónimo de ciudad.

Nos detendremos un momento para subrayar el término de comunicación a fin de ser más explícitos en los propósitos en este trabajo. La noción de comunicación puede tomar un sentido amplio:

incluye todos los procedimientos por los cuales un espíritu puede influenciar a otro. Esto por supuesto comprende no solamente el lenguaje escrito o hablado, sino también la música, las artes plásticas, el teatro, la danza, es decir, todos los comportamientos humanos (Shannon y Weaver, en Watin, 2001: 8).

Siguiendo el modelo teórico de Shannon y Weaver, Watin (2001) afirma que la comunicación es un proceso de transferencia de pensamientos entre personas con el apoyo del lenguaje; el lenguaje, entonces, es un instrumento de la comunicación y simultáneamente el instrumento de la transmisión de pensamientos (Shannon y Weaver, en Watin, 2001: 9).

Si de transmisión de pensamientos se trata, esto nos puede llevar a la interrelación constructiva entre personas o también a un conflicto entre ellas; en el primer caso puede redundar en la expresión de una cultura y de la dinámica social. Es por lo anterior que Michel Watin ofrece, en un sentido antropológico, la siguiente definición: "la comunicación es el resultado o actuación de la cultura" (Shannon y Weaver, en Watin, 2001: 13).

La importancia de la comunicación es una fuente de reflexión para Jürgen Habermas, una de las principales referencias de la teoría del espacio público. Este autor desarrolla, entre otras cosas, la noción de la *esfera pública* burguesa que emerge como una crítica al Estado monárquico desde el siglo XVIII; es la crítica que se hace del Estado en debates públicos cada vez más amplios promovidos por la misma burguesía en la revolución francesa, y que a su vez cuentan con los antecedentes críticos del siglo de las luces o de la razón.

El concepto de esfera pública ha evolucionado con el tiempo, por lo que Habermas nos la presenta de esta manera:

Bajo esfera de lo público entendemos en principio un campo de nuestra vida social, en el que se puede formar algo así como opinión pública. Todos los ciudadanos tienen en lo fundamental libre acceso a él. Una parte de la esfera de lo público se constituye en cada discusión de particularidades que se reúnen en público. Como concurrencia, los ciudadanos se relacionan voluntariamente bajo la garantía de que pueden reunirse para expresar y publicar libremente opiniones que tengan que ver con asuntos de interés general (1973: 53).

Lo interesante del discurrimiento de Habermas sobre la esfera pública es que se realiza en un marco de discusión filosófica sobre el uso público de la razón como un ideal regulativo (Arendt *et al.*, en Sahuí, 2002: 23), en particular sobre *la publicidad política*, entendida como "espacio de encuentro entre personas libres e iguales que

razonan y argumentan en un proceso discursivo abierto dirigido al mutuo entendimiento y a su autocomprensión normativa" (Arendt et al., en Sahuí, 2002: 21). Este autor se mueve en una línea de racionalidad comunicativa o dialógica, es decir, el espacio se presenta como un espacio de comunicación o de opinión pública. Sahui lo acerca más, como es el caso de la filósofa Anna Arendt, a la noción de juicio reflexionante de Kant "propio de la crítica del juicio: pensar desde el lugar del otro y reconocer sus distintos roles sociales y perspectivas" (Arendt et al., en Sahuí, 2002: 25).

Comprendida de esta manera la esfera pública y política resulta fundamental como marco de entendimiento entre las sociedades urbanas cada vez más complejas, pero también tan fragmentadas y tan poco comunicadas: en estos tiempos de las tecnologías de la comunicación y la información se dice que tanto los grupos sociales como los individuos están más bien conectados que comunicados.

En los ámbitos nacionales e internacionales lo público parece sufrir una presión, de tal manera que el término se hace confuso, dice Sahui: "de semántica múltiple, de realización difusa y realidad diversa" (Arendt et al., en Sahuí, 2002: 12).

Es por todo lo anterior que se hace imprescindible reflexionar sobre lo público cuando pretendemos repensar la ciudad, y en particular el espacio público; de ahí el valor del apoyo de Habermas con su noción de esfera pública.

De entre los estudiosos del espacio público tenemos a Michel Watin (2001), ya antes citado. Apoyándose en las tesis de Habermas y Arendt, Watin identifica dos dimensiones del espacio público: a) una esfera pública de libre expresión y comunicación, y b) una escena pública en dónde se hacen visibles los actores con sus problemas y sus acciones.

Derivado de las dimensiones anteriores, Watin (2001) propone el carácter público de un espacio público, bajo la premisa de que no todos los espacios comunes a los individuos y que componen una sociedad constituyen necesariamente un espacio público. Este autor supone tres principios:

a) [El primero] Es regido por el derecho y es indisociable del funcionamiento democrático de una sociedad, [de los] principios de ciudadanía, igualdad entre los individuos y de universalidad.

- b) [El segundo] Supone la existencia de individuos más o menos autónomos, no alienados por los discursos dominantes, capaces de hacer su opinión creyendo en las ideas y en la argumentación y no solamente en los confrontamientos físicos.
- c) [El tercero] Caracterizado por los flujos y la movilidad: movimiento, mezcla, pasaje, desplazamiento de individuos y transmisión de mensajes que autorizan y garantizan, tanto como se pueda, en una sociedad compleja, la confrontación con los otros, la diversidad y las diferencias (Watin, 2001: 61-62).

Como hemos tratado de mostrar, la noción de comunicación es fundamental para comprender la noción de espacio público. Es por ello que planteamos que la noción de comunicación parece *integrar* otros conceptos íntimamente ligados a la idea de espacio público; son los siguientes:

Interrelación. Como lo han sostenido sobre todo los sociólogos, el espacio público es un espacio relacional, así, las relaciones no tienen ningún sentido sin la comunicación que expresa ideas, intenciones y proyectos, que pueden o no tener una respuesta positiva. Es de esta manera que se puede integrar un grupo social o cultural con ciertos fines, mismos que pueden ser objeto de un principio de identidad. El espacio público es el espacio idóneo para buscar construir ciudadanía sin compromisos establecidos, por el mismo carácter del espacio público de pertenencia común y no enajenable comercialmente. Las ciudades de hoy parecen desintegrarse, fragmentarse, romperse o fracturarse, de ahí la necesidad de reestablecer las relaciones sociales y culturales, con el fin de resolver los problemas cotidianos que el vivir en la ciudad plantea. El espacio público establece un principio de anti individualismo a la vez que un respeto por la diversidad social y la multiculturalidad.

Accesibilidad. Uno de los principales principios del espacio público es su libre acceso, en principio para todo el mundo, pero tendríamos que preguntarnos quiénes son todos y si el paso a los espacios públicos es irrestricto.

A nuestro entender esto va a estar en función de una eventual tipología de los espacios públicos, abiertos y cerrados, y de los

valores que lo configuren, es decir: formales, simbólicos, sociales, culturales; muchos de los cuales deben de ser protegidos o controlados. Si nos referimos únicamente a la calle o a las plazas públicas el acceso es completamente libre, pero aun tratándose de espacios abiertos como parques, centros deportivos y jardines surgen ciertas restricciones, como puede ser un jardín botánico, un huerto urbano o un zoológico.

Si pensamos en el ámbito urbano, una ciudad suele tener puertas de acceso y salida que comunican físicamente a la ciudad, por diferentes vías, de dentro hacia fuera y viceversa. Pero la ciudad no solo tiene una función de comunicación física, sino que emite y recibe ideas, mensajes, símbolos de lo que es esa ciudad, en términos, por ejemplo, de atracción o de repulsión, como puede ser el caso de una metrópoli cosmopolita que atrae o rechaza gente.

En todo caso la comunicación entre individuos y grupos sociales puede ser objeto de una convención escrita o no, porque también existen los metalenguajes, que ofrecen otra posibilidad de comunicación. Todo esto para saber lo que una ciudad ofrece o reclama para vivir en ella.

Legibilidad. No podemos acceder a un espacio urbano ni pretender establecer relaciones sociales sin el marco de un espacio que resulte fácilmente legible para los habitantes. Cada sociedad y cada ciudad tiene su lenguaje, por ello resulta de interés saber cómo se expresa el barrio respecto a sus vecinos y respecto a sus habitantes. De ahí se desarrolla la relación espacial y social entre lo privado y lo público, entre lo interior y lo exterior, entre los signos del espacio local; y como tiene un efecto en la memoria de sus habitantes, para reconocer al espacio como propio.

Además del lenguaje local y de su relación con el espacio público, también se da el lenguaje de los signos convencionales que permite a los usuarios del espacio ubicarse y desplazarse; esto porque el espacio necesita de referencias para ser usado adecuadamente, es decir, dónde cruzar la calle de manera protegida, dónde estacionarse, dónde, cómo y a qué hora depositar los desechos, en qué sentido circular, leer los nombres de las calles y colonias, usar el soporte público, etc.

Seguridad. Algunas de las mayores reivindicaciones de las ciudades actuales se refieren a las demandas de seguridad, de accesibilidad y legibilidad, con el fin de establecer relaciones sociales claras y cordiales. Es por esto que, bajo la óptica de Jane Jacobs (1961) y Jordi Borja (2003), los espacios animados o vivos ofrecen la seguridad del espacio público; es decir que la gente se convierte en la seguridad de la gente, cuando se ha establecido un marco en donde se presentan los principios de Watin para considerar público al espacio, como son: la igualdad entre los individuos, pero también su movimiento, mezcla, pasaje y desplazamiento, y lo que es más importante, el reconocimiento respetuoso de los otros para convivir en un mismo espacio. Es decir que la alteridad es un factor de seguridad en el espacio público.

En estos tiempos en que se apuesta a la seguridad a través de la tecnología (como son las cámaras de vigilancia), es fundamental reflexionar sobre el papel de los individuos y los grupos sociales comprometidos con un mismo espacio común, susceptible de ofrecer beneficios también comunes.

Siendo así, las características de las recientes generaciones que conciben los espacios en un mundo globalizado capaz de moverse a la velocidad de las nuevas tecnologías y los diferentes factores que modifica, intentan buscar nuevas concepciones para el espacio público, nuevos usos sociales, culturales, comerciales incluso, de manera que este puede ser todos a la vez, y ninguno si se excede.

La vulnerabilidad del espacio público. Entre lo público y lo privado

La ciudad ideal sería aquella planeada tan cuidadosamente que tuviera espacios definidos según las necesidades de sus usuarios, vialidades diseñadas de acuerdo a la densidad de población y que respondieran a todos los factores que pudieran alterarla, es decir, que esté preparada para enfrentar cualquier tipo de nueva necesidad o uso; así como, contar con los servicios adecuados, vivienda digna, lugares de entretenimiento, espacios públicos suficientes que cumplan con las exigencias de la sociedad y no solo espacios residuales, tecnologías que se renueven constantemente según la vanguardia, etc.

Sin embargo, en la actualidad encontramos que muchas de estas variantes aplicables al desarrollo de ciudades se desvanecen ante el caos que genera serios problemas. Con referencia al estudio que nos atañe, por una parte tenemos la falta de espacios públicos en ciudades sobresaturadas y, por otra, la presencia de espacios residuales, abandonados y dejados al descuido, que se presentan como atractivos por su entorno sugerente y quedan vulnerables para el acaparamiento privado; estos espacios residuales se identifican como solución de cambio para la ciudad, o incluso para la activación del espacio de comunicación. Un espacio con doble funcionalidad puede ser también una alternativa de solución a diferentes preocupaciones de insuficiencia de espacios.

Derivado de lo anterior es indispensable ampliar la discusión de lo público a lo privado, pues la transgresión del espacio público no siempre irá en detrimento del mismo ya que lo que define al espacio público urbano, no solo es de índole jurídica (en referencia a la propiedad pública), ni tampoco sociológica (en cuanto a sus condiciones de acceso): hay espacios de titularidad pública que no son de acceso libre, mientras que otros de titularidad privada sí lo son (Borja, 2003: 130). Las fronteras entre lo público y lo privado se hacen confusas. ¿Son espacios públicos y a la vez privados? ¿Qué nombre se les daría a estos espacios? Este tipo de espacios dependen de los elementos que los componen y de los organismos que los manejen o regulan; no son considerados de igual forma una plaza comercial o una unidad habitacional en comparación con un parque o plaza pública: a los dos primeros se les podría dar la titularidad de espacios colectivos o intermedios, mientras que al tercero se le denomina espacio público. Amparo Sevilla (2004) afirma que lo definitorio del espacio público es su libre acceso, y en este sentido menciona que el principio es que todo el mundo tiene el derecho a acceder y hacer uso del espacio público de una ciudad, a condición, eso sí, de que nadie se lo apropie.

El acelerado proceso de privatización de los espacios públicos que padece la zona metropolitana de la Ciudad de México ha propiciado un debate con diversos investigadores del tema, sobre la urgente necesidad de crear espacios que sean verdaderamente públicos y, sobre todo, que permitan restablecer el tejido social y la calidad de vida que puede ofrecer la ciudad, ya que en dicha

diversidad se puede observar que se ha dado un margen muy estrecho al derecho que tenemos todos los ciudadanos para disfrutar de la ciudad (Sevilla, 2004: 70-76).

Tal vez sea fácil comprender la diferencia entre espacio urbano público y espacio urbano privado: por un lado, el de titularidad pública es de libre acceso y por otro el de titularidad privada es de entrada distinguida, es decir, si bien no está restringido el acceso, tampoco es para todos. Estos espacios pueden llegar a venderse como públicos; entre sus similitudes se encuentran que son espacios colectivos o sociales, sin embargo, en los espacios urbanos privados la interrelación cultural es, si no nula, sí disminuida por lo mismo de que no todos tienen posibilidades a acceder a ellos. Entre sus diferencias también encontramos lo económico: unos cuestan y los otros no, sin embargo, en la actualidad nos encontramos con muchos espacios que están siendo privatizados por empresas para crear lugares de esparcimiento y que son espacios públicos y privados a su vez, o espacios retenidos por grupos de la misma sociedad que al apropiarse de ellos para satisfacer una necesidad económica provocada por la situación de la ciudad, lo privatizan de una manera informal, restringiendo su uso.

Tanto Sevilla (2004) como Borja (2003) hablan de los espacios público-privados, donde el espacio público urbano puede cambiar su libre acceso. Esto puede darse por alguna política pública derivada de las necesidades de la ciudad actual y de la apropiación de los habitantes, quienes al empezar a usar un espacio de manera cotidiana pueden llegar a apropiárselo por diversos intereses particulares. Así, en la actualidad las ciudades del mundo han reducido sus lugares públicos para los ciudadanos sin distinción.

Un factor muy importante respecto de los espacios públicos vulnerables es cuando en las ciudades existen patologías sociales como la delincuencia, la indigencia, la pobreza o la contaminación ambiental, que provocan inestabilidad y el deterioro de los espacios públicos; esto los hace susceptibles de ser privatizados por medio de acaparadores del mercado que funcionan bajo una lógica capitalista que poco tiene que ver con la interacción social entre diferentes grupos sociales. Es decir, la privatización de los espacios públicos está directamente relacionada con cuestiones de lucro; en estos espacios el ciudadano puede realizar cualquier tipo de

actividad social como bailar, escuchar música y otras actividades placenteras siempre y cuando pague por ello o, en su defecto, pida permiso a la autoridad correspondiente (Sevilla, 2004: 70-76).

Entonces tenemos que la ambigüedad entre lo público y lo privado se materializa en estos espacios dejados en el olvido, residuales, descuidados, susceptibles de la privatización. En la ciudad de México, después del terremoto del 1985 muchos lugares donde se derrumbaron edificios posteriormente fueron habilitados como parques que fueron quedando en el olvido, pues no se les dio un tratamiento que forjara el carácter del espacio; fueron quedando solo como lugares residuales. Actualmente el Gobierno de la Ciudad de México tiene un programa para que la iniciativa privada adopte este tipo de lugares para su recuperación, sin embargo, esto solamente puede hacerse por periodos determinados de tiempo. Este tipo de privatización es la menor porque de cierta forma los lugares se siguen conservando de libre acceso, pero es también en estos espacios residuales donde puede existir una privatización por medio de la apropiación social como recurso para la satisfacción de necesidades sociales, no necesariamente públicas.

La privatización de los espacios públicos puede provocarse también por los cambios en la organización urbana y en las formas de producción del espacio, con base en grandes proyectos inmobiliarios de capital privado que producen espacios públicos cerrados estratificados de acuerdo a los sectores sociales a los que se dirigen para su consumo; este proceso provoca, por medio de complejos urbanos multifuncionales, el abandono de los espacios tradicionales (Giglia, 2004: 2).

El desbordamiento de la producción de inmuebles de las empresas privadas y su capacidad para cambiar las políticas de los espacios a su conveniencia en acuerdo con el gobierno encargado de estas reglas, convierte a los conjuntos cerrados en espacios comunes para los que habitan ahí y propician una pérdida hacia el exterior para los que habitan en el entorno de esas unidades, pues más que crear lugares públicos al exterior crean también conjuntos comerciales que brindan espacios cerrados semi-públicos.

Mucho se habla acerca del detrimento del espacio debido a esta mala apropiación y uso. Duhau dice que está en crisis el uso intenso del espacio público como un lugar de libre tránsito, recreativo, de circulación y de libre acceso a las ofertas de consumo; lugar de coexistencia entre extraños de diversidad, de habitación, etcétera, así como las políticas públicas que los protegían (Duhau, 2008: 137-145).

Y por otra parte está la pérdida de calidad de los espacios públicos por efecto de procesos de abandono, deterioro, privatización y segregación que provocan desintegración urbana. No se pueden estudiar los espacios públicos dejando de lado las normas y reglamentaciones en torno a este (Duhau y Giglia, 2008: 45-53).

Derivado de lo anterior, en las líneas que siguen se identifican las vulnerabilidades del espacio público que lo presentan atractivo para la privatización.

Crecimiento urbano desordenado y desbordado. Este tipo de crecimiento, derivado de la mala planeación de las ciudades, puede llevar a espacios públicos inexistentes, con características mermadas o recovecos olvidados, quedando atractivos para el acaparamiento privado.

Patologías sociales. La delincuencia, la indigencia, la pobreza o la contaminación ambiental vuelven vulnerable al espacio.

Fenómenos naturales. Los fenómenos naturales como terremotos, inundaciones, huracanes y sequías, entre otros, pueden dejar espacios libres, pero sin regulación pública momentánea, que provoca como resultado el detrimento del espacio.

Cambios en formas de gobierno. Los cambios en las formas de gobierno que produzcan cambios en la organización urbana y las formas de producción del espacio deben estar reguladas y planeadas; de lo contrario hacen al espacio urbano susceptible de carecer del aspecto comunicacional que lo hace vivo. Una característica de esta forma de gobierno está en la creación de la figura de la "Autoridad del Espacio Público".

"Nuevos usos" del espacio público. ¿La recuperación de lo público?

Durante los primeros años de esta centuria, la Ciudad de México ha tenido gran interés en la activación de proyectos de espacio público, ya que existe la necesidad y exigencia por parte de sus habitantes de contar con lugares de esparcimiento, cohesión social, expresión y convivencia. Los lugares para socializar se encuentran a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda en conjunto con la Autoridad del Espacio Público; dichos espacios han sido utilizados para una serie de proyectos urbanos para crear o intervenir espacios con las características antes mencionadas, adosándole también la actividad económica, para que dieran atención a las exigencias de los habitantes.

Los proyectos urbanos de este tipo son parques de bolsillo, bajo puentes, parque móvil, lazos de amistad, semipeatonalización y peatonalización de calles, mejoramiento de espacios con diseño accesible, rehabilitación de espacios patrimoniales, programa ilumina tu ciudad, ecopark y rehabilitaciones a partir de monumentos; todos ellos se han implementado a partir del siglo XXI y cada uno cuenta con características diferentes.

Para este estudio nos hemos ocupado del programa Bajo Puentes, activado por la SEDUVI y la AEP para recuperar espacios públicos abandonados y convertirlos en lugares seguros e iluminados para la convivencia social. Su principal objetivo es fortalecer a la sociedad brindándole alternativas de movilidad y opciones de esparcimiento, convivencia social y familiar, según la definición de la misma SEDUVI.

Los criterios de distribución del espacio que deben tomarse en cuenta para la producción y diseño de los bajo puentes es que en estos proyectos se destina el 50% de superficie para convivencia social (espacio público), el 30% para áreas comerciales (espacio concesionado) y el 20% restante para estacionamientos controlados (espacio concesionado). De acuerdo con estos datos, entonces, se podría decir que sólo se rehabilita como espacio público la mitad, y la otra mitad es privatizada. Sin embargo, si aludimos a la teoría revisada de Borja, que dice que no todo lo público es público, y que

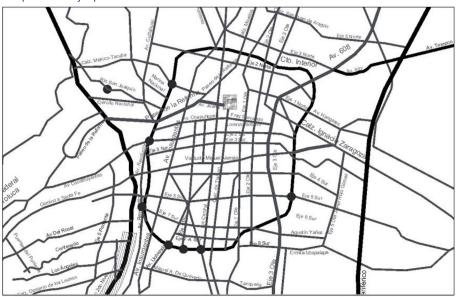


Figura 1.

Mapa de bajo puentes en torno al circuito interior

Fuente: A partir del Plano llave.

lo privado puede ser público, se hace necesario valorar las intervenciones más a fondo.

Para llevar a cabo estos proyectos de bajo puentes, la SEDU-VI y la AEP se unieron con tres empresas para la intervención y concesión de los espacios públicos a rehabilitar: Operadora de Integración Urbana S.A. de C.V., Alianza de Proyectos Estratégicos Bicentenario S.A. de C.V., y Consorcio JIT S.A. de C.V.¹

Se revisaron ocho de los bajo puentes que se encuentran alrededor del circuito interior, como se muestra en la figura 1. Ahí se observa que dichos proyectos se presentan como una especie de puertas hacia la ciudad antigua, puertas que al parecer en algún momento solo estuvieron abiertas a los vehículos y con horarios cortos para los peatones, pues eran poco accesibles en ciertas horas de la noche.

Fue necesario realizar un sondeo de dichos bajo puentes realizando registro de campo, tanto fotográfico como por la observación del uso de suelo, como se muestra en la tabla 1, contraponiéndolo con el uso de suelo del entorno para poder observar si existe

¹ De acuerdo a los datos publicados en <u>www.contralinea.com</u> por Elva Mendoza.

una repetición o una diversificación. Sin embargo, es indispensable tomar en cuenta que a pesar de que los planos delegacionales de uso de suelo son muy precisos, la realidad es diferente y el entorno inmediato no es precisamente el normado. Los indicadores del espacio público como espacio comunicacional de integración son: interrelación, accesibilidad, legibilidad y seguridad; estos servirían para obtener elementos de análisis cualitativo del espacio. Uno de los lugares que se muestran en la tabla resultó estar relativamente acorde a los lineamientos establecidos por el gobierno: 50% público, 20% estacionamiento y 30% privado (concesionado); se trata del bajo puente ubicado en Circuito Interior y Juan Escutia, que tiene 5,527 m² rehabilitados por la iniciativa privada con una inversión de 23 millones de pesos. Se puede decir que es el caso que más cerca está de los indicadores porque fue uno de los proyectos piloto.²

Tabla 1.
Uso de suelo de bajo puentes

Bajo puente	Delegación	Uso de suelo del entorno	Uso de suelo observado bajo el puente
Río San Joaquín-Moliere	Miguel Hidalgo	Habitacional con comercio en planta baja 3 niveles. Habitacional mixto 10 niveles	 Estacionamiento público Zona de aprendizaje vial infantil cerrada
Circuito interior- México Tacuba	Miguel Hidalgo Cuauhtémoc	Habitacional 3 niveles y habitacional con comercio 3 niveles	Vinos y licores AlianzaPanadería La EsperanzaPista para patinar
Circuito interior- Juan Escutia	Miguel Hidalgo Cuauhtémoc	Habitacional con comercio en planta baja 5 niveles	 Oxxo CFE +Kota El huequito Kiosco electrónico UPS Telcel Bar Bajo Circuito Área de juegos infantiles Área de aparatos de ejercicios Área de bicicletas Área de mesas 2 estacionamientos

² Datos de acuerdo al informe presentado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda 2011-2012.

Tabla 1. Uso de suelo de bajo puentes

Bajo puente	Delegación	Uso de suelo del entorno	Uso de suelo observado bajo el puente
Av. Revolución- Eje 7 Sur	Benito Juárez	Habitacional mixto 6 niveles y equipamiento educativo	 Desde 1960 en doble nivel Baños públicos con cobro Subway doble nivel Go Mart doble nivel Oxxo 7 locales vacíos, 3 de doble altura Área de aparatos
Circuito interior (Río Churubusco)- Avenida Universidad	Benito Juárez Coyoacán	Habitacional 3 niveles Equipamiento	 4 estacionamientos La Esperanza Área de mesas Santo Gallo Kiosco electrónico 2 estaciones de aparatos de ejercicios CFE +Kota Tortería Hipocampo Oxxo Pizzería Don Ceviche Café Finca Santa Veracruz Hertz alquiler de autos Seguros UPS Postres Macdownals Puntoferta Los tres cochinitos GIANT bicicletas Automotriz Aisa Asadero Mapa Calumma 107 cervecería Tortas Chupacabras Coconitas
Circuito interior (Río Churubusco)- Avenida Centenario	Benito Juárez Coyoacán	Habitacional 3 niveles Equipamiento	La EuropeaAutomotriz Das Welt vw2 estacionamientosÁrea de juegos y mesasSary Berg

Tabla 1. Uso de suelo de bajo puentes

Bajo puente	Delegación	Uso de suelo del entorno	Uso de suelo observado bajo el puente
Circuito interior (Río Churubusco)- Avenida División del Norte	Benito Juárez Coyoacán	Habitacional 3 niveles Equipamiento	 Café Finca Santa Veracruz Subway Oxxo Castel pisos Alberto Área de aparatos de ejercicio UPS Camarón Panzón 2 estacionamientos
Circuito interior (Río Churubusco)-La Purísima	Iztapalapa	Habitacional 3 niveles Equipamiento	• Espacio público

Fuente: Registro propio.

La primera variable, que es la interrelación, se refiere a la integración del grupo social o cultural con ciertos fines, mismos que pueden ser principio de identidad, no enajenable comercialmente. El bajo puente Juan Escutia es una de las puertas de acceso a la colonia Condesa; se encuentra entre la delegación central Cuauhtémoc y la delegación poniente Miguel Hidalgo. Esta colonia es conocida por su conexión con la cultura y el arte, por sus cafés y librerías. Por una parte, el bajo puente presenta una integración identitaria con el carácter de la zona y los grupos que ahí habitan en el sentido de habitar la calle como forma de vida y por complejo cultural que destaca en ese lugar (figura 2).

Para el caso de la accesibilidad en términos del libre acceso y comunicación con la ciudad mediante el uso de metalenguajes, en este caso podemos observar que ya se usa un símbolo que hace referencia a los bajo puentes, como se muestra en la figura 3, donde se visualiza el símbolo que anuncia lo que se puede encontrar dentro pero afuera. También se puede observar el símbolo en los anuncios de renta de locales, la tercera variable del espacio comunicacional. Por último, en relación a la última variable, que es la seguridad como igualdad entre individuos, movimiento y mezcla de usos, podemos comentar que al interior de puente no se observan cámaras de seguridad, pero la zona se encuentra bien iluminada y despejada

Figura 2. Centro Cultural Bajo Circuito en el bajo puente Juan Escutia



Fuente: MMV 4 de mayo de 2015.

Figura 3.

Metalenguaje en el espacio público. Bajo puente Juan Escutia



Fuente: MMV, 4 de mayo de 2015.

y se percibe como segura. La mezcla de usos hasta el momento ha respetado los indicadores del gobierno y la movilidad al interior del bajo puente cambia dependiendo de la hora.

También se valoraron tres vulnerabilidades del espacio público: crecimiento desordenado y desbordado, contaminantes sociales y cambios en las formas de gobierno. Todas ellas han contribuido para la implementación del proyecto de bajo puentes y otros proyectos de recuperación, rehabilitación y creación de espacios públicos en la Ciudad de México.

Conclusiones

La creación e intervención de espacios públicos en la ciudad de México del siglo XXI se han regido a partir de los lineamientos del gobierno, y han estado inmersas en un mundo globalizado, en la búsqueda de espacios de titularidad pública que tengan características incluyentes, pero también de retribución económica.

Sin embargo, en esa búsqueda las condiciones político-económicas están rebasando las necesidades sociales, de manera que algunos agentes privados están acaparando los lugares públicos que se encuentran en abandono y descuido con el propósito de regenerarlos y rehabilitarlos para el bien ciudadano. Con estos proyectos los espacios públicos se hallan entre la necesidad de generar recursos y la de brindar a la gente lugares de esparcimiento, es decir que lo público ha resultado disminuido ante la propuesta y el acaparamiento privado.

Por otra parte, la producción de espacios públicos en este siglo ha resultado en espacios residuales o recovecos que tienen características mermadas y que se ubican en la dualidad entre integración y privatización.

Como se ha podido ver, la teoría de los espacios públicos no siempre coincide con la realidad física, y sobre todo económica, de los llamados espacios públicos. Los "diseñadores" de este tipo de espacios no siempre respetan o están de acuerdo con los principios conceptuales del espacio público, como los que consideramos en este trabajo apoyados en la comunicación social, entendiendo ésta como la puesta en concertación de las necesidades y satisfactores de los

diferentes grupos sociales, y no por el convencimiento del público de las acciones de la administración pública para beneficio privado.

Lamentablemente en algunas de las intervenciones que se han realizado en los bajo puentes se observa de manera determinante una fragmentación en el territorio que, como se decía para el caso del bajo puente en Juan Escutia, se aprecia una gran puerta de entrada a una zona muy particular con características culturales de diversidad; un lugar con ambientes urbanos lúdicos pero que a la vez resulta ser un territorio selecto muy diferente a lo que se encuentra fuera de ahí, desde la morfología de su traza hasta su actividad socio-cultural.

A pesar de ser lugares de comunicación, regenerados o recuperados para el disfrute y la convivencia, dichos modelos de bajo puentes se están creando de manera más exclusiva, propiciando la segregación; ejemplo de ello es el bajo puente que se encuentra al final de la avenida Masaryk, al cruce de periférico en Polanco; en este sitio se colocaron tiendas de diseñadores de muebles, una pequeña cafetería de elite y un mercado gourmet llamado la Morera (con va*let parking*); en este caso, más allá de rehabilitar un espacio público, se hizo uso del parque de bolsillo Juan Vázquez Mella al cerrarlo del lado de la calle para acondicionarlo como patio de comida del mercado, segregando y encima de todo generando mayor tráfico.

Bibliografía

Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial.

Canclini, N. (1996). Introducción. Público-privado: la ciudad desdibujada. Alteridades (6): 6-11.

CDHDF, CIADH & ITDP México (2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. México. Recurso disponible en Internet: www.cdhdf.org.mx Recuperado en junio de 2014.

De la Torre, M. (2011). La ciudad de los otros. España: Plaza y Valdés Editores.

Duhau E., Giglia, Á. (2008). Las reglas del desorden urbano: habitar la metrópoli. México: Siglo XXI.

Fernández, G. y Pintabona, J. (2004). Dispositivos de movilidad urbana e infrahabitat. Reflexiones conceptuales y metodológicas para el estudio del espacio social de la ciudad Buenos Aires 1990-2004. Del compendio del 3er Congreso Internacional RNIU Población,

- Servicios y Marco Construido. México: Editorial de la Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 15-32.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Eure* (94): 41-53.
- Giglia Á. (2002). Privatización del espacio, auto segregación y participación ciudadana en la ciudad de México: el caso de las calles cerradas en la zona de Coapa (Tlalpan D.F.). Recurso disponible en Internet: http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Privatizacion%20del%20espacio%20publico%20transitable.pdf Recuperado en marzo de 2014.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial (2)*: Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia, pp. 61-74. Recurso disponible en Internet: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011 Recuperado en febrero de 2015.
- Habermas, J. (1973). Kultur und Kritik. En Galván, F. (Comp.). La crítica social en Touraine y Frankfurt. México: UAM-A/UAP.
- Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo. España: Ediciones Akal.
- Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. España: Capitán Swing Libros.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure* (85): 11-29.
- Lazo, A. y Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure* (121): 121-140. Recurso disponible en Internet: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19631675006 Recuperado en febrero de 2015.
- Marcano, E. (1999). Descentralización: antesala para la privatización de los servicios públicos en Venezuela. Del compendio del 2do Congreso RNIU: investigación urbana y regional. Servicios y Marco Construido. México: Editorial de la Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 199-208.
- Méndez, J. (1998). El neoliberalismo en México: ¿éxito o fracaso? Contaduría y Administración de la UNAM (2): 65-74.
- Mendoza, E. (2014). Bajo puentes capitalinos, de la "recuperación" a la privatización. Recurso disponible en Internet: http://contralinea.info/archivo-revista/index.php/2014/12/23/bajo-puentes-capitalinos-de-la-recuperacion-la-privatizacion Recuperado en septiembre de 2014.
- Merino, M. (2008). Introducción. En Merino, M. (Coord.). ¿Qué tan público es el espacio público en México? México: FCE/CONACULTA/Universidad Veracruzana, pp. 9-23.
- Ortúzar, J. (2003). El problema de modelación de demanda desde una perspectiva desagregada: el caso del transporte. *Eure* (88): 149-171.
- Pradilla, E. (1994). Privatización de la infraestructura y los servicios públicos: sus contradicciones. *Eure* (68):57-77.

- Proyecto Aire Limpio y Fortalecimiento de Capacidades Institucionales FORDECAPI (2012). Cartilla de movilidad urbana. Programa FORDECAPI. Perú: Proyecto Aire Limpio/Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación COSUDE, pp. 4-7. Recurso disponible en Internet: http://www.swisscontact.bo/sw-files/mjontbm-jhhv.pdf Recuperado en junio de 2014.
- Rabotnikof, N. (2008). Discutiendo lo público en México. En Merino, M. (Coord.). ¿Qué tan público es el espacio público en México? México: FCE/CONACULTA/Universidad Veracruzana, pp. 25-56.
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. Eure (84): 5-19. Recurso disponible en Internet: http://redalyc.uaemex.mx Recuperado en septiembre de 2014.
- Sahuí, A. (2002). Razón y espacio público. México: Edit. Coyoacán.
- SETRAVI. Cinco siglos de transporte en la Ciudad de México. Recurso disponible en Internet: http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cinco-siglos-de-transporte-en-la-ciudad-de-mexico-recuperado-noviembre-de-2014. Recuperado en septiembre de 2014.
- Sevilla, A. (2004). La Ciudadela: de la tragedia histórica al disfrute de la ciudad. Antropología. Boletín especial del Instituto Nacional de Antropología (70-75): 70-76.
- Soto, P. (2009). Lo público y lo privado en la Ciudad. México: Apuntes de la UAM-Iztapalapa, pp. 54-58. Recurso disponible en Internet: http://www.difusioncultural.uam.mx/casadeltiempo/17-iv_mar_2009/casa_del_tiempo_elV_num17_54_58.pdf Recuperado en octubre de 2014.
- Urry, J. (2000). *Movilidad y proximidad*. UK: Universidad de Lancaster-Departamento de Sociología. Recurso disponible en Internet: https://docs.google.com/a/cdhdf.org.mx/document/pub?id=1LplcGb-5fLYdmiaiDZGX9znaPDwMVI350pR8Kbmgayfl Recuperado en febrero de 2015.
- Wallerstein, I. (2003). Después del liberalismo. Siglo XXI. México: UNAM-Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, pp. 28-29.
- Watin, M. (2001). *Communication et espace public*. Francia: Edit. Anthropos, pp. 61-62.

¿Gentrificación y segregación en la Ciudad Central de la Ciudad de México?

ENRIQUE PÉREZ CAMPUZANO. CLEMENCIA SANTOS CERQUERA Y JOSÉ RAMÍREZ CRUZ

Toda ciudad en la que las comunidades raciales previamente integradas se desgajan para dar lugar a enormes zonas segregadas, gana en organización espacial a través de este proceso, pero no mejora. La autoorganización es algo que se da y que tratamos de entender, pero no necesariamente es lo deseable.

Paul Krugman, La Organización espontánea de la economía

Introducción

Desde la década de los setenta del siglo pasado, la discusión sobre la transformación de las ciudades centrales se ha intensificado. En algunos países desarrollados (Inglaterra y Estados Unidos, particularmente) después de un periodo donde las áreas céntricas eran vistas como sitios poco deseables y refugio de los sectores de menores recursos, la perspectiva comenzó a cambiar. Hacia mediados de los setenta, el "regreso al centro" se convirtió en un asunto que involucraba a planificadores urbanos, el capital inmobiliario, estudiosos de lo urbano y, por supuesto, a las comunidades residentes en esos espacios. Así pues, el debate sobre las implicaciones del regreso el centro estaba más que puesto. Desde un punto de vista académico, se planteaban dos escenarios no necesariamente excluyentes entre sí: si bien es cierto que continuaría la expansión urbana, existiría un "regreso" al centro de capas medias de población. Bajo estas condiciones (y algunas más) inició el debate sobre la gentrificación v sus consecuencias.

En América Latina el debate sobre el fenómeno se ha dado sobre una base diferente. Para la década de los noventa en la región se dio un intento de recuperación y repoblamiento de sus ciudades centrales. Los motivos para hacerlo podrían englobarse en tres grandes grupos: el primero es la intención política de reestructurar la ciudad e insertarla dentro de un nuevo contexto económico mundial, en donde los grandes megaproyectos son una parte esencial (Oliveira, 2013). Es decir, la recuperación es un intento de hacer visibles a las ciudades, ya sea a través de la construcción de infraestructura, la remodelación y/o la atracción de visitantes. La segunda (en ocasiones ligada, en otras no tanto a la primera) es una política de recuperación de lo público (Gorelik, 2008). En este sentido, las áreas centrales se convierten en privilegiadas porque, a diferencia de las otras partes de las ciudades latinoamericanas, cuentan con la infraestructura necesaria para soportar esa recuperación y hacerlas "vivibles". La tercera es la reestructuración de las clases medias y altas y la búsqueda, por parte de algunas, de una "mejor calidad de vida" dentro de la misma ciudad (Contreras, 2011); este proceso ha venido de la mano del mercado de suelo y vivienda (López-Morales 2010; 2013), en donde las empresas inmobiliarias han encontrado en las áreas centrales una fuente potencial de ganancias importantes.

Este capítulo se centra en el tercer punto, es decir, conocer si el proceso de recuperación de las áreas centrales viene de la mano de nuevos grupos sociales y el movimiento de otros. Aunque es importante poner atención en el conflicto derivado de dicho proceso (Casgrain y Janoschka, 2013), nosotros nos concentramos en los patrones de ocupación del espacio. Este fenómeno podemos considerarlo, en términos generales, como segregación socioespacial. Si bien es cierto que la literatura sobre segregación suele poner énfasis en las lógicas de exclusión y desigualdad (acceso inequitativo a bienes y servicios urbanos), ya sea como resultado del mercado de trabajo o como producto de la diferenciación en términos de dotación de infraestructura y servicios (Pérez, 2010; 2011), en este momento solamente nos referiremos a la espacialización de la diferencia.

Uno de los casos puede ser la Ciudad de México: después de un largo proceso de despoblamiento de las áreas centrales (Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc), y en un intento de recuperación después del sismo de 1985, se desarrolló una fuerte política pública por parte el gobierno local por recuperar población, así como una tendencia a la inversión en oferta de vivienda para sectores medios y altos.

Esta investigación se encuentra ubicada espacialmente en un polígono delimitado por el seminario Habitat y Centralidad, uno de cuyos objetivos principales es profundizar en el conocimiento de la problemática que caracteriza al área central de la Ciudad de México, particularmente en lo que respecta a la interacción entre la función de habitar y las funciones de centralidad (Coulomb, 2010). Dicho polígono se encuentra insertado en ocho delegaciones de la Ciudad, y abarca 34% del parque habitacional, 68% del empleo en el sector comercio y 80% del sector servicios; corresponde a una extensa área de lo que hoy podemos considerar la ciudad central.

Para esta ocasión se plantea proponer un esquema de análisis que ligue gentrificación y segregación para el caso de la Ciudad de México. La hipótesis a sustentar plantea que la invasión de clases medias y altas es relativa, pero con una gran transformación en el perfil espacio-socio-demográfico de la parte central de la ciudad; si bien es cierto que no existe un poblamiento por parte de sectores medios y calificados, en los lugares en donde suelen concentrarse sí producen una diferenciación socioespacial visible.

Para sustentar esta hipótesis se utilizan los datos censales y de conteos de población desde 1990 hasta 2010 a nivel de Áreas GeoEstadísticas Básicas (AGEBs). Las variables empleadas son: población total, población menor a 5 años y mayor a 60 y nivel escolar; estas variables son las más utilizadas para caracterizar cuantitativamente a esas clases medias y altas que llegan a las áreas centrales.

Gentrificación y segregación: temas a debate

La gentrificación ha estado en la discusión académica y de los *mass media* desde la década de los setenta, particularmente en Estados Unidos e Inglaterra (Lees, 2008a; 2008b). Es de llamar la atención la interdisciplinariedad de los discursos sobre la gentrificación. Geografía, Antropología, Sociología, Planificación Urbana, Economía Urbana y algunas otras disciplinas tienen planteamientos sobre este fenómeno (Borsdorf e Hidalgo, 2013; Bromley y Mackie,

2009; Casgrain y Janoschka, 2013; Contreras, 2011; Gorelik, 2008; Janoschka et al., 2013; Lees, 2008a, 2008b; López-Morales, 2010, 2013; Oliveira, 2013; Smigiel, 2013; Smith, 2002; Rérat y Lees, 2011). Por ello, como proceso ha replanteado muchos de los debates sobre la estructura socioespacial de la ciudad, los factores que la propician (Smith, 1982) así como sus consecuencias sociales (Bridge, 1995; Butler y Lees, 2006; McDonald, 1986), políticas (Stehle, 2012) y económicas (Atkinson, 2000). Por último, en cuanto a métodos significa un gran reto en el sentido de la necesidad de establecer patrones "espurios" de los estructurales (López-Morales, 2010; 2013).

La gentrificación es un fenómeno visible que, sin embargo, se puede prestar a notables confusiones (Lees 2008a, 2008b; López-Morales, 2010, 2013). Se identifican dos etapas de este proceso: la primera estuvo marcada por una suerte de regreso al centro por bohemios, mientras que la segunda es resultado de la reestructuración económica de las ciudades. En la primera etapa dominó en el paisaje la presencia de artistas y un sector de clase media ligado a actividades culturales; actualmente, como lo ha planteado reiteradamente Lees (Rérat y Lees, 2011; Davidson y Lees, 2005), la gentrificación es el resultado de fuertes inversiones, tanto públicas como privadas, que buscan maximizar ganancias aprovechando la localización. De la mano de estas fuertes inversiones viene una nueva clase media que es cualitativamente diferente a los pioneros de la gentrificación.

A ciencia cierta no se tiene una definición exacta de la gentrificación, sino más bien se le concibe como un proceso marcado por una serie de fenómenos interrelacionados. Los cuatro más importantes en la etapa actual son (Rérat y Lees, 2011; Davidson y Lees, 2005): a) la reestructuración económica y funcional del centro de las ciudades expresada en fuertes inversiones; b) el incremento del nivel medio de ingresos debido a la llegada de población de medios y altos recursos y la expulsión de pobres; y c) el cambio en el paisaje. Este último elemento es el que liga gentrificación con segregación.

La segregación, como se utiliza en este trabajo, se refiere a la concentración de la homogeneidad social expresada en el espacio urbano. En otras palabras, puede distinguirse claramente homogeneidad en el espacio urbano. Como se plantea en el epígrafe de esta ponencia, la segregación puede ser vista como un proceso de ganancia de organización. La autoorganización de la que habla Krugman (1997) no es nueva en la literatura. De hecho, el propio Engels, en la *Situación de la clase obrera en Inglaterra*, ya hablaba de esta forma de acomodo urbano derivado de procesos macro y micro. Lo que sí es nuevo es la forma de mirar el fenómeno, a partir, principalmente, de un punto de vista individualista, donde la organización de la ciudad es el resultado de las elecciones de los sujetos. En este punto es preciso hacer una anotación teórico-metodológica: la autoorganización no es un proceso estático en el tiempo; al contrario, es un fenómeno que siempre busca un "equilibrio", pero este último siempre es contingente. Es decir que siempre habrá un reacomodo en busca de equilibrio. En el caso que nos ocupa, por ejemplo, este fue el tránsito de la localización de las clases bajas en el centro y la salida de las medias y altas.

Siguiendo el orden de ideas, la gentrificación viene acompañada del desplazamiento de población de menos recursos y/o con menos poder social o político. La transición de un estado a otro ("sucesión", como lo denominaría la Escuela de Chicago) no puede estar libre de conflicto. En lo que respecta a la segregación, el conflicto puede verse a distintas escalas: desde la organización y separación de los "mundos" de grupos (Saravi, 2008) hasta la confrontación entre viejos y nuevos habitantes con el gobierno.

Uno de los conflictos más evidentes, pero poco tratados en la literatura latinoamericana de gentrificación-segregación, es el de la competencia por el espacio entre actores económicos de medianos, altos y muy altos ingresos en espacios gentrificados. El desplazamiento de las clases populares es un hecho, pero también lo es que las clases medias que ya no encuentran en esos espacios una forma de viviencialidad/reproducción sociobiológica adecuada. Por ejemplo, las clases medias del periodo de sustitución de importaciones que no encontraban cabida en el modelo de ciudad de ese momento. Otro caso es el de la competencia entre actores gentrificadores de distintos sectores. Un ejemplo serían las empresas trasnacionales y las clases medias urbanas. Así pues, se piensa en una inevitable expulsión de clases populares, pero también habrá que analizar cómo las grandes corporaciones viven/compiten por el espacio con otros actores. En este sentido, más que darse una expansión sin conflicto de los espacios gentrificados, estos son más que la expresión de una disputa constante.

Una de las cuestiones que siguen pendientes es realizar estudios de amplia cobertura espacial que vayan más allá de las situaciones puntuales de la renovación/recuperación/gentrificación de las áreas centrales para establecer patrones de conformación de homogeneidades socioespaciales. Al respecto cabe mencionar la reciente revisión de la literatura elaborada por Janoschka et al. (2014), donde se puede ver que gran parte de los estudios sobre gentrificación se basan en estudios puntuales y con métodos cualitativos.

El caso del área central de la ciudad de México

En América Latina, la Ciudad de México ha sido una de las más estudiadas, junto con Santiago de Chile, Bogotá, Buenos Aires, Quito y La Paz. Como bien lo plantean Janoschka et al. (2014) la gentrificación en América Latina ha tenido sus especificidades. En términos académicos, el mayor peso de los análisis se ha dado al desplazamiento de las clases populares y al papel del gobierno en la recuperación/renovación urbana (Janoschka et al., 2014; López-Morales, 2010, 2013). En una rápida revisión de la bibliografía se aprecia que la Ciudad de México cumple con esa regla; en este sentido, este trabajo intenta aportar una mirada diferente al proceso de gentrificación-segregación.

La capital del país ha pasado por un proceso complejo de reestructuración económica; aunque permanece como el principal centro de actividad, su participación en el Producto Interno Bruto (PIB) ha disminuido de manera considerable después de 1982.

De la mano de esta disminución de la participación en el PIB ha venido la profundización del proceso de terciarización económica. Es importante notar que la Ciudad de México ya era terciarizada; lo que ha sucedido es una transformación cuantitativa y cualitativa de la base económica. Esto es precisamente lo que une a la estructura económica y la gentrificación. Autores como Parneirter (2002) y Graizbord et al. (2005) han planteado la transición hacia una ciudad global/globalizada, aunque con un rol secundario. Lo importante para nosotros es la intersección entre políticas de relanzamiento de la economía de la ciudad a través de posicionarla dentro de esta nueva jerarquía urbana internacional. Por ejemplo, las localizaciones de los *headquarters* de algunas empresas han seguido las acciones de gobierno desde finales de la década de los ochenta (por ejemplo, el corredor Centro Histórico-Reforma-Santa Fe) así como la inversión para atraer al turismo.

Las acciones de gobierno pueden también verse en otras dos esferas. La primera es la fuerte inversión en la oferta de vivienda para sectores de clase media en las delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza) y la mínima inversión del gobierno en vivienda para sectores bajos. El denominado Bando 2, que incitaba a la redensificación de esas delegaciones, tuvo un efecto importante en la oferta de vivienda, pero no así en la mezcla social. La segunda esfera de acción es el intento de recuperación de lo público y la mejora de la calidad de vida en la ciudad. Acciones en materia de movilidad, medio ambiente (como el programa ecobici o el metrobus), seguridad e infraestructura en general han incidido en la transformación de las áreas centrales; sin embargo, poco se conoce del efecto que estos fenómenos han tenido en términos de mezcla social.

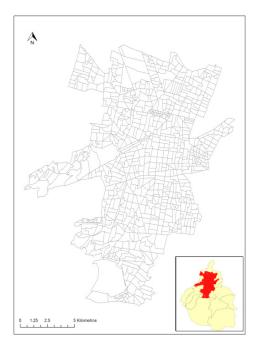
Al mismo tiempo, la recomposición de una parte de la clase media, y ligada a lo que Florida (2005) ha determinado como clase creativa, ha aprovechado la localización de las áreas centrales no solamente para localizarse en términos de residencia, sino también de actividades económicas y de esparcimiento. Así, durante los últimos años la Ciudad de México ha sido testigo del surgimiento de una serie de comercios y servicios especializados en jóvenes de clase media ligados a la cultura metropolitana-globalizada, además de la apropiación de espacios que anteriormente pertenecían a otro sector totalmente diferente, como cantinas, parques y plazas, etc.

Sin embargo, las diferencias al interior del área central siguen siendo importantes. La mejora de las condiciones ha sido característica de algunas colonias (generalmente de forma paulatina), mientras que en otras las condiciones de privación siguen siendo importantes. En las siguientes secciones ponemos atención a este aspecto.

Metodología

Para este trabajo se tomó como referencia el polígono elaborado en el proyecto Hábitat y Centralidad (figura 1). Este polígono tiene como características principales el abarcar gran parte de la actividad económica de la ciudad, además de que a él llega una buena parte de los viajes en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Figura 1. Localización



Como lo planteamos arriba, los estudios sobre gentrificación hacen alusión a una pequeña parte del territorio, dejando de lado la conformación de espacios más grandes. En este caso, y para este trabajo, tomamos la postura de intentar ver a una escala más pequeña y conocer si existe una relación entre gentrificación y segregación.

Así, se plantea como pregunta, ¿existe la gentrificación y la segregación como procesos de escala pequeña? Para desde ahí dar paso a la siguiente hipótesis: existe un incremento de la población de mayores niveles educativos, así como en edades intermedias en espacios específicos del polígono.

Para probar lo anterior se tomaron los siguientes indicadores:

- 1. Total de población: 1990, 2000 y 2010
- 2. Población entre 0 y 14 años: 1990, 2000 y 2010
- 3. Población mayor a 65 años
- 4. Población de 18 años y más con educación postbásica, años 2000 y 2010
- 5. Total de viviendas particulares habitadas: 1990, 2000 y 2010
- 6. Grado escolar promedio 2000 y 2010

Además de los anteriores, se construyeron algunos combinados:

- 1. Relación de viviendas particulares habitadas 2000 y total de unidades económicas 1999
- 2. Relación población residente y población ocupada

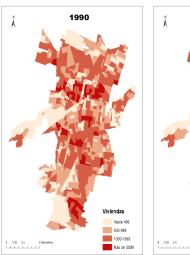
Es importante mencionar que estos dos indicadores son los que más nos aproximan a conocer cómo se establece la "lucha por el espacio" entre usos económicos y usos de vivienda. Los datos son indicativos, no definitivos.

Resultados

Como se ha planteado en otros lugares, los procesos de gentrificación suelen ser muy puntuales. Más allá de plantear una serie de resultados de mapa por mapa, haremos una serie de generalizaciones sobre los resultados para soportar la idea de que si bien es cierto que existe una clara preocupación por el desplazamiento de poblaciones menos calificadas, este proceso se da de manera diferencial y dependerá de la zona en donde se dé. Empero, dados los datos la pregunta que queda en el aire es qué tanto este proceso es únicamente la continuación de una tendencia heredada de los años setenta del siglo anterior.

Analizar la relación entre gentrificación y segregación desde una escala mayor permite tener una visión más general del proceso y con ello superar las situaciones "anecdóticas" para insertarnos en patrones generales.







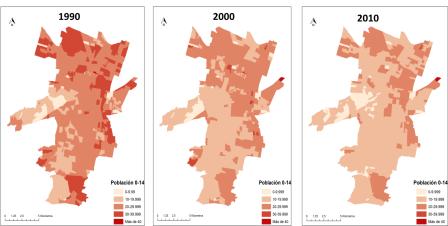


Lo que se puede observar es un crecimiento importante, tanto de población como de vivienda, en las áreas de actuación del denominado Bando 2 durante la primera década del siglo XXI. En este sentido, los procesos de llegada de población no solamente se han restringido a las áreas más destacadas en la literatura (colonias Juárez, Roma, Condesa e Hipódromo Condesa), sino a colonias de sectores bajos o populares, lo que en muchos de los casos significa la llegada de un nuevo sector mejor acomodado.

Por otro lado, la oferta inmobiliaria ha estado concentrada en algunas áreas del polígono, principalmente hacia el sur del mismo y en algunas del norponiente. La delegación Benito Juárez y la colindancia de Miguel Hidalgo con Azcapotzalco y Naucalpan (figuras 2, 3 y 4).

Si bien es cierto que existe un incremento en la educación promedio (figuras 8 y 9), particularmente en la población de 18 años y más con educación postbásica, el incremento puede deberse al crecimiento natural de la población, y no necesariamente a la llegada de nuevos residentes. Si se analizan las figuras 10 y 11 se puede observar una onda expansiva en la población de 18 años y más con educación postbásica y no necesariamente a enclaves de nuevos residentes; este resultado puede confirmarse si se examinan también los porcentajes de población menor a 14 años de 1990 a

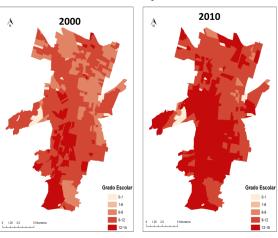




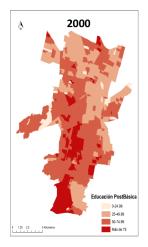
2010 (figuras 5, 6 y 7). Además, es necesario recalcar el envejecimiento de la población en este polígono (aunque se sabe que este fenómeno se manifiesta en toda la ciudad); en un futuro podríamos ver una clase privilegiada no solo por su nivel socioeconómico alto, sino también por el grado de concentración de la infraestructura de la ciudad en el área central.

Un aspecto que es importante destacar es la competencia por el espacio urbano en áreas centrales. Nosotros lo planteamos como una forma de entender la gentrificación y segregación puesto que la lógica de desplazamiento-reemplazo no se circunscribe a la población sino a las viviendas y empresas (figuras 12 y 13). En el caso de la Ciudad de México es claro que la lógica ha sido la mayor ocupación por parte de empresas y la pérdida de viviendas. Lo anterior solamente ahonda una tendencia que ya existía y que se presenta principalmente sobre los corredores comerciales y de servicios más importantes: Reforma, Insurgentes y Tlalpan. Si se mira desde otro ángulo, lo anterior significa una disminución de la población residente y un incremento de los empleos en la misma zona (figuras 14 y 15).

Figuras 8 y 9. Grado promedio de escolaridad 2000 y 2010

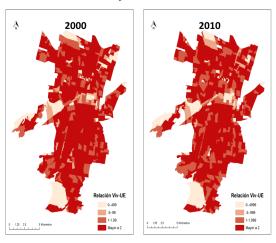


Figuras 10 y 11. Población de 18 años y más con educación post-básica



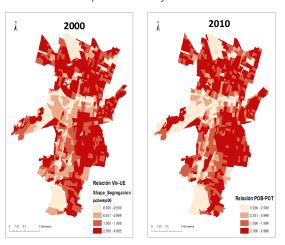


Figuras 12 y 13.
Relación de viviendas habitadas y unidades económicas



Figuras 14 y 15.

Relación de población total y población económicamente activa ocupada 2000 y 2010



Conclusiones

La gentrificación, como proceso, ha sido destacada como promotora de la segregación. La llegada de nuevos habitantes a zonas recuperadas incentiva la diferenciación socioespacial y con ello la reconfiguración de las mismas. En la literatura se ha planteado la sobreposición de poblaciones gentrificadas/gentrificadoras con población de bajos recursos. Los estudios hasta este momento han puesto atención en los estudios particulares y se ha intentado generalizar los resultados.

En este trabajo se ha planteado un estudio de mayor envergadura, con datos a nivel de Área Geoestadística Básica (AGEB) para un área de mayor tamaño. Los resultados indican que si bien es cierto que no se puede rechazar la hipótesis de gentrificación=segregación, sí se plantea un aspecto importante: la gentrificación no es un fenómeno homogéneo en el espacio y por ello debe ocuparse también de otros indicadores. Este es el caso de la relación entre viviendas/unidades económicas y población total/población ocupada; si se ve desde esta manera, se pueden encontrar otras lógicas.

Una de las tareas que tenemos pendiente es tratar de desarrollar una metodología o formas de análisis que contengan elementos no solo de población, sino económicos y cualitativos; es decir, integrar diferentes aspectos que podrían dar cuenta de la realidad cotidiana y de los temas bajo estos procesos.

Bibliografía

- Atkinson, R. (2000). The Hidden Costs of Gentrification: Displacement in Central London. *Journal of Housing and the Built Environment* (4): 307-26.
- Borsdorf, A. e Hidalgo, R. (2013). Revitalization and Tugurization in the Historical Centre of Santiago de Chile. *Cities* (31): 96-104.
- Bridge, G. (1995). The Space for Class? On Class Analysis in the Study of Gentrification. *Transactions of the Institute of British Geographers* 20(1): 236-47.
- Bromley, R. D. F. y Mackie, P. K. (2009). Displacement and the New Spaces for Informal Trade in the Latin American City Centre. *Urban Studies* (7): 1485-506.
- Butler, T. y Lees, L. (2006). Super-Gentrification in Barnsbury, London: Globalization and Gentrifying Global Elites at the Neighbourhood Level.

 Transactions of the Institute of British Geographers (4): 467-87.
- Casgrain, A. y Janoschka, M. (2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile. *Andamios* (22): 19-44.
- Contreras, Y. (2011). La recuperación urbana y residencial del centro de Santiago: Nuevos habitantes, cambios socioespaciales significativos. *Eure* (112): 89-113.

- Coulomb, R. (2010). Hábitat y centralidad. Dinámicas urbanas, conflictividad socioespacial y políticas públicas en los procesos de transformación de los espacios de centralidad urbana e histórica en la Ciudad de México. México: CONACYT/UAM-Azcapotzalco.
- Davidson, M. y Lees, L. (2005). New-Build 'Gentrification' and London's Riverside Renaissance. *Environment and Planning* A 37(7): 1165-1190.
- Florida, R. (2005). Cities and the Creative Class. EUA: Routledge.
- Gorelik, A. (2008). El romance del espacio público. Alteridades (36): 33-45.
- Graizbord, B., Rowland, R. y Aguilar, A. (2005). Mexico City as a Peripheral Global Player: The Two Sides of the Coin. En Richardson, H.; Hee, Chang y Bae, C. (Eds). *Globalization and Urban Development*. Berlin Heidelberg: Springer, pp. 147-64.
- Janoschka, M., Sequera, J. y Salinas, L. (2013). Gentrification in Spain and Latin America a Critical Dialogue. *International Journal of Urban and Regional Research* (4): 1234-1265.
- Krugman, P. (1997). *La organización espontánea de la economía*. Barcelona: Antonio Bosch.
- Lees, L. (2008a). Gentrification and Social Mixing: Towards an Inclusive Urban Renaissance? *Urban Studies* (12): 2449-2470.
- Lees, L. (2008b). A Reappraisal of Gentrification: Towards a 'Geography of Gentrification'. *Progress in Human Geography* (3): 389-408.
- López-Morales, E. (2010). Real Estate Market, State-Entrepreneurialism and Urban Policy in the 'Gentrification by Ground Rent Dispossession' of Santiago de Chile. *Journal of Latin American Geography* (1): 145-73.
- López-Morales, E. (2013). Gentrificación en Chile: Aportes conceptuales y evidencias para una discusión necesaria. *Revista de Geografía Norte Grande* (56): 31-52.
- McDonald, S. C. (1986). Does Gentrification Affect Crime Rates? *Crime and Justice* (8): 163-201.
- Oliveira, A. de (2013). Os Grandes Projetos Urbanos Como Estratégia De Crescimiento Econômico. *Eure* 39(117): 147-63.
- Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: El camino hacia una ciudad global. Eure XXVIII(85).
- Pérez, E. (2010). Segregación socioespacial en ciudades turísticas. El caso de Puerto Vallarta, México. *Región y Sociedad* (49): 143-76.
- Pérez, E. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios Demográficos y Urbanos* (2): 403-32.
- Rérat, P. y Lees, L. (2011). Spatial Capital, Gentrification and Mobility: Evidence from Swiss Core Cities. *Transactions of the Institute of British Geographers* (1): 126-42.
- Saravi, G. (2008). Mundos Aislados: Segregación urbana y desigualdad en la Ciudad de México. *Eure* (103): 93-110.
- Smigiel, C. (2013). The Production of Segregated Urban Landscapes: A Critical Analysis of Gated Communities in Sofia. Cities 35(1): 125-35.

- Smith, N. (1982). Gentrification and Uneven Development. Economic Geography 58(2): 139-55.
- Smith, N. (2002). New Globalist, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. Antipode (3): 427-50.
- Stehle, M. (2012). Money, Mobility, and Commodified Bodies: The Politics of Gentrification in German City Films of the Late 1990s. The German Quarterly (1): 40-54.

Segregación urbana en la ciudad turística de Acapulco, Guerrero

OSBELIA ALCARAZ MORALES Y AGUSTÍN CARLOS SALGADO GALARZA

Introducción

La belleza natural de Acapulco, sus hermosos paisajes, playas arenosas, agua y clima cálido, con pocos meses de precipitación pluvial, son las características que influyeron para que fuera elegido uno del sitio turísticos más importantes de México; incluso llegó a ser uno de los más reconocidos a escala internacional. Esto, sin embargo, no impidió que con el crecimiento de la ciudad se acentuara cada vez más la segregación en el territorio del puerto, siguiendo las leyes de la distribución socioeconómica en función de la capacidad de los habitantes y turistas.

Para abordar el tema de la segregación urbana, primeramente se hace una revisión sobre el significado de este concepto a partir de diferentes expertos en el tema, para finalmente emitir la definición que se concibe en este artículo.

Con el propósito de conocer la segregación urbana de la ciudad de Acapulco se realiza una exploración sobre los inicios y el desarrollo del turismo; también se revisa la forma en que este influye en la división del territorio, entre estratos socioeconómicos distintos.

Por último, se analiza la situación que hoy presenta el puerto, con una marcada desigualdad en el espacio urbano dentro de la misma zona turística y también entre esta y el resto del área urbana; mediante una localización determinada en la ciudad con particularidades de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, limitados a las condiciones socioeconómicas de la población que ahí habita.

La segregación urbana

En este artículo se entiende por segregación urbana a la desigualdad socioeconómica, expresada en el territorio de una ciudad. Las crecientes diferencias sociales se imprimen en la forma de ocupación del territorio; es la causa de que las ciudades actuales se encuentren "...divididas, fragmentadas o segmentadas, y que da origen a intensos procesos de segregación urbana..." (Ziccardi, 2008: 12). Los bajos salarios y el desempleo generan dificultades para que un sector cada vez más grande de la población pueda acceder al suelo urbano, a una vivienda digna y a los servicios e infraestructura básicos. Cada vez más se observan un incremento de la pobreza y fuertes desigualdades sociales y económicas, diferencias que se expresan en la ocupación del territorio de las urbes.

Rodríguez Vignoli sostiene que la segregación

remite a las diferencias o desigualdades dentro de un colectivo y a la separación de los sujetos en categorías que tienen cierto grado de distinción jerárquica o valorativa. La segregación territorial —dentro de la cual se encuentra la segregación residencial— es una modalidad específica de segregación en la que las categorías que separan a los individuos se refiere a su localización geográfica [...] grupos de población distintos habrán de tener localizaciones diferentes [...] (2001: 13).

Si nos referimos específicamente a la segregación de las ciudades, esta se puede entender como la "Segmentación del espacio urbano entre estratos socioeconómicos diferentes [...]" (2001: 14).

Rubén Kaztman opina que la segregación urbana "se refiere al proceso por el cual la población de las ciudades se va localizando en espacios de composición social homogénea [...]" (2001: 178), y afirma que en los antecedentes de este proceso se encuentran el grado de urbanización, el grado de concentración de la distribución del ingreso, y las características de la estructura de las distancias sociales. En determinados suburbios de las ciudades se concentra la población pobre, en zonas con grandes carencias y problemas urbanos, mientras por otro lado de la misma urbe se localizan los hogares ricos (Kaztman, 2001).

Algunos investigadores que han trabajado el tema de la segregación expresada en el territorio de las ciudades, utilizan como sinónimo el concepto de segregación residencial. Sabatini dice al respecto que "la segregación residencial corresponde a la aglomeración en el espacio de familias de una misma condición social, más allá de cómo definimos las diferencias sociales [...]". Puede ser étnica o socioeconómica; hablando en términos más específicos se pueden referir tres dimensiones: "El grado de concentración espacial de los grupos sociales, la homogeneidad social que presentan las distintas áreas internas de las ciudades y el prestigio (o desprestigio) social de las distintas áreas de cada ciudad" (2003: 7).

Es importante citar a Manuel Castells, uno de los pioneros en el tema, quien opina que la segregación urbana es "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" (1974: 204). Cuando habla de homogeneidad se refiere a la interacción de importantes factores, que son determinantes, como el económico, político e ideológico, en la composición del espacio. Cabe mencionar que, a diferencia de otros expertos, Castells incluye el aspecto ideológico; sobre ello nos dice que "la correspondencia entre una situación social y una implantación espacial puede reforzar tendencias a la autonomización ideológica de ciertos grupos [...]" (1974: 217).

En este trabajo la idea que se tiene sobre la segregación urbana es la desigualdad socioeconómica, expresada en el territorio de una ciudad; es decir, la división del espacio urbano se presenta entre estratos socioeconómicos distintos: por un lado se establecen las clases de bajos ingresos, y por otro, con características urbanas más favorables, la gente con mayor poder adquisitivo.

Origen y desarrollo de la segregación urbana en el Acapulco turístico

El turismo inició en Acapulco con la apertura de la carretera a la Ciudad de México, inaugurada en noviembre de 1927. En esa época el puerto se conformaba por barrios, tales como: el Teconache, de la Candelaria, de Petaquillas, de los Tres Pocitos, del Tecamote (que

después se llamó el Parián), de la Poza, del Chorrillo, del Pozo de la Nación, de la Crucita, de la Cuerería, del Mezón y de la Guinea (Salgado, 2007). Los habitantes estaban asentados en una mezcla residencial dentro del territorio de la ciudad; ya existían diferencias en los servicios, infraestructura y equipamientos urbanos, sin embargo, en esa época la carencia y deficiencia de estos era generalizada. El pequeño poblado tenía pocas calles, algunas empedradas, la mayoría de arena; la desigualdad socioeconómica coexistía entre sus pobladores: en algunos barrios habitaban conjuntamente dominados y dominantes, con diferencias en la calidad de servicios e infraestructura al interior de su residencia.

En ese periodo el puerto no estaba preparado para recibir a gran cantidad de turistas; para llegar a las playas había que caminar a campo traviesa, y los pocos hoteles que existían no eran de buena calidad. Dado lo anterior, los gobiernos federal, estatal y municipal realizaron mejoras, abriendo caminos hacia los sitios más interesantes, como la Quebrada, Puerto Marqués, playa Hornos, playa Manzanillo y Caleta, entre otros. Se instalaron plantas eléctricas, en 1929 se construyó la presa de Palma Sola para proveer de agua a la población y se siguieron realizando obras. Sin embargo, no fueron suficientes; la falta de servicios aumentó, de la misma forma que la población (Salgado, 2007).

Cada vez fueron llegando más turistas conforme se repararon los tramos difíciles de la carretera y fueron mejorando los servicios en Acapulco. El incremento de la población motivó el desarrollo urbano. Es importante mencionar que la tierra agrícola se incorporó a la urbana mediante expropiaciones ejidales, "el código agrario en su artículo 112 establecía que los bienes ejidales podían ser expropiados por causa de utilidad pública [...]" (Salgado, 2007: 26). Apoyándose en dicho artículo, el Estado justificó las expropiaciones por causas de utilidad pública; el propósito era facilitar la actividad turística, de la que supuestamente se derivarían beneficios a la ciudad y al conjunto de la población, pero los hechos demostraron que los campesinos fueron expulsados de sus tierras y no pudieron acceder a un predio urbano de su propio ejido debido a sus bajos ingresos. Además, al no restituirles sus tierras, la mayoría de los ejidatarios dejaron la agricultura y tuvieron que buscar nuevas actividades económicas para sobrevivir.

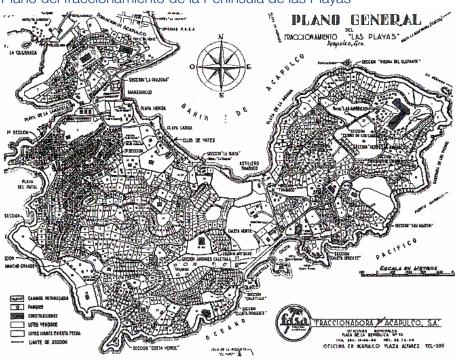


Figura 1.
Plano del fraccionamiento de la Península de las Playas

Fuente: recuperado por Alcaraz, 2007.

Con la venta de los terrenos cercanos a la ciudad comenzó a crecer la mancha urbana. A fines de la década de los años veinte, la Compañía Impulsora de Acapulco realizó el fraccionamiento Hornos, el primero en el puerto. La construcción de la carretera a Caleta, abierta en 1929, dio la pauta para que la Compañía Fraccionadora de Acapulco S. A. iniciara la venta de lotes en la Península de las Playas (figura 1). Por los elevados costos del suelo, estos terrenos fueron adquiridos esencialmente para la ubicación del equipamiento turístico, para casas secundarias de la gente pudiente del centro del país y para vivienda de los habitantes de Acapulco con capacidad económica, lo que impidió que la población de bajos ingresos se estableciera en estos sitios. En la década de los cuarenta la zona turística más importante de Acapulco se localizaba en la Península de las Playas y el fraccionamiento Hornos (Alcaraz, 2007).

El general Adrián Castrejón en su periodo como gobernador del estado de Guerrero, de 1933 a 1936, expropió todos los terrenos

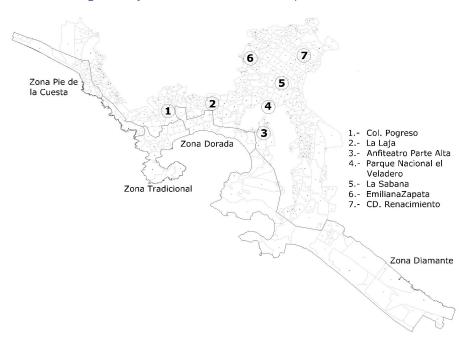


Figura 2.
Colonias irregulares y zonas turísticas de Acapulco

Fuente: Playa del Acapulco Dorado, 2015. Osbelia Alcaraz. M

del litoral de la Bahía de Santa Lucía, denominado Las Huertas; les pagó sus tierras a los ejidatarios a un precio mínimo para venderlo a la Compañía Impulsora de Acapulco a un costo más elevado, pero muy por debajo de lo que la empresa los vendió. Cabe aclarar que los dueños de la Compañía Impulsora de Acapulco eran el entonces Secretario de Comunicaciones, Juan Andrew Almazán, y el presidente de México, Pascual Ortiz Rubio (Salgado, 2007). Esta es solo una muestra de la forma en que se realizó el desarrollo urbano de Acapulco.

El turismo en este puerto generó empleo, por lo que se convirtió en un polo de atracción para los habitantes del resto del estado de Guerrero y de otras entidades del país. La gran cantidad de gente que llegó a ocuparse se debía instalar en algún sitio, pero los elevados precios del suelo lo hicieron inaccesible para la clase trabajadora; es la causa por la cual en la segunda mitad de la década de los años cuarenta, un grupo de colonos organizados y encabezados por su líder, María de la O., invadieron los terrenos de la





Fuente: Alcaraz, 2007.

actual colonia Progreso (Alcaraz, 2007), que carecía de los servicios urbanos elementales. Este fue el primer asentamiento irregular de Acapulco (figura 2); a partir de entonces se hizo evidente la segregación en el territorio urbano de este puerto, la división entre las áreas de los ricos y la de los pobres.

Para la clase adinerada se destinó la zona turística, cercana al mar, con avenidas pavimentadas, la mejor infraestructura y todos los servicios urbanos necesarios. Se estableció el equipamiento turístico y las casas secundarias para vacacionistas, es decir, espacio destinado a la gente que pudiera pagar. Mientras tanto, el asentamiento irregular no tenía ningún beneficio urbano, sin embargo, años más tarde lograron algunos servicios a partir de la organización y lucha social de los colonos.

En muy poco tiempo el incremento de la actividad turística determinó la expropiación de varios ejidos ubicados cerca de Acapulco. En la década de los cincuenta el área turística siguió creciendo sobre los terrenos que rodean la Bahía de Santa Lucía; los más favorecidos sobre la playa, a la orilla del mar o en acantilados desde donde se aprecian los mejores paisajes y llega la brisa del mar. En 1949 fue inaugurada la avenida Costera Miguel Alemán, facilitando las condiciones para que floreciera lo que hoy se conoce como Acapulco Dorado (figura 3). El gobierno siguió construyendo avenidas, redes de electricidad, agua y drenaje en los terrenos de esta zona, que mantuvo su éxito desde la década de los años cincuenta hasta los años noventa, desplazando en importancia a la antigua zona turística.

La falta de políticas que atendieran las necesidades de vivienda de la gran cantidad de emigrantes que llegó a Acapulco en busca de empleo, provocó nuevamente la invasión de predios. El 6 de enero de 1958, unos 300 vecinos dirigidos por Alfredo López Cisneros, llamado Rey Lopitos, invadieron terrenos de la Laja; a 60 días de los hechos ya sumaban un total de 5 mil colonos (Salgado, 2007). De ser un asentamiento irregular sin servicios urbanos, fue la primera colonia irregular de Acapulco que contó con los servicios de agua, luz y pavimentación de sus calles, esto debido a las relaciones políticas que mantuvo su líder con las autoridades (figura 2).

Localizado en uno de los estados más pobres del país, este puerto se convirtió en un imán para atraer a una gran cantidad de gente necesitada de trabajo. Se estima que en 1970, cerca de 50% de la población era inmigrante, de los cuales el 80% provenía del mismo estado de Guerrero. En el periodo del gobernador Rubén Figueroa Figueroa (1975-1981), supuestamente con la finalidad de no interrumpir la urbanización de Acapulco, una gran cantidad de colonos asentados de forma irregular en la parte alta del anfiteatro (figura 2) fueron desalojados de forma violenta y reubicados en terrenos situados fuera de la ciudad. Cerca de 68 mil habitantes fueron trasladados a Ciudad Renacimiento (figura 2), localizada en la zona de Emiliano Zapata-La Sabana (Salgado, 2007).

En 1970 la zona Emiliano Zapata-La Sabana alojaba a 5.3% de la población de la zona metropolitana; para 1987, con la reubicación de los avecindados de la parte alta del anfiteatro hacia esta zona, específicamente a Ciudad Renacimiento, cuadruplicó su participación para alojar al 20.2%. El resto de los habitantes estaban asentados en el área del anfiteatro (Salgado, 2007).

Ciudad Renacimiento fue construida por el Estado para recibir a los reubicados del anfiteatro. Contaba con la urbanización y con casas, pero se localiza en terrenos inundables y presentaba deficiencias en las viviendas, la infraestructura, equipamientos y servicios urbanos, motivo por el cual varios de los trasladados se regresaron. Las partes altas del anfiteatro nuevamente fueron ocupadas por los que retornaron, pero también por nuevos habitantes, debido a que por sus bajos ingresos no podían acceder a un lote del área urbanizada. El gobierno rara vez responde a las demandas de la clase trabajadora, y en las pocas veces que lo hace, los resultados son como el de Ciudad Renacimiento. Esta es una muestra más de la segregación urbana que se presenta en el territorio de Acapulco; la relación de la fuerza de trabajo con el espacio urbano se realiza siempre presentando penurias en la vivienda, equipamientos, redes de infraestructura, vialidades, transporte y espacios verdes, entre otros.

El último ensanchamiento de la zona turística de este puerto se dio en el sector Diamante, en la última década del siglo XX y lo que va del siglo XXI. Igual que antes, se realizó mediante la expropiación de un gran número de ejidos ubicados en las cercanías de Acapulco. El gobierno propició la extensión del área destinada a los turistas mediante la pavimentación de calles, la implementación de la infraestructura, los equipamientos y servicios urbanos. Los mejores terrenos fueron destinados al equipamiento turístico, entre hoteles, restaurantes y condominios para la gente pudiente. La venta de los terrenos que antes eran agrícolas constituye una ventaja para el capital inmobiliario, pues ya adquiridos los terrenos multiplican sus ganancias con la construcción de viviendas de fin de semana o segunda residencia, dirigidos principalmente para la clase media, habitantes del centro del país. La apertura de la Autopista del Sol, en 1994, acercó el puerto con la Ciudad de México, reduciendo el tiempo estimado de viaje por tierra a cuatro horas. Esta es una nueva modalidad de especulación del suelo que no se había presentado anteriormente.

La falta de políticas que atendieran las demandas de los más necesitados fue la causa de que 2 mil 783 familias invadieran 67.57 hectáreas de los terrenos del Parque Nacional el Veladero (figura 2), que forma el área natural protegida y propiedad de la nación. En total son 678 hectáreas que en 1992 fueron ocupadas por 17 asentamientos irregulares, formados por las siguientes colonias: Alta Laja, Hermenegildo Galeana, 20 de noviembre, Fuerte de San



Figura 4. Vista de la Bahía de Santa Lucía de Acapulco, 2012

Fuente: Alcaraz, 2007.

Diego, Santa Cecilia, Nueva Jerusalén, Altamira, Icacos, Guerrero es Primero, Panorámica, Francisco Villa, Alta Cuauhtémoc, Margarita Gortari, Praderas de Costa Azul, Guadalupe Victoria, María de la O y Constituyentes (Salgado, 2007).

Cuando el Estado no ofrece propuestas de solución a las demandas de la fuerza de trabajo, con áreas urbanizadas y la construcción de viviendas adecuadas y accesibles a sus ingresos económicos, la respuesta es la ocupación de terrenos de manera irregular, en donde los pobladores construyen sus casas, introducen la infraestructura y equipamiento de acuerdo con sus medios, se enfrentan con la represión policiaca y las amenazas jurídicas, además de que son calificados como delincuentes. Los habitantes que residen en asentamientos irregulares no lo hacen por elección; más bien es resultado de sus limitadas o nulas posibilidades financieras, que no les permiten habitar en una colonia o barrio con mejores condiciones, es decir, tener una casa digna que cumpla con sus necesidades y contar con todos los servicios y equipamientos urbanos.

Como vimos en el pasado de Acapulco, el Estado se ha interesado en proporcionar todos los servicios urbanos en la zona

turística, dejando de lado las áreas habitadas por los que menos tienen. Con el auge turístico la ciudad creció sin respetar una planificación, ni políticas que atendieran las demandas de la gente pobre. Las transformaciones que sufrió la vieja ciudad, la construcción progresiva de residencias y hoteles no hubiera sido posible sin las políticas que implementaron los gobiernos, sobre todo frente al insumo básico, el suelo. En Acapulco, como en la mayoría de las urbes mexicanas, la tierra próxima a la ciudad era en gran parte ejidal, y su uso fundamental era agrícola, pero esta finalidad productiva fue perdiendo importancia para los interesados en el desarrollo turístico del puerto, frente a las ganancias que se podían derivar de su utilización como suelo urbano. Esto dio como resultado la desigualdad socioeconómica, expresada en el territorio de la ciudad, es decir, la segregación urbana (figura 4).

La segregación urbana en Acapulco

El proceso de urbanización que se ha seguido en Acapulco comenzó con el despojo de la tierra agrícola a sus dueños, para después trasladarla a la especulación; con ayuda de las instancias gubernamentales se introdujo la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos, elevando el costo del suelo. La composición del espacio de la ciudad turística ha sido determinada por su proceso de producción, por la cantidad que se invierte y el nivel de participación del Estado; y por otro lado, la repartición de los sujetos en el territorio de la ciudad ha dependido de su nivel socioeconómico, produciéndose de esta manera la segregación urbana.

La formación del espacio de la ciudad de Acapulco, al inicio del turismo, expresaba tendencias generales de segregación urbana, pero a medida que la población fue creciendo se fue haciendo visible, de forma clara y evidente, la desigualdad en el territorio, sobre todo cuando debido a la falta de políticas que atendieran las demandas de vivienda de la clase trabajadora, se establecieron los asentamientos irregulares. A partir de ese momento se ha ido desarrollando una mayor distancia socioeconómica de los sujetos en el suelo urbano.

Parece que el papel del gobierno es propiciar y perpetuar la segregación urbana: en las áreas donde se asientan los habitantes de estratos económicos más bajos, el Estado actúa de manera mezquina con la implementación de los servicios urbanos; en los terrenos invadidos, se justifica expresando que no reconoce oficialmente estos asentamientos irregulares, pero la misma actitud se observa en los desarrollos urbanos implementados por el mismo régimen, como es el caso de Ciudad Renacimiento, donde las viviendas, los equipamientos, la infraestructura y los servicios urbanos son de mala calidad. En cambio, el desarrollo urbano de la zona turística desde el inicio recibió todo el apoyo de todos los niveles del gobierno, el federal, estatal y municipal, a través de la implementación de infraestructura, la pavimentación de vialidades y el equipamiento urbano necesarios para su progreso.

Hasta los años setenta la ciudad de Acapulco fue el centro turístico más importante de México, con reconocimiento internacional, y recibió un trato preferente con respecto a la introducción y mantenimiento de la urbanización, especialmente en la zona destinada a los visitantes. Pero en esa misma década el gobierno mexicano impulsó nuevos polos turísticos como Cancún, Manzanillo, Ixtapa-Zihuatanejo y Puerto Vallarta, y el capital prefirió invertir en los nuevos lugares, con lo que este puerto dejó de ser el principal sitio para la diversión e inversión de los grandes capitales nacionales y extranjeros. Lo anterior trajo consigo la pérdida de turistas, y en consecuencia, problemas económicos y sociales que repercuten en el espacio urbano, como el deterioro de la ciudad, incluyendo la zona más atendida, la turística.

El desgaste y envejecimiento de los equipamientos e infraestructura del centro histórico y de la zona turística más antigua han causado el abandono de los ocupantes originales, de los turistas más adinerados o los extranjeros que pagan en dólares o euros. La falta de mantenimiento adecuado en las calles y equipamientos ha impactado en la disminución de la renta y del precio de los inmuebles aquí localizados. El proceso de deterioro de la zona turística más antigua y la obsolescencia física de los inmuebles del equipamiento turístico han abierto la opción a nuevos visitantes, como los turistas de bajos ingresos que solo pueden pagar hoteles desgastados. Con respecto a las viviendas de la vieja zona, estas son

Figura 5. Área en crecimiento, en zona turística Diamante de Acapulco, 2012

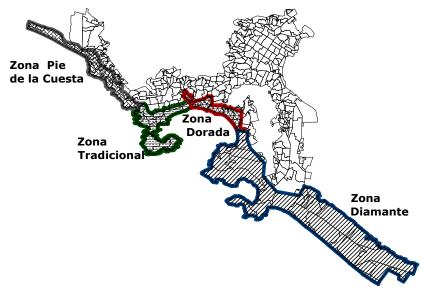


Fuente: Alcaraz, 2007.

ocupadas por habitantes de estratos socioeconómicos más bajos, con relación a los anteriores.

El mercado inmobiliario ha empujado el desarrollo urbano hacia nuevos terrenos, forjando el crecimiento y segregación de la zona turística. Se puede decir que al mismo tiempo que se presentó el lanzamiento del turismo comenzó la especulación del suelo: en los primeros años de la década de los treinta se inició la venta de terrenos en el fraccionamiento Hornos y la Península de las Playas, pero cuando esta área y el centro histórico comenzaron a deteriorarse en términos urbano-arquitectónicos, y con el envejecimiento de la infraestructura y el equipamiento turístico y la falta de mantenimiento y conservación de los mismos, la expansión de la ciudad continuó sobre los mejores terrenos en torno al mar, rodeando la Bahía de Santa Lucía, lo que hoy se conoce como el Acapulco Dorado. En esta zona comenzó el proceso urbano en la mitad del siglo XX, sin embargo, al cabo de cierto tiempo, y debido a su desgaste, en los años noventa el capital inmobiliario eligió la ampliación urbana sobre los terrenos de lo que hoy se conoce como Acapulco Diamante, que actualmente es la zona más explotada (figura 5).

Figura 6. Zonas turísticas de Acapulco



Fuente: Elaboración propia, 2014. Zona turística de Acapulco.

La ciudad de Acapulco muestra la segmentación de su territorio urbano entre estratos socioeconómicos desiguales; se distingue claramente entre la zona turística y aquellas donde se asientan los trabajadores. Sin embargo, también tiene un área turística diversificada, dada la inversión económica y las condiciones de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos, que fue fragmentada en los años noventa, en cuatro zonas: Tradicional, Dorada, Diamante y Pie de la Cuesta (figura 6).

La segregación urbana en las zonas turísticas de Acapulco se expresa de la siguiente manera: la Diamante se encuentra en proceso de crecimiento, es la que recibe más recursos para infraestructura turística y en donde el capital tiene su mayor inversión; la Dorada, a pesar de que cuenta con una cantidad importante de equipamiento turístico, como los centros comerciales, hoteles, restaurantes, discotecas, bares, el bongi, el hai alai y otros sitios de diversión, lo que ayuda para retener a los viajeros, tiene menos inversión para su mantenimiento y conservación. La zona Tradicional incluye el centro histórico y es en donde se estableció el primer asentamiento hispano, hace más de 400 años; en ella dio inicio el turismo, por lo que ahí se localiza la infraestructura y el equipamiento turístico

Figura 7. La Gran Vía Tropical esquina con Av. San Marcos, zona Tradicional en Acapulco, 2009



Fuente: Alcaraz, 2007.

más antiguo, pero ahora está casi abandonada, lo que puede verse en el deterioro de las vialidades y el equipamiento, así como por la escasez de agua, el desperfecto frecuente del drenaje y la falta de servicios en la recolección de basura, lo que origina la presencia de desechos sólidos en las calles y en espacios abiertos (figura 7). Pie de la Cuesta es el área turística más alejada del resto de la zona turística, y es la que recibe menos visitantes; tiene poca infraestructura y equipamiento turístico, por lo que también se mantiene con pocos recursos.

Conclusiones

En Acapulco se siguió el típico proceso de urbanización de las ciudades latinoamericanas, que empieza con el despojo de la tierra a los campesinos, hasta que la especulación desenfrenada de los terrenos, de los servicios urbanos y la vivienda la hacen inaccesibles para la clase trabajadora. El crecimiento y modernización de

Acapulco obedecen a intereses exteriores; los habitantes perdieron todo derecho, y en lugar de reconocerlos como víctimas, al ser despojados de sus tierras, el sistema los calificó de culpables, invasores. En el territorio de la ciudad se expresa claramente la segregación urbana; la distribución de los lugares de residencia está determinada por la capacidad socioeconómica de sus habitantes, lo que determina ciertas características de las viviendas, el tipo y nivel de los equipamientos, la infraestructura y los servicios urbanos.

La división de la zona turística de Acapulco muestra la segregación urbana, pero en relación con los sitios donde se establece el proletariado, el contraste es mayor: la situación de las colonias populares es deplorable por la carencia de servicios urbanos y la falta de empleo por la pérdida del turismo, que ha generado una grave crisis en este puerto, donde además ha explotado de forma notable la violencia. La gran desigualdad socioeconómica y urbana que se presenta es porque en las mejores áreas con las mayores cualidades, como terrenos planos, vista al mar y brisa se ubican el equipamiento turístico y los habitantes de mejor posición económica, mientras que en los espacios de riesgo como barrancas, que son escurrimientos de aguas pluviales, y por eso mismo inundables, sin vistas de paisaje y alejados del área turística, se asienta la población con bajos ingresos económicos. Es muy marcado el contraste que existe entre la zona turística y los sitios donde habita la clase trabajadora y los más pobres; pero también dentro de la franja turística existe desigualdad. La segregación urbana se constituye con la fusión de ciertas condiciones socioeconómicas y de una localización determinada en la ciudad, con particularidades urbanas.

Dentro de los factores que intervienen en el deterioro urbano arquitectónico de Acapulco se encuentra el envejecimiento de la infraestructura y del equipamiento turístico, la falta de mantenimiento y conservación de los mismos, así como el deterioro del medio ambiente y del sector social; esto último se expresa con el crecimiento del narcotráfico y la violencia, que son cada vez más evidentes.

Bibliografía

- Alcaraz, O. (2007). La arquitectura de los hoteles de Acapulco 1927-1959.

 México: UNAM/Universidad Autónoma de Guerrero/Gobierno
 del Estado de Guerrero.
- Alessio, V. (1979). Acapulco en la historia y la leyenda. México: Ediciones Municipales de Acapulco.
- Ateiza, T. (1965). Historia de Acapulco. México: Diana.
- Alvarado, C. y Di Castro, M. R. (2013). *Cuernavaca, ciudad fragmentada.*Sus barrancas y urbanizaciones cerradas. México: Juan Pablos Editor/Universidad Autónoma del Estado de Morelos.
- Baños, J. A. (2009). Segregación residencial en el espacio turístico de Puerto Vallarta, Jalisco: 2001-2007. Tesis de Doctorado. Universidad de Guadalaiara.
- Bauman Z. (2006). La globalización, consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.
- Campodonico, C. y Nerys, W. (1981). *Crecimiento de Acapulco*. México: Ayuntamiento de Acapulco.
- Castells, M. (1974). La cuestión urbana. España: Siglo XXI Editores.
- Escudero, R. F. (1998). *Origen y evolución del turismo en Acapulco*. México: Universidad Americana de Acapulco/H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco.
- Fideicomiso para el Desarrollo Social y Económico de Acapulco (1980).

 **Acapulco: Pasado y presente. México: Talleres de litográfica del Pacífico.
- lanni, O. (2004). La era del globalismo. México: Siglo XXI editores.
- Kaztman, R. (2001). Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos. *Revista de la CEPAL* (75).
- Martínez, A. (1992). Acapulco barrios históricos. México: H. Ayuntamiento de Acapulco.
- Muxí, Z. (2004). Ciudad Global. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Pintos, R. (1985). *Acapulco*. México: H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco.
- Rodríguez, J. (2001). Segregación residencial socioeconómica ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa? Serie Población y Desarrollo, No. 16. CEPAL-ECLAC. Santiago de Chile.
- Rodríguez, J. y Arriaga, C. (2004). Segregación residencial en la ciudad Latinoamericana. *Eure* (89): 5-24.
- Sabatini, F. (2003). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. Documento del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Serie Azul, No. 35. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.
- Sabatini, F. y Brain, I. (diciembre, 2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves. *Eure* (103): 5-26.
- Salgado, A. C. (2007). *Políticas urbanas de Acapulco*. México: UNAM/Universidad Autónoma de Guerrero/Gobierno del Estado de Guerrero.

OSBELIA ALCARAZ MORALES Y AGUSTÍN CARLOS SALGADO GALARZA

Ziccardi, A. (2008). Pobreza y exclusión social en las ciudades del siglo XXI. Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI. Colombia: Siglo del hombre editores, Colección CLACSO-CROP.

Segregación socioespacial en el municipio de Puebla, 2010

EMILIA LARA GALINDO. REBECCA RAQUEL VERA VELEZ Y MARÍA ISABEL ANGOA PÉREZ

Introducción

En América Latina las ciudades se han convertido en máquinas de segregación social en las que las familias de menores ingresos económicos se ven orilladas a habitar en barrios populares que en muchas ocasiones son estigmatizados, carecen o tienen mala calidad en los servicios y están muy lejos de los centros escolares o de trabajo, además de que el transporte es costoso y poco eficiente (Olivares, 2015: 16).

Se trata de un fenómeno que se ha acentuado en los últimos años por una variedad de causas, entre las que destacan el mercado inmobiliario, las políticas públicas y la evolución de los estilos de vida. Todo ello no es ajeno a las ciudades mexicanas. El municipio de Puebla, del que se desprende la cuarta zona metropolitana de México, no es la excepción en cuanto al desarrollo de este fenómeno. En las últimas décadas, la urbanización en este municipio se aceleró de manera descontrolada; el *boom* de viviendas de interés social y residencial generalmente ubicadas en el centro y en la periferia de Puebla muestra espacios distantes entre estratos sociales separados por barreras que suelen ser largas bardas, alta seguridad y control de acceso (características de los residenciales).

El municipio de Puebla tiene gran relevancia para el estado por ser la capital, es decir, porque concentra el poder político (es la sede de las oficinas del gobierno estatal y municipal) y económico del estado (concentra el grueso de empresas y universidades públicas y privadas). Por tanto, se esperaría que no existiese un margen de desigualdad, pobreza y segregación socioespacial tan amplia,

pero esto no ocurre: la evidencia empírica muestra claras señas de una segregación que se profundiza. Ahí radica la importancia de realizar este estudio, que tiene como objetivo analizar el fenómeno de segregación socioespacial en el municipio de Puebla, en el año 2010, a escala de Área Geoestadística Básica urbana (AGEB).

El documento se compone de cinco apartados: seguido de la introducción, se proveen elementos teóricos en torno a la segregación socioespacial, para continuar con el apartado referente a la metodología para la descripción del fenómeno. En el cuarto se presentan los resultados obtenidos del estudio y se culmina con algunas reflexiones, a modo de conclusión.

Marco teórico sobre la segregación socioespacial

Existe una variedad de definiciones sobre segregación socioespacial que dependen del espacio donde se observa el fenómeno.¹ En este apartado se desarrollarán, de forma breve, los principales aportes teóricos para comprender su significado.

Massey y Denton (1988) conciben a la segregación residencial como un fenómeno multidimensional, el cual entienden como "el grado en el cual dos o más grupos viven separadamente uno del otro, en diferentes partes del medio urbano" (Massey y Denton, 1988: 205).

Por otra parte, Rodríguez (2001) entiende a la segregación como "la existencia de diferencias o desigualdades dentro de un colectivo y a la separación de los sujetos en categorías que tienen cierto grado de distinción jerárquica o valorativa" (Rodríguez, 2001: 13). El autor identifica dos tipos de segregación: sociológico y geográfico, y respecto a cada uno de estos términos redefine la segregación. En términos sociológicos, segregación significa la ausencia de interacción entre grupos sociales, mientras que, en términos geográficos, significa desigualdad en la distribución de los grupos sociales en el espacio físico. Sin embargo, la existencia de un tipo de segregación no asegura la presencia del otro.

¹ Cabe destacar que el estudio de segregación para cada ciudad difiere, pues las características y proceso en que se desarrolla este fenómeno es diferente en cada caso. Es por ello que no podemos generalizar una definición para todas las ciudades a estudiar.

Para Sabatini (2006) la segregación residencial es "la aglomeración en el espacio de familias de una misma condición social, más allá de la definición de las diferencias" (Sabatini, 2006: 7). El autor diferencia tres dimensiones: 1) el grado de concentración espacial de los grupos sociales; 2) la homogeneidad social que presentan las distintas áreas internas de las ciudades; y 3) el prestigio (o desprestigio)² social de las distintas áreas o barrios de cada ciudad. A decir del autor estas dimensiones explican el cambio de organización de la ciudad, es decir, el cambio de patrón de segregación. Este cambio se ha dado en las principales ciudades de Latinoamérica (incluyendo a México), pues las élites han mudado su localización, al pasar del centro de la ciudad a la periferia, colindando incluso con población de estratos bajos, pero con barreras entre ellas.

En el caso mexicano, Rubalcava y Schteingart definen segregación como "el grado de proximidad espacial de las familias que pertenecen a un mismo grupo social y su distancia con otros grupos" (2012: 18). Las autoras plantean que los grupos con más recursos decidirán dónde instalarse, eligiendo, por lo regular, lugares con condiciones físicas más favorables, y por ende, con una mayor protección. Por su parte, las familias más débiles, con menores oportunidades, no tienen opción más que residir en condiciones desfavorables. La ubicación de las clases sociales, en especial las clases alta y media, se orienta por su poder de compra y por las decisiones del mercado inmobiliario, ya que para ellas se han construido espacios aislados en la lejanía de la ciudad, mientras que la clase baja se asienta en lugares precarios debido al bajo precio.

Las autoras identifican dos tipos de segregación: activa y pasiva. En la primera, reflejada en las familias con mayores ingresos, se tiene la opción de elegir dónde habitar, por lo general, en zonas con alto valor, pues estas les brindan seguridad y tranquilidad. Otras familias, sin embargo, deciden habitar en esas zonas por cuestiones de "ego o estatus", pues al tener un mayor ingreso procuran entrar en este rol de la clase alta en busca de identidad y de satisfacción de sus éxitos, considerando que "merecen lo mejor"

² Dimensión de carácter subjetivo, ya que la segregación se identifica a través de las opiniones, percepciones físicas y morales de las ciudades o barrios que tienen los distintos individuos pertenecientes a cualquier clase social.

(son más cuestiones psicológicas que materiales). Estas zonas se sitúan lejos de la percepción de inseguridad, miseria y lástima de la clase baja, aunque algunas se ubican en la periferia, haciendo frontera con áreas precarias, algunas veces sólo separadas por un gran muro.³

Por lo que toca a la segregación pasiva, esta aplica a los grupos más vulnerables (los pobres y algunos grupos étnicos), como resultado del rechazo de los grupos más acaudalados hacia estos estratos, y del funcionamiento del mercado de suelo. La clase baja no decide dónde vivir; lo hace donde su nivel de ingresos le permite estar. "La localización de grupos sociales en el espacio urbano es consecuencia de una compleja interacción de la estructura social, los procesos de producción del marco urbano construido (en particular, la intervención del Estado) y las preferencias de las familias" (Schteingart, 2012: 112).

El rol del Estado, presente en el combate o existencia de la segregación, ha tenido una gran importancia. Por un lado ha dado facilidades para obtener casas de interés social, aunque ubicadas principalmente en la periferia de la ciudad, en condiciones poco aptas para vivir. Y por otro, su intervención junto con el mercado inmobiliario ha sido vital para el desarrollo de áreas estratégicas con un alto valor, a las que solo pueden acceder los estratos más altos.

Aspectos metodológicos

En el presente estudio se analiza el municipio de Puebla, que tiene una población de aproximadamente 1 millón y medio de habitantes.

Para la identificación del fenómeno de segregación se trabajó a un nivel de desagregación espacial del Área Geoestadística Básica urbana (AGEB),⁴ que contempla 492 AGEB's. En la figura 1 se observa la división a nivel de desagregación espacial.

- 3 A decir de esto, la ciudad de Puebla tiene características claves de lo que mencionan las autoras y estas se observan en la periferia.
- 4 Subdivisión de los municipios o delegaciones que conforman el país, utilizada por primera vez en el X Censo General de Población y Vivienda 1980. Su utilidad radica en permitir la formación de unidades primarias de muestreo y la organización de la información estadística (INEGI, 2010).

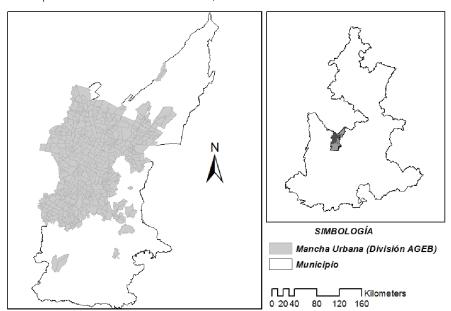


Figura 1.

Municipio de Puebla a nivel AGEB, 2010

Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE y el Marco Geoestadístico Nacional 2010, INEGI.

La información estadística fue obtenida del Sistema para la Consulta de Información Censal (SCINCE), que proviene del Censo General de Población y Vivienda del año 2010. Las variables a considerar reúnen tres rubros: educación, condiciones de la vivienda habitada y población ocupada,⁵ las cuales se representan de la siguiente manera:

- Población de 3 años y más que habla alguna lengua indígena.
- Población ocupada de 12 años y más con al menos un grado aprobado en educación superior o posgrado (población ocupada con educación superior).

⁵ Personas de 12 y más años de edad que en la semana de referencia realizaron alguna actividad económica durante al menos una hora. Incluye a los ocupados que tenían trabajo, pero no lo desempeñaron temporalmente por alguna razón, sin que por ello perdieran el vínculo con este; así como a quienes ayudaron en alguna actividad económica sin recibir un sueldo o salario (INEGI, 2010).

- Viviendas particulares habitadas con piso de tierra.
- Viviendas particulares habitadas con tres cuartos y más (viviendas particulares habitadas con hacinamiento).
- Viviendas particulares habitadas que disponen de automóvil.
- Viviendas particulares habitadas que disponen de luz eléctrica, agua entubada en el ámbito de la vivienda y drenaje (viviendas particulares habitadas que disponen de todos los servicios públicos).
- Viviendas particulares habitadas sin ningún bien.

Para fines de este estudio se realiza un tratamiento cartográfico a las variables, con el fin de identificar las zonas con mayor y menor carencia.

La variable ingreso es relevante en la realización de los estudios de segregación, sin embargo, en este estudio se sustituye por la población ocupada con 12 años y más con al menos un grado aprobado en educación superior o posgrado, debido a que no existe la variable ingreso a nivel AGEB en la estadística nacional. Aunque la educación superior no refleja la concentración de la población con mayores ingresos, ofrece una aproximación de la población que posiblemente tiene un ingreso superior a la media poblacional.⁶

Es muy amplia la gama de índices para medir las desigualdades intraurbanas y examinar la distribución de sus rasgos distintivos en la ciudad (Rubalcava y Schteingart, 2012: 23). Pero cuando se habla de segregación, el índice más utilizado es el Índice de Disimilaridad (ID), propuesto por Duncan y Duncan en 1955, y perfeccionado más tarde por Massey y Denton en 1988. Este muestra el nivel de segregación en la ciudad; aunque no identifica con exactitud las zonas donde se concentra tal nivel de segregación, puede complementarse con un tratamiento cartográfico de las variables a estudiar. El Índice de Disimilaridad se ha utilizado para medir la diferencia entre la distribución territorial de un grupo de población respecto al resto (Garrocho y Campos, 2013: 272). En el análisis del ID, los valores extremos indican la presencia o ausencia de segregación en el espacio, esto es, si el valor es cero, hay ausencia de

⁶ En México tener un nivel educativo avanzado no implica un nivel de ingreso alto, sin embargo, la posibilidad es mayor de obtener un ingreso mayor a la media poblacional.

segregación, mientras que, si el valor es uno, indica la presencia de segregación.

El valor del ID puede ser interpretado como la proporción de los habitantes de un grupo de población que tendrían que intercambiar su localización con el resto de los habitantes de la zona de estudio, para que todas las unidades espaciales (por ejemplo, barrios, colonias, AGEB) que integran la ciudad, registren las mismas proporciones de estos dos grupos de población (Garrocho y Campos, 2013: 272). De manera formal el ID se presenta de la siguiente manera:

$$ID = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^{n} |\frac{x_i}{X} - \frac{y_i}{Y}|$$

Donde:

ID = Índice de Disimilaridad

xi= Población del grupo bajo estudio en la unidad espacial "i"

X= Población del grupo bajo estudio en la ciudad

Yi= Población del grupo de referencia en la unidad espacial "i"

Y= Población del grupo de referencia en la ciudad

Estudios recientes en torno a la segregación han propuesto descartar ésta y otras formas de medir la segregación socioespacial, optando por medidas espaciales de segregación. La crítica va en el sentido de que los indicadores no espaciales (como el ID) no son sensibles a la interrelación espacial que tienen los individuos del grupo de referencia, lo que obliga a localizarse de manera concentrada y específica dentro de la ciudad. También tiene que ver con el sustento estadístico del indicador clásico, debido a que este no se puede someter a pruebas de hipótesis estadísticas de carácter inferencial (Garrocho y Campos, 2013: 275).

Dadas las críticas, especialistas en la temática han propuesto alternativas para solventar la sensibilidad del indicador de segregación en términos espaciales, a partir de la aplicación de medidas de autocorrelación espacial, en específico del Índice de Morán y del Índice Local de Autocorrelación Espacial, y reconceptualizar

⁷ Indicadores espaciales, por ejemplo: el Índice de Morán y el Índice Local de Autocorrelación Espacial (LISA, por sus siglas en inglés, *Local Index of Spatial Autocorrelation*).

los indicadores clásicos de segregación haciéndolos sensibles a la estructura espacial del fenómeno. Por ejemplo, obtener un índice de Disimilaridad espacial (Reardon y O'Sullivan, 2004, citado por Garrocho y Campos, 2013: 280).

Segregación socioespacial en el municipio de Puebla

La Zona Metropolitana de Puebla-Tlaxcala es la cuarta zona más importante del Sistema Metropolitano en México en el 2010. El municipio de Puebla es el núcleo principal de esta zona, de aquí su importancia. Cuenta con una población de 1 millón 539 mil 819 habitantes, de los cuales 1 millón 520 mil 480 residen en la zona urbana.

Como se mencionó con anterioridad, el ID indica la proporción de habitantes que tendrían que intercambiar su localización para lograr una homogeneidad de la población en la unidad espacial; sin embargo, analizar variables en torno a la vivienda dificulta su interpretación, por lo que esta cambiaría. En este sentido, el ID en las viviendas indicaría la proporción de viviendas que debería tener determinadas características físicas para estar homogéneamente distribuidas en el espacio. En la tabla 1 se muestran los resultados que identifican la segregación en el municipio de Puebla.

Tabla 1. Índices de disimilaridad del municipio de Puebla, 2010

Nivel de segregación	Variables	ID
Baja	Viviendas particulares habitadas que disponen de automóvil	0.28
Media	Viviendas particulares habitadas con hacinamiento	0.46
	Viviendas particulares habitadas con piso de tierra	0.47
	Población que habla alguna lengua indígena	0.52
Alta	Viviendas particulares habitadas sin ningún bien	0.57
	Población ocupada con al menos un grado aprobado en educación superior	0.57
	Viviendas particulares habitadas que no disponen de todos los servicios públicos	0.96

Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE 2010, INEGI.

De acuerdo a los resultados obtenidos, la variable viviendas habitadas con automóvil presenta un nivel de segregación bajo, caso contrario a las variables viviendas habitadas sin ningún bien, población ocupada con al menos un grado aprobado en educación superior, y viviendas que no disponen de todos los servicios públicos, que presenta un alto nivel de segregación. En segregación media se encuentran las variables viviendas con hacinamiento, viviendas con piso de tierra y población que habla alguna lengua indígena. Para profundizar en el estudio de la segregación, a continuación se interpreta el ID para cada variable.

Las viviendas habitadas con automóvil exhiben un nivel de segregación bajo, esto es, 28% de estas están distribuidas de manera heterogénea en el municipio de Puebla. Aunque esto no quiere decir que no exista segregación, y aunque el uso intensivo de los automóviles no representa un nivel alto de segregación, el tipo de modelo de automóvil podría reflejarla. En el municipio de Puebla existen zonas específicas donde se usa de manera intensiva el automóvil (en la zona Angelópolis, la Vista y la Calera, que son residencias de altos ingresos, se utilizan automóviles que tienen un alto valor monetario, lo que puede reflejar que las viviendas que lo poseen, son contadas y muestran un nivel de segregación considerable).

Para las viviendas habitadas con hacinamiento se tiene un nivel de segregación media, es decir, 46% de estas no se encuentra distribuido de manera homogénea, por lo que deberán mejorar sus condiciones físicas para una distribución homogénea en el municipio. Esta variable indica que los habitantes de estas viviendas no cuentan con un número adecuado de habitaciones para su digna convivencia, y para que estas estén distribuidas de manera homogénea en el espacio, deberán acondicionar un número de habitaciones de acuerdo al número de habitantes.

La variable viviendas con piso de tierra muestra un nivel de segregación media, con un ID igual a 0.47, lo que indica que 47% de estas necesitan acondicionamiento físico para su distribución homogénea en la unidad espacial.

Respecto a la población que habla alguna lengua indígena, al igual que las anteriores, se encuentra en un nivel de segregación media, con un ID de 0.52, lo que indica que 52% de la población tendrá que intercambiar su lugar de residencia para una distribución

homogénea en el espacio urbano. En esta variable la interpretación tiene polos opuestos: en el negativo, esta población debería hablar español (idioma oficial en la zona de estudio) y dejar de hablar su lengua materna para lograr una distribución homogénea. Sin embargo, esta interpretación sería egoísta, pues se afectarían las costumbres y tradiciones de esta población, además de que implicaría la desaparición de la cultura indígena. La interpretación positiva sería que esta población se distribuya de manera homogénea para la enseñanza de su idioma al resto de la población, y de esta manera homogenizarse en el espacio urbano. Aunque la interpretación positiva suene más aceptable no es realista, pues la mayor parte de la población que habita en las zonas urbanas tiene una percepción discriminatoria hacia la población indígena, además de considerarlos poco aptos para fungir como profesores en la enseñanza de su lengua.

Por lo que toca a las viviendas con un nivel alto de segregación, las viviendas habitadas sin ningún bien presentan un ID de 0.57, lo que sugiere que aproximadamente 60% de las viviendas podría ser rentada.

En cuanto a la población ocupada con al menos un grado aprobado en educación superior o posgrado (bajo el supuesto antes mencionado esta funge como una variable aprox de la variable ingreso), exhiben un ID de 0.57, es decir 57% de esta población deberá cambiar su lugar de residencia para la homogeneización del espacio urbano, o de otra manera, aproximadamente 45% de la población restante tendría que educarse a este nivel para acceder a un nivel de vida estable, y de esta manera, lograr una distribución homogénea en el municipio. Cabe destacar que, aunque la variable viviendas habitadas sin ningún bien, como la población ocupada con al menos un grado aprobado en educación superior o posgrado, muestren un ID igual a 0.57, esto no indica que sean similares, ya que la variable vivienda habitada sin ningún bien muestra características de estrato social segregado, mientras que la segunda podría exhibir características de un estrato autosegregado. Ambas situaciones, por tanto, son distintas.

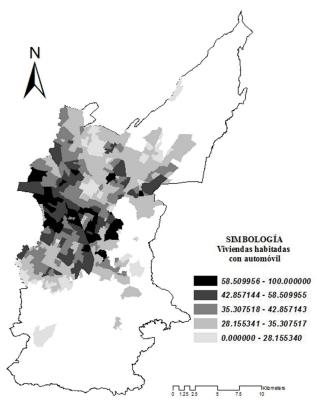
Finalmente, en la variable viviendas habitadas que no disponen de todos los servicios públicos, 96% de las viviendas necesitan el suministro de servicios públicos. Las políticas de vivienda social se traducen en segregación cuando se localizan en lugares periféricos donde los precios de los terrenos son bajos, entre otras razones, por la ausencia o baja calidad de los equipamientos urbanos (Aymerich, 2004: 120). El ID de esta variable podría indicar que a 96% de la población le hace falta algún servicio público, mientras que aproximadamente 5% de las viviendas cuenta con todos los servicios (dentro de este porcentaje pueden contarse las grandes residencias existentes en esta zona urbana). Para una distribución homogénea en el espacio se requiere el abastecimiento de servicios públicos en la zona.

Las variables con mayor nivel de segregación son la población con al menos un grado aprobado en educación superior o posgrado y las viviendas habitadas sin ningún bien, lo que coincide con algunos estudios en torno a la segregación (Pérez, 2011; Rubalcava y Schteingart, 2012; Sabatini, 2006), que señalan la autosegregación de las clases más opulentas, por un lado, y por otro, la concentración de los estratos bajos en sitios poco favorables.

Dada la limitante del ID, respecto a que no indica la ubicación geográfica donde se encuentra el nivel de segregación indicado, para una mejor interpretación a continuación se muestran figuras que representan el comportamiento espacial de la segregación en las variables seleccionadas.

En la figura 2 se observa que el mayor porcentaje de viviendas habitadas con automóvil se concentra en la parte centro, este y periferia oeste del municipio de Puebla, es decir, entre 58 y 100% de estas viviendas se sitúa en esta zona. Cabe destacar que en el centro se localizan viviendas que aún guardan algo de prestigio, como el barrio El Carmen, mientras que al este se localiza la zona militar, junto a la cual se ubica uno de los residenciales de alto poder adquisitivo denominado El Mirador, y en la periferia oeste se encuentra la Reserva Territorial Atlixcáyotl, actualmente, la zona moderna de la ciudad, con los residenciales más prestigiosos del estado de Puebla: La Vista y Angelópolis. Mientras que entre 0 y 28% de estas viviendas se sitúan en la periferia norte, noreste, sureste y suroeste del municipio. Al norte y noreste se ubican San Miguel Canoa, la Resurrección y Santa María Xonacatepec, localidades urbanas caracterizadas por alta vulnerabilidad y pobreza. Al sureste y suroeste se ubica San Pedro Zacachimalpa, San Andrés Azumiatla y San Baltazar Tetela, localidades con características eminentemente

Figura 2. Porcentaje de viviendas con automóvil en el municipio de Puebla, 2010



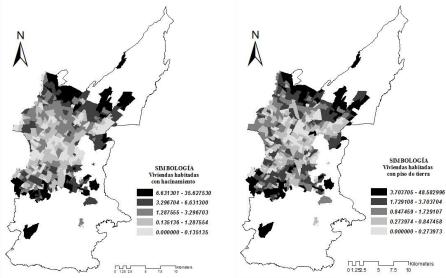
Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE y al Marco Geoestadístico Nacional 2010, INEGI.

rurales y con grandes carencias. Las zonas con mayor porcentaje son conocidas por albergar grandes desarrollos inmobiliarios de carácter exclusivo.

Con relación a la exclusividad de estas zonas, una de las características que tienen estos residenciales es el amurallamiento, vigilancia estricta para el acceso y homogeneidad de la vivienda y de la población dentro de la zona. Por el contrario, en las viviendas con menor porcentaje, la mayor parte de sus habitantes son de escasos recursos, por ende, tienen pocas posibilidades de obtener un automóvil. Aunque el ID indique escasa segregación, el tratamiento cartográfico de la variable refleja este fenómeno con mayor fuerza.

En la figura 3 se aprecia que, en las viviendas con hacinamiento, entre 6 y 36% de éstas se concentra principalmente en la zona norte y sur del municipio de Puebla.





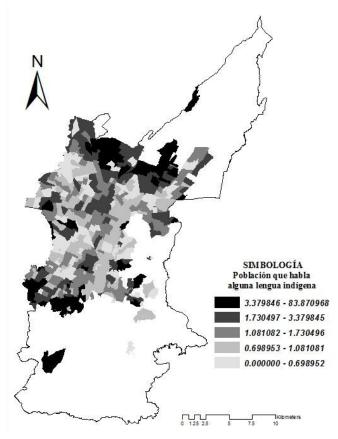
Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE y al Marco Geoestadístico Nacional 2010, INEGI.

Este comportamiento es similar en la variable viviendas habitadas con piso de tierra. Algunas de las colonias identificadas en el municipio son: al norte, la Resurrección, San Miguel Canoa y Santa María Xonacatepec, y al sur, San Ramón, San Pedro Zacachimalpa, San Baltazar Tetela y San Andrés Azumiatla. Se trata de zonas de vulnerabilidad y pobreza, a pesar de considerarse localidades urbanas.

En la figura 4, una vez más se observa concentración de la población que habla alguna lengua indígena en la periferia norte y sur del municipio, en las localidades de la Resurrección, San Miguel Canoa, San Sebastián Aparicio (colindante con el estado de Tlaxcala), San Pedro Zacachimalpa, San Andrés Azumiatla y Santa Catarina.

A pesar de que el municipio de Puebla es la capital poblana y que por ende se considera el municipio más urbanizado del estado, se caracteriza por el elevado grado de desigualdad, pobreza y segregación socioespacial. Este comportamiento se explica porque existen pueblos originarios que fueron absorbidos por el crecimiento de la mancha urbana y anexados administrativamente a ésta (Periódico oficial del estado de Puebla, 2012: 5).

Figura 4.
Porcentaje de población que habla alguna lengua indígena en el municipio de Puebla, 2010

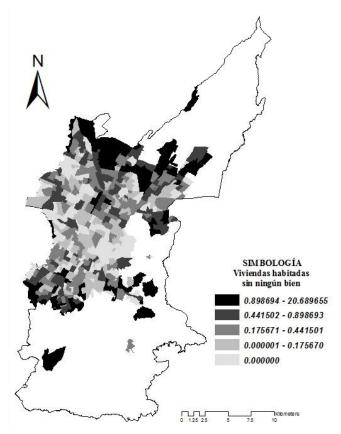


Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE y el Marco Geoestadístico Nacional 2010, INEGI.

Por lo que toca a la variable viviendas habitadas sin ningún bien, que se muestra en la figura 5, se observa entre 1 y 20% de estas se concentran principalmente en la periferia norte, aunque también las hay al sur del municipio.

De nueva cuenta se ubican en Resurrección, San Miguel Canoa, San Sebastián Aparicio, Santa María Xonacatepec, San Pedro Zacachimalpa, y en zonas cercanas a la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) y a la Universidad de las Américas Puebla (UDLAP), lo que sugiere que en las zonas cercanas a las universidades las viviendas son rentadas por un corto plazo, mientras que en la periferia norte y sur habita población de escasos recursos que sólo cuenta con lo indispensable para subsistir.





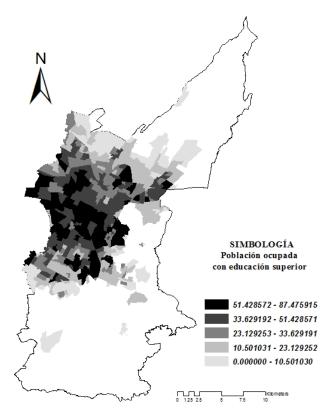
Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE y Marco Geoestadístico Nacional 2010, INEGI.

Finalmente, la población ocupada que tiene por lo menos un grado aprobado en educación superior se presenta en la figura 6.

Entre 51 y 87% de esta población se concentra en la parte centro y en la periferia oeste del municipio de Puebla, zonas donde se localizan dos de las más importantes y prestigiosas universidades del Estado de Puebla: la BUAP, universidad pública, con algunos campus ubicados en la zona centro del municipio, y la Universidad Iberoamericana de Puebla, ubicada en la Reserva Territorial Atlixcayotl, cercana a zonas residenciales para estratos con alto poder adquisitivo.

⁸ Esto complementa la ubicación de la zona autosegregada: de acuerdo a los ingresos de población será el acceso al tipo de universidad, privada o pública.

Figura 6. Porcentaje de población ocupada que tiene al menos un grado de educación superior en el municipio de Puebla, 2010



Fuente: Elaboración propia con base en datos del SCINCE y el Marco Geoestadístico Nacional 2010, INEGI.

En resumen, a partir de lo anterior se puede confirmar la existencia del fenómeno de segregación, que ha cobrado más fuerza con el paso del tiempo en el municipio más importante y urbanizado del estado de Puebla.

Conclusiones

La implementación de políticas de corte neoliberal ha incidido en la transformación de las ciudades mexicanas, profundizando la pobreza y desigualdad entre la población, lo que se refleja espacialmente en procesos de segregación.

De acuerdo con los resultados de este estudio se puede afirmar que existe segregación socioespacial en el municipio de Puebla. Esta se identifica, con mayor fuerza, a partir de las variables población ocupada con al menos un grado aprobado en educación superior o posgrado, viviendas habitadas con piso de tierra, y viviendas habitadas con hacinamiento. La primera indica la localización de la población en la periferia oeste y en el centro del municipio, habitantes de las clases pudientes, con instalaciones aptas para una convivencia plena. Allí se identificó un nivel de segregación alto, caso contrario a la segunda y tercera variables, ubicadas en la periferia norte y sur del municipio, con una concentración de población en condiciones poco favorables para vivir.

Por un lado, se observan zonas identificadas para población de altos ingresos, con alta seguridad, acceso controlado y bardas, características claves de autosegregación, y por otro, zonas para población de estratos bajos, con calles no pavimentadas, viviendas en condiciones desfavorables, familias numerosas, pobreza, marginación y vulnerabilidad.

La contradicción es que estas zonas, con condiciones opuestas, se localizan a escasos metros unas de otras. La colonia Las Carmelitas, de población de bajos ingresos, colinda con la zona residencial La Vista, la más moderna y opulenta de la ciudad, separadas por una larga barda y por el río Atoyac. Claros ejemplos de segregación y autosegregación de la clase pudiente.

Esto confirma lo que sugieren los estudios realizados por Sabatini (2006) y Borsdorf (2003), en los que se afirma que, en las últimas décadas, las ciudades latinoamericanas han cambiado su patrón de segregación, pasando de un centro-periferia a una combinación de este, es decir, las clases altas no solo se concentran en el centro urbano, sino también en la periferia, mediante un acondicionamiento realizado por los desarrolladores inmobiliarios. Por su parte, las clases bajas no solo se ubican en la precariedad de la periferia, sino también en los centros urbanos, en las viejas casonas abandonadas que están ubicadas en los centros históricos.

Finalmente, a manera de reflexión, cabe plantear la necesidad de variables más completas a escalas geográficas más desagregadas, que permitan la medición puntual y profunda de la segregación en las ciudades mexicanas.

Bibliografía

- Aymerich, J. (2004). Segregación urbana y políticas públicas con especial referencia a América Latina. Revista de Sociología (18): 117-130. Recurso disponible en Internet: http://www.facso.uchile.cl/publicaciones/sociologia/numerosAnteriores.html#d8 Recuperado en enero de 2015.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. Revista Eure 29(86): 37-49. Recurso disponible en Internet: <a href="http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttex-t&pid=S0250-71612003008600002&lng=es&tlng=es.10.4067/S025071612003008600002 Recuperado en febrero de 2015.
- Castells, M. (2008). La cuestión urbana. México: Siglo XXI editores.
- Garrocho, C. y Campos, J. (2013). Réquiem por los indicadores no espaciales de segregación residencial. Revista Papeles de Población 19(77): 269-300.
- INEGI (2010). Censos de Población y Vivienda. México: INEGI.
- Massey, D. y Denton, N. (1988). The Dimensions of Residential Segregation. Social Forces 67(2): 281-315. Recurso disponible en Internet: http://sf.oxfordjournals.org/content/67/2/281.short Recuperado en abril de 2015.
- Olivares, E. (20 de marzo de 2015). Ciudades, elemento de segregación social en AL: experta de la UNAM. *La Jornada*. Recurso disponible en Internet: http://www.jornada.unam.mx/2015/03/20/sociedad/040n1soc Recuperado en marzo de 2015.
- Pérez, E. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios Demográficos y Urbanos* 26(2): 403-432. Recurso disponible en Internet: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31223581006 Recuperado en abril de 2015.
- Periódico Oficial del Estado de Puebla (2012). Zonificación catastral y tablas de valores unitarios de suelos urbanos y rústicos.
- Rubalcava, R. y Schteingart, M. (2012). Ciudades divididas. Desigualdad y segregación social en México. México: El Colegio de México.
- Rodríguez, J. (2001). Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa? Chile: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE), No. 80. Recurso disponible en Internet: http://www.cepal.org/es/publicaciones/7149-segregacion-residencial-socioeconomica-que-es-como-se-mide-que-esta-pasando Recuperado en febrero de 2015.
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo. Recurso disponible en Internet: http://publications.iadb.org/hand-le/11319/5324 Recuperado en abril de 2015.

- Sabatini, F. (2001). La segregación de los pobres en las ciudades: un tema crítico para Chile. Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. Recurso disponible en Internet: http://www.antropologiaurbana.cl/wp-content/uploads/2014/08/Sabatini-segregaci%C3%B3n-de-los-pobres.pdf Recuperado en marzo de 2015.
- Sabatini, F. et al. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. Revista Eure 27(82): 21-42. Recurso disponible en Internet: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttex- t&pid=S0250-71612001008200002&Ing=es&nrm=iso Recuperado en marzo de 2015.
- Schteingart, M. (2012). División social del espacio y segregación en la ciudad de México. Continuidad y cambios en las últimas décadas. En Manuel Ordorica y Jean-François Prud'homme (Coord.). Los grandes problemas de México. México: El Colegio de México, pp. 112-117.

Desarrollos certificados en México desde la planeación y las políticas de vivienda: ¿abordando o reproduciendo la segregación?

LOURDES MARCELA LÓPEZ MARES. ADRIÁN MORENO MATA Y ANAHÍ CÁRDENAS NIELSEN

Introducción

A siete años del lanzamiento de la certificación DUIS (Desarrollo Urbano Integral Sustentable o Desarrollos Certificados), han sucedido importantes cambios en materia de política urbana y de vivienda. Estos cambios, en la línea de la certificación, pretenden, a grandes rasgos, evitar la segregación y fragmentación urbana característica de muchas ciudades mexicanas. La certificación promueve la construcción de ciudades con un fuerte componente de vivienda social, pero socioeconómicamente diversas, compactas, fuera de zonas de riesgo, económica y socialmente viables, bien servidas y equipadas e integradas a la dinámica de desarrollo regional. Para lograrlo, la coordinación interinstitucional ha sido un factor clave, así como la oferta de una canasta de incentivos a los desarrolladores que cumplan con los requerimientos DUIS.

La certificación DUIS tiene como objetivo revertir la tendencia característica de la década del 2000 de construir grandes desarrollos de vivienda social mal servidos en la periferia de ciudades. Su implementación, sin embargo, ha arrojado resultados mixtos. Esta investigación se enfoca en el primer DUIS aprobado en la Región Centro-Occidente llamado El Rehilete. Mediante este caso de estudio identificamos algunos de los desafíos relacionados a la implementación del certificado y valoramos sus resultados desde la perspectiva de la segregación. Para su estudio se emplearon métodos mixtos, incluvendo observación directa, entrevistas a actores del sector público, privado y social, e investigación documental y cartográfica.

El principal objetivo de este trabajo es identificar y analizar las fortalezas y debilidades en la implementación del certificado y emitir recomendaciones para su mejora. Sostenemos como hipótesis de trabajo que, para que la certificación cumpla con los objetivos propuestos, las siguientes acciones deben ser implementadas: 1) reestructurar el esquema de gobernanza, esto significa fortalecer las capacidades técnicas y financieras tanto de gobiernos locales como de grupos comunitarios; 2) promover los DUIS intraurbanos, ya que desarrollar en la periferia perpetúa la fragmentación y la segregación; 3) asignar partidas presupuestales a estos proyectos, institucionalizar la iniciativa y reforzar la coordinación interinstitucional; y 4) fortalecer el desarrollo comunitario mediante mecanismos de participación.

El trabajo integra, en un primer apartado, reflexiones teóricas en torno a la noción de sustentabilidad social y segregación urbana. En el segundo apartado analizamos la certificación en el contexto de la política urbana y de vivienda de las últimas décadas. En el tercer apartado describimos el caso de estudio y finalmente en el cuarto emitimos conclusiones.

Maco de referencia: segregación urbana, pobreza y marginación

La definición más extendida de la segregación socioespacial se refiere a la separación de grupos en el espacio, medida generalmente a través de indicadores que ponderan la concentración de ciertos grupos sociales y su exposición con otros (Massey y Denton, 1988). En este contexto, la segregación se percibe como un proceso que separa la ciudad en unidades delimitadas, cada una de las cuales contiene en su interior una población homogénea que es diferente de la que la rodea (Pérez Campuzano, 2011). Bajo esta definición, la segregación puede implicar ciertos efectos positivos (tales como la creación de lazos sociales, eficiencia en la implementación de políticas y la asignación de recursos a grupos homogéneos). Sin embargo, sus efectos sobrepasan sus potenciales ventajas. Al término generalmente se le adjudica una connotación negativa, ya que está ligado y promueve otros tipos de exclusión sociocultural, económica, financiera, política y judicial (Smets y Salman, 2008:

1308). Diferentes autores han encontrado también que vivir en condiciones de segregación agudiza diferentes problemas sociales tales como la deserción escolar, hogares monoparentales y violencia (Rodríguez y Arriagada, 2008; Zunino e Hidalgo, 2009). Aun y cuando la literatura sobre segregación es extensa, son escasos los estudios sobre segregación con enfoque cualitativo y aquellos que abordan a la segregación desde la planeación urbana (Zunino e Hidalgo, 2009, es un buen ejemplo de ello). En este apartado abordaremos la segregación urbana desde este campo, enfocándonos específicamente en el debate sobre las implicaciones socio-territoriales de la segregación en un contexto de planeación y políticas neoliberales.

Economía neoliberal: gobernanza y lógica de mercado

El debate sobre la segregación se inscribe en el discurso sobre los cambios urbanos fomentados por la globalización y el neoliberalismo, los cuales promueven la injerencia de la lógica del mercado en la producción espacial (Roberts y Wilson, 2009). La lógica de mercado acelera las transformaciones regionales y promueve la concentración espacial de la riqueza: "cada vez más, las ciudades están siendo formadas por las redes globales del dinero, bienes, personas e ideas, las cuales, a su vez, determinan las dinámicas económicas, políticas, sociales y culturales de las ciudades a una escala mayor[...]" (Smets y Salman, 2008).

En el marco del neoliberalismo, la segregación residencial se promueve mediante la implementación de políticas de vivienda empatadas con mecanismos de oferta de mercado. Esta oferta prioriza a los sectores con mayor poder adquisitivo, el desarrollo de la tierra de menor costo, la producción de niveles diferenciales de calidad de la vivienda y la dotación inequitativa de infraestructura y equipamiento.

Bajo esta dinámica, la interacción e integración de los grupos sociales se ve limitada por el surgimiento de la homogeneidad socioeconómica. De hecho, la fragmentación socioespacial que se asocia a estos procesos, genera dos grandes grupos de personas: los ganadores y los perdedores en el contexto de la globalización (Svampa, 2001), y los de adentro y los de afuera en el marco de la exclusión socioeconómica y espacial (Malizia y Paolazzo, 2009).

La ubicación en relación a la segregación

Aun y cuando diversas manifestaciones físicas de separación también son indicadoras de segregación (e.g. muros, bordes y bardas urbanas), así entendida, la separación no siempre es equivalente a la segregación. El punto en el cual la separación se convierte en segregación está relacionado a la homogeneidad social. Lo cierto es que separación y segregación pueden ser términos complementarios, comúnmente reforzados por diferentes mecanismos (tales como cámaras de vigilancia, presencia policiaca, etcétera) y ligados a formas de exclusión traslapadas tales como la pobreza y la marginación.

En las ciudades latinoamericanas la segregación se manifiesta principalmente en la periferia. La periferia, generalmente más barata, ha sido campo fértil para el desarrollo de diversas manifestaciones de segregación. Las políticas de vivienda han favorecido esta tendencia, como resultado de los cambios al esquema de gobernanza que favorecen la participación del sector privado sobre el público y el social en la toma de decisiones. Esto significa que los desarrolladores deciden dónde y cómo se construye la vivienda. En este contexto, y bajo una lógica que busca incrementar las ganancias, son las tierras periféricas, de menor costo pero también sin servicios ni equipamiento en proximidad, las que se han desarrollado con mayor rapidez. Es entonces aquí en donde han proliferado diversas manifestaciones de la segregación urbana: desarrollos cerrados de la clase alta (cotos cerrados), vivienda social masiva (ciudades dormitorio) y asentamientos informales. La construcción de cotos cerrados en la periferia ha cambiado la forma y manifestación de la segregación. Mientras que la proximidad entre barrios pobres y pudientes es cada vez mayor, las manifestaciones de la separación son cada vez más visibles. En estos espacios, las murallas y sistemas de vigilancia compensan la reducida distancia entre pobres y ricos. Al paralelo, la construcción masiva de vivienda social en la periferia segrega a la clase trabajadora en ciudades dormitorio de características sociales homogéneas. Zunino e Hidalgo (2009) le llaman a este fenómeno el problema de los "con techo", que por un lado reduce la necesidad de vivienda, pero por otro fomenta la concentración de grupos socialmente homogéneos, pobremente servidos y conectados a bienes y oportunidades económicas.

En estas 'ciudades', una ubicación desfavorecida, aunada al desfase existente entre la velocidad a la cual se construye la vivienda y el equipamiento y servicios, resulta en espacios con desventajas acumuladas que afectan la calidad de vida de sus residentes y fomentan el eventual abandono de la misma vivienda.

El crecimiento de la periferia, con sus manifestaciones de segregación dispar, ha impulsado a algunos autores a afirmar que Latinoamérica se suburbaniza. Sin embargo, la periferia latinoamericana no cuenta con la misma homogeneidad, identidad, organización ni mecanismos de segregación que los suburbios americanos (Sabatini, 2006). Es cierto que el desarrollo de cotos cerrados ha promovido la construcción de subcentralidades a las afueras de las ciudades; sin embargo, las oportunidades económicas siguen concentrándose en el centro. Este monocentrismo persistente refuerza la "intensa movilidad de los pobres y el encapsulamiento de los ricos" (Rodríguez y Arriagada, 2008).

Algunos autores sugieren que la periferización en sí misma no es negativa si es acompañada por desarrollo a otros niveles, tales como trabajo, servicios, infraestructura y equipamiento (Zunino, Hidalgo y Marquardt, 2011). Esto, sin embargo, debe ponerse en perspectiva, ya que los tiempos y costos por viajes a polos de trabajo han probado agravar las condiciones de pobreza y perpetuar el aislamiento de oportunidades económicas (Connolly, 2006). En el mismo tenor, la provisión de servicios y transporte en desarrollos aislados parece no ser suficiente para reducir el aislamiento de los pobres.

Planeación urbana y políticas en relación a la segregación residencial

La segregación urbana ha sido promovida por los modelos de planeación euclidiana que separan los usos de suelo. Más aún, su implementación en México exacerba sus efectos al naturalizar la división del uso residencial por niveles, los cuales responden a una diferenciación de ingresos. Además de esto, la segregación no es abordada a través de políticas que busquen reducirla; por el contrario, el desarrollo de cotos cerrados, por ejemplo, carece de restricciones, y la privatización del espacio por medio de la organización

condominal en desarrollos de vivienda social prolifera. En otros países se han implementado políticas anti-segregación bajo dos enfoques: 1) políticas que 'curan'; y 2) políticas que 'mitigan' (Briggs y Wilson, 2005). Las primeras buscan reducir las tasas de segregación de manera directa (e.g. políticas que curan son la regulación de prácticas de zonificación segregatorias) y las segundas se proponen reducir los costos y externalidades generadas por la misma (e.g. rehabilitación barrial y la desegregación escolar). En México, la implementación de las segundas es común, en respuesta a fenómenos que promueven la acumulación de desventajas tales como la pobreza y la marginación. La certificación DUIS pretende ser una política de 'curación' que revierta los problemas asociados a la segregación de la clase trabajadora en ciudades dormitorio. En la sección subsecuente abordaremos esta certificación insertándola en el contexto de la política federal urbana.

Los desarrollos certificados en el contexto la política urbana y de vivienda

El crecimiento acelerado de las ciudades mexicanas, en conjunción con altos niveles de pobreza y un desarrollo urbano desordenado genera ciudades con estructura socioeconómica y territorial muy contradictoria, fragmentada, con altos niveles de segregación y dispersión. Estos fenómenos no solo son manifiestos en asentamientos informales y periféricos, sino también en desarrollos de vivienda social autorizados.

La creciente demanda habitacional que enfrentan nuestras ciudades ha sido abordada mediante una política desarrollista que promueve la construcción de vivienda nueva en desarrollos masivos, fomentando la expansión incontrolada de las ciudades. Esta tendencia repuntó en el 2008 pero se vio severamente afectada por la crisis en el 2009, año en el que comenzó la caída de las grandes desarrolladoras públicas de vivienda como Urbi, Geo y Homex. Por un lado, la demanda de vivienda y los créditos individuales se contraían en el 2009 (el financiamiento de la banca comercial en 35% y el INFONAVIT un 12%), pero por otro los estímulos a la construcción se incrementaron de 16% a 21% entre 2008 y 2010. Ese desfase entre

demanda y oferta multiplicó el número de carteras vencidas, así como de viviendas en abandono. Según el Plan Financiero 2011-2015 de INFONAVIT, el 25% de la vivienda social construida entre el 2006 y el 2009 se encontraba en abandono. En más del 90% de los casos las causas eran atribuibles a la ubicación de los desarrollos (Torres, 2013). La ubicación de los desarrollos en periferias con múltiples carencias sigue una lógica de mercado, bajo un marco de gobernanza que favorece al sector privado, de manera que es este el que define dónde y cómo se produce la vivienda (Puebla, 2000). En consecuencia, el esquema de desarrollo de vivienda actual promueve la generación de economías de escala mediante la producción masiva de vivienda y el abaratamiento de su costo final, construvendo en tierras baratas, pero pobremente servidas. Esto trajo como consecuencia la producción de ciudades dormitorio ubicadas en zonas carentes de servicios de transporte, de infraestructura y equipamiento cercano, construidas en zonas con deficiente movilidad y lejos de los centros laborales. Este tipo de desarrollos segrega a sectores homogéneos de escasos recursos y afecta la calidad de vida de las personas que los habitan, imponiendo costos añadidos al gasto familiar y menguando el acceso a oportunidades laborales v servicios.

Con el fin de atacar estos problemas, en el 2008, la Sociedad Hipotecaria Federal lanzó un programa de certificación voluntaria llamado DUIS (Desarrollo Urbano Integral Sustentable) cuyo objetivo es el de impulsar el desarrollo de comunidades sustentables. Este certificado sobrevivió al cambio presidencial y algunos de los principios de los DUIS han sido integrados a la política urbana de la presente administración. Esta política pretende, al menos de manera discursiva, revertir la expansión incontrolada de las ciudades, disminuir la segregación residencial de la clase trabajadora y promover desarrollos de vivienda sustentable. En este contexto, los desarrollos certificados son punta de lanza en la materia, sin embargo, como veremos más adelante, su implementación debe ser afinada para conseguir estos objetivos.

La certificación DUIS

La certificación DUIS fue impulsada por Hipotecaria Federal en el 2008, en respuesta a las numerosas carteras vencidas y a los problemas urbanos, económicos y sociales generados por la sobreproducción de ciudades dormitorio en la periferia. En este contexto, se formó un grupo interinstitucional llamado GPEDUIS (Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables GPEDUIS) a cargo de definir los requerimientos de la certificación, de evaluar posibles candidatos, ofrecer asistencia técnica, dar seguimiento a los proyectos y coordinar una serie de incentivos y apoyos para su concreción (SHF, 2011). La canasta de incentivos varía de acuerdo al proyecto, sin embargo, una constante ha sido la accesibilidad a subsidios INFONAVIT todo el año, así como a fondos de programas de infraestructura para la construcción de vías de acceso y puentes, entre otros. Actualmente existen diez DUIS aprobados, cuatro en proceso de evaluación y diez en proceso de pre-evaluación (SHF, 2011). En total benefician a poco más de un millón y medio de habitantes con cerca de 390 mil viviendas. Dos de estos desarrollos certificados son intraurbanos, es decir que buscan redensificar áreas urbanas existentes, y el resto son periurbanos, que promueven el desarrollo de suelo servido con infraestructura para la construcción de macrolotes de uso mixto (e.g.: vivienda, comercio, equipamiento). En ambos casos, tanto el estado como el municipio y desarrolladores y promotores privados participan en su desarrollo.

Los DUIS periurbanos tienen un mínimo de 40% de vivienda económica y social, además de equipamiento y servicios básicos y de proximidad a la vivienda. Adicionalmente, mediante estos desarrollos se busca promover polos de equipamiento especializados que den servicio regional. Finalmente, la certificación cuenta con mecanismos de evaluación mediante los cuales un agente externo evalúa el cumplimiento de los requerimientos por parte de los promotores de los proyectos, así como de los compromisos que el grupo GPEDUIS ofrece como parte de la canasta de incentivos (los criterios de evaluación se desglosan en la figura 1).

Esta metodología incluye el desarrollo de un modelo de administración, mantenimiento y gestión de las zonas habitacionales, así como programas sociales para integrar a los ciudadanos. En el

rubro de coordinación interinstitucional, la metodología requiere la elaboración de cartas compromiso y la realización de foros de consulta pública con desarrolladores, gobiernos de los tres niveles (federal, estatal y municipal), así como con las instituciones encargadas de atender la dotación de equipamiento e infraestructura y mantenimiento. Todo esto con el fin de garantizar, en tiempo y forma, la dotación de servicios y el adecuado mantenimiento de los desarrollos.

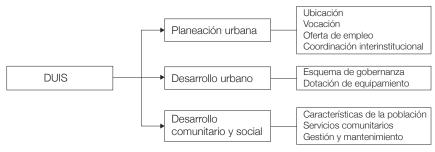
Figura 1.
Criterios de evaluación DUIS

- 1. Localización estratégica del proyecto y articulación con planes parciales de desarrollo urbano
- 2. Respuesta a la necesidad de vivienda y oferta existente
- 3. Estrategia de oferta de empleo e inversiones productivas
- 4. Reducción del impacto medioambiental, mitigación de riesgos, reutilización del material del suelo
- Estructura territorial urbana y de barrio que favorezca la compacidad y la conectividad así como la adecuada dotación de equipamiento
- 6. Preservación de elementos naturales del paisaje, diseño de corredores ecológicos, diseño de áreas verdes comunes, tipologías variadas de vivienda y recuperación de elementos de identidad
- 7. Eficiencia en el uso y gestión del agua, energía, residuos e inclusión de tecnologías de la información
- Estrategias para implementar instrumentos de gestión, favoreciendo condiciones para la ocupación y mantenimiento de las zonas habitacionales

Fuente: Elaboración propia con base en SHF (2010).

A pesar de contar con un sistema de evaluación relativamente completo, estudios recientes (Centro Mario Molina, 2012; Moreno y López Mares, 2014) revelan que, hasta ahora, no existe un proyecto DUIS en operación evaluado como innovador en todos los rubros. En todos los casos, la articulación de la planeación urbana, la participación comunitaria y la gestión del equipamiento e infraestructura ha sido muy compleja y ha resultado en la reproducción de esquemas de segregación urbana. Este artículo se enfoca precisamente en estos temas y analiza, mediante métodos principalmente cualitativos, los nichos de oportunidad para mejorar la implementación de la certificación. La figura 2 muestra los temas que se analizarán. Aunque estos derivan de la metodología DUIS, se seleccionaron, con base en el marco de referencia, los que tienen mayor relación con la segregación urbana: ubicación de los desarrollos, composición social, acceso a oportunidades, bienes y servicios.

Figura 2.
Esquema analítico para aplicar al caso de estudio



Fuente: Elaboración propia.

El Rehilete, primer desarrollo certificado de la región centro-occidente

En esta sección ubicamos al desarrollo en su contexto regional y local y analizamos su proceso de planeación, desarrollo urbano y comunitario. Estos elementos nos ayudarán a entender si la certificación contribuye a abatir la segregación promovida por las políticas de vivienda social de pasadas décadas, o si reproduce los mismos esquemas. La información presentada se basa en trabajo de campo realizado por los autores bajo la forma de investigación documental y entrevistas a diferentes actores incluyendo planificadores públicos a diferentes niveles, personal de desarrolladoras y constructoras, así como residentes.

Planeación urbana del Rehilete

Ubicación y oferta de empleo

El Rehilete es el primer desarrollo DUIS en la zona del Bajío y segundo en el país. Este DUIS periurbano se localiza en el municipio de Villagrán, Guanajuato, 11.5 km al poniente de Celaya, 8 km al oriente del poblado de Villagrán y 7 km al nororiente de Cortázar. Se ubica en el corredor industrial Celaya-Villagrán, que concentra pequeñas y medianas empresas. La zona ofrece alrededor de 30 mil empleos para obreros que ganan entre 2 y 6 salarios mínimos. En

este contexto, sin embargo, las mujeres tienen pocas oportunidades de trabajar debido al costo y tiempo en transportación y a complicadas condiciones de trabajo en el sector industrial. Tanto su localización estratégica con respecto a las localidades antes mencionadas, como su potencial para abastecer la demanda potencial de vivienda en la zona, estimada en 100 mil viviendas a mediano y largo plazo, fueron criterios determinantes en la selección del terreno. Este se ubica en un predio de origen ejidal cuya superficie es de 158 has. En él la Urbanizadora del Bajío S.A. (UBSA de aquí en adelante), en asociación con Prudential, desarrolla 22 macrolotes de entre 3.5 y 9 hectáreas para albergar alrededor de 40 mil habitantes.

Proceso de planeación urbana, vocación y esquema de gobernanza

Según resultados previos de un estudio realizado en Celaya, el déficit de vivienda alcanza las 50 mil unidades.¹ El Rehilete, con su aportación de 10 mil viviendas y su ubicación a 5 km de la zona metropolitana de Celaya, contribuye a reducir esta carencia. Sin embargo, debido a que se encuentra en el municipio vecino de Villagrán, Celaya tuvo poca injerencia en su planeación. Según una planificadora de Celaya,² la falta de reglamentación en municipios pequeños reduce los requerimientos que los desarrolladores deben presentar para gestionar sus proyectos. Esto, afirma, bajo el riesgo de transferir la expansión urbana a los límites de municipios con poca capacidad técnica de planeación.

El Rehilete es un DUIS reactivo,³ es decir, el proyecto ya existía y estaba aprobado cuando se les invitó a integrarse a las políticas DUIS. Debido a que la certificación demandaba un plan urbano que sustentara la realización del proyecto, en 2009 se inició un proceso de planeación para elaborar el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Noreste del Municipio de Villagrán. Este plan fue aprobado por cabildo en 2010, sin embargo, aún no está publicado en el Diario Oficial ni inscrito en el Registro Público de la Propiedad por falta de personal y recursos. El plan parcial fue impulsado

¹ Entrevista con planificadora de Celaya, octubre de 2011.

² Entrevista, octubre, 2011.

³ Entrevista con funcionario de SHF, febrero del 2012.

por UBSA, coordinado por el Instituto de Planeación del Estado de Guanajuato (IPLANEG) y realizado por un consultor privado. En su elaboración participaron instituciones federales como CONAVI, SHF y SEDESOL, así como estatales (e.g. COVEG) y municipales.

El plan establece que El Rehilete será un polo de equipamiento que, una vez consolidado (en un plazo de 10 a 15 años), será una localidad de nivel medio como lo es actualmente la cabecera del municipio (56 mil habitantes). Por lo tanto, deberá contar con el equipamiento necesario no solo para los residentes del desarrollo, sino para su radio de influencia. Sin embargo, el equipamiento planeado no responde a las necesidades de un centro urbano. En palabras de un funcionario de Villagrán: "de acuerdo a las normas, ahí [refiriéndose al Rehilete] debe de haber otra presidencia u oficinas para administración pública, policía, bomberos, hasta un pequeño cementerio, pero dadas las condiciones y de acuerdo a las normas creo que no está considerado a ese nivel [...]".4

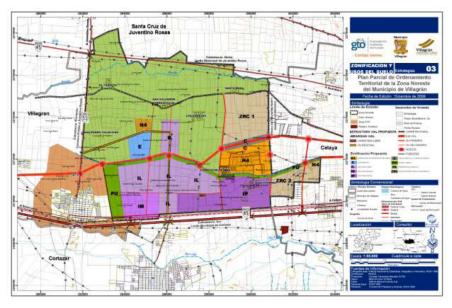
El plan maestro del Rehilete contempla equipamiento educativo y cultural, así como un centro deportivo, centro comunitario y un mercado. Sin embargo, no están planificados muchos otros equipamientos contemplados por la normativa de SEDESOL para una localidad de nivel medio (entre 10 mil y 50 mil habitantes), tales como un centro de readaptación social, ministerio público, comandancia de policía, oficinas de correos y telégrafos, central de autobuses y secundaria técnica, por mencionar algunos.

El plan parcial contempla un centro de servicios integrados, terminal de autobuses, comandancia, bomberos y delegación municipal a largo plazo (2035). Estos estarán ubicados en una zona de equipamiento perimetral al Rehilete. Este DUIS, sin embargo, no contempla equipamientos regionales ni especializados en línea con los objetivos de la certificación de generar polos de desarrollo; su vocación es, por tanto, principalmente residencial.

⁴ Entrevista realizada en diciembre del 2011.

Figuras 3 y 4. Zonificación secundaria del Plan Parcial de la zona del Rehilete y equipamiento según el plan maestro del Rehilete





Fuentes: H. Ayuntamiento de Villagrán (2010) y UBSA (2011).

Desarrollo urbano

Esquema de desarrollo

El predio en donde se ubica el Rehilete fue comprado por UBSA, el promotor del proyecto, como reserva territorial al gobierno del estado de Guanajuato. Los macrolotes se comercializan bajo tres esquemas: 1) macrolotes urbanizados y con infraestructura en vialidades primarias y secundarias, orientados a desarrolladoras pequeñas y medianas; 2) incubadoras de empresas: además de lo antes mencionado, UBSA desarrolla vialidades terciarias con servicios y pequeñas desarrolladoras construyen la vivienda; y 3) construcción de vivienda: además de urbanizar, UBSA construye vivienda de tipologías diferentes. Este modelo de desarrollo es llamado de "tierra servida" y acorta hasta 18 meses el tiempo de vida de los proyectos y hasta 21 el retorno de inversión (de dos años que puede tomar todo el proceso a tres meses).⁵

Actualmente hay más de ocho desarrollos construidos por empresas nacionales. Estas empresas fueron seleccionadas por UBSA, quien valida sus proyectos y los provee con fichas técnicas para asegurar la cohesión del desarrollo: "el desarrollo va a ser tan bueno como el más malo de nuestros desarrolladores" comenta un ejecutivo de UBSA. A este efecto, UBSA tiene cinco reglamentos diferentes, cuatro de los cuales son para desarrolladores: construcción de la vivienda, urbanización, ventas y seguridad. Por medio de estos, y con supervisión estrecha, controla la calidad del desarrollo.

Dotación de servicios básicos y equipamiento

El Rehilete ofrece todos los servicios básicos necesarios tales como alumbrado público, agua, luz, drenaje, preparación para teléfono e Internet. La infraestructura vial incluye una ciclopista a lo largo de un parque lineal, así como islas de transporte público y paradas. Según un promotor de UBSA: "la intención del proyecto es reforzar la

⁵ Entrevista con agente de UBSA, julio del 2012.

⁶ Entrevista diciembre 2011.

accesibilidad y el buen diseño pensando primero en los niños, peatones, bicicletas y finalmente vehículos".

El Rehilete cuenta con una ruta de autobús que entra y sale del desarrollo cada hora aproximadamente. Para que esto fuera posible, UBSA trabajó con el municipio para encontrar a un concesionario que se comprometiera a dar servicio desde el primer habitante con beneficio de exclusividad "prometimos que desde el primer habitante íbamos a tener transporte público y se cumplió [...]".8

El Rehilete cuenta también con una laguna de absorción a la cual están canalizadas las aguas pluviales del desarrollo, permitiendo la filtración del agua. También, una planta de tratamiento de aguas grises y negras que será puesta en funciones una vez que se instalen las primeras 700 u 800 familias.

En materia de equipamiento, UBSA planea entregar 17 has. de área de donación al municipio. Las áreas de donación se concentran al centro de las megamanzanas con el fin de que la gente que vive más alejada no deba caminar más de 1.2 km para acceder a ellas. Desde un inicio, UBSA planificó estas áreas y las etiquetó por usos con el fin de que el municipio desarrolle el equipamiento planificado o las done a las instituciones correspondientes.

Según un funcionario de Villagrán (entrevista diciembre 2011), cuando se inauguró el Rehilete, el gobernador del estado de Guanajuato comprometió a sus secretarios a que apoyaran al desarrollo en materia de equipamiento. Para tal efecto, se formó una comisión encabezada por IPLANEG (Instituto de Planeación del Estado de Guanajuato) con el fin de planear el equipamiento y dar seguimiento a su construcción. En las juntas de la comisión estaba presente la Secretaría de Educación, de Salud, autoridades municipales, la COVEG (Comisión de Vivienda del Estado de Guanajuato) y UBSA, entre otros. Sin embargo, algunos proyectos no se han podido concretar porque no hay todavía suficiente población demandante. En otros casos, el municipio no ha tenido la capacidad técnica de armar los proyectos y UBSA se ha dado a la tarea de elaborarlos para que el municipio los presente como propios (López Mares, 2015).

⁷ Entrevista realizada en diciembre del 2010.

⁸ Entrevista con ejecutivo de UBSA, diciembre 2011.

UBSA no es directamente responsable de la construcción del equipamiento, sin embargo, ha sido un gestor central, trabajando estrechamente con autoridades a los tres niveles para poder dotar de servicios a los residentes desde los inicios del desarrollo. Este trabajo ha sido arduo pero muy necesario para reforzar el concepto de los DUIS; en las palabras de un diseñador urbano de UBSA: "a nosotros nos dicen mucho [diferentes instituciones] 'yo estoy para apagar fuegos' [...] y aquí no hay fuego todavía [...] pero el concepto de estos desarrollos es diferente, el concepto de estos desarrollos es que los podamos hacer crecer como deben crecer [...]".9

UBSA ha facilitado la construcción de dos escuelas, una guardería y un consultorio médico aun y cuando las cuotas poblacionales no eran las reglamentarias. Esta capacidad de gestión está apuntalada por la red de influencia de UBSA, muchas veces más extensa que la de los propios funcionarios municipales. En palabras de un funcionario de Villagrán:

son gente de una empresa muy reconocida a nivel estado [refiriéndose al personal de UBSA], muy fuerte, muy grande. Como consecuencia son gente que está rodeada o que se puede rodear de ciertos círculos, entonces bien fácil, tú dime y yo voy con fulano de tal, yo hablo con el gobernador [...].¹⁰

Además de estas gestiones, UBSA desarrolla el espacio público, construye locales comerciales a lo largo de vialidades principales y un área deportiva. A través de ConPaco, la organización comunitaria que UBSA auspicia, se ofrecen servicios complementarios a la población y se realizan trabajos de gestión para la construcción de un centro comunitario.

⁹ Entrevista realizada en diciembre del 2011.

¹⁰ Entrevista realizada en diciembre del 2011.

Figuras 5 y 6.

Jardín central y centro de barrio con vivienda detrás





Fuente: López Mares, 2015.

Desarrollo comunitario y social

Características de la población

El Rehilete es un desarrollo urbano para beneficiarios que ganan de 2 a 9 salarios mínimos (SM) con un 30% mínimo de vivienda económica (para personas que ganan de 2 a 6 SM). Según la última actualización consultada del censo de ConPaco, a diciembre del 2011 el Rehilete contaba con un total de 108 familias. Las primeras familias se instalaron en febrero del 2010 provenientes mayoritariamente de centros urbanos aledaños: Celaya (43.52%), Villagrán (25.93%) y Cortázar (12.96%) (ConPaco, 2012). Es también a estos centros urbanos que se realiza la mayor parte de los trayectos: Celaya (49.07%) y Villagrán (23.15%), principalmente en transporte público (81.48% de las familias utilizan este medio). Los hombres trabajan primordialmente como obreros (23.15%) y como empleados (21.30%); las mujeres como amas de casa (55.56%), empleadas (16.67%) y obreras (9.26%). El nivel de estudios predominante, tanto en hombres como en mujeres, es la secundaria. Más de 80% de los hijos tienen menos de 14 años.

Servicios y gestión comunitaria

Como parte del proyecto de desarrollo urbano, UBSA puso en marcha, desde octubre del 2010, una organización comunitaria llamada ConPaco (Consejo de Participación Comunitaria). ConPaco es "la columna vertebral del esfuerzo [...]"¹¹ ya que trabaja conjuntamente con residentes, desarrolladores y autoridades para fomentar el éxito del Rehilete. Entre las funciones de ConPaco están organizar a la comunidad para formar comisiones que se encarguen de mantener y vigilar los barrios, proveer servicios a los residentes y gestionar la dotación de equipamiento y servicios ante diferentes dependencias. Actualmente, ConPaco trabaja en la consolidación de un comité de residentes autogestivos, llamado Comité Pionero, que fomentará el desarrollo comunitario una vez que UBSA haya entregado el desarrollo al municipio.

En resumen, ConPaco organiza actividades y provee servicios que de otra forma serían de difícil acceso para los residentes de este desarrollo en proceso de construcción. UBSA está poniendo en marcha una serie de iniciativas para dotar de servicios (aun y cuando sea de forma temporal) a los residentes. Con sus propios recursos, ha donado espacio y contratado personal para promover el desarrollo comunitario del Rehilete. Así mismo, UBSA ha demostrado ser un actor central en la dotación de equipamiento, fungiendo como gestor y apoyo técnico a una municipalidad corta de recursos.

Conclusiones

En este artículo hemos expuesto algunos referentes teóricos relacionando la segregación con la planeación y las políticas urbanas de vivienda; también hemos mostrado cómo el certificado DUIS pretende dar respuesta al esquema de vivienda desarrollista de vivienda masiva. Subsecuentemente, expusimos el caso del Rehilete, primer DUIS del Bajío Mexicano, concentrándonos específicamente en su planeación, desarrollo urbano y comunitario. Cabe destacar que el Rehilete se encuentra aún en proceso de desarrollo y no es un caso representativo de los DUIS, por lo que los hallazgos de esta investigación no pretenden ser generalizados. Esta investigación permite entender el proceso de aplicación de una certificación voluntaria en el caso del Rehilete y los desafíos que esto conlleva.

¹¹ Entrevista con ejecutivo de UBSA, diciembre de 2011.

Para ello, estructuraremos las conclusiones de acuerdo al esquema analítico presentado al inicio de este texto.

Ubicación. La ubicación del Rehilete en el corredor industrial Celaya-Salamanca ha beneficiado a obreros que trabajan en la zona; sin embargo, el desarrollo tiene una gran dependencia de la ciudad de Celaya a donde se realiza cerca del 50% de los trayectos. Las condiciones laborales del sector industrial no favorecen la inclusión femenina a la fuerza de trabajo, por lo que la ubicación peri-urbana del desarrollo ha aislado a este sector de la población. Además de esto, los trayectos a localidades aledañas para acceder a equipamientos y servicios han resultado gravosos para la población que vive en el Rehilete.

Planeación urbana. La planeación urbana del Rehilete se llevó a cabo después del proyecto, para cumplir con los requisitos de SE-DESOL para obtener la certificación. Este caso de planeación post facto no es ajeno a muchos municipios como Villagrán, con escasos recursos técnicos y financieros para llevar a cabo estos procesos. Aún y cuando tanto la selección del terreno como el diseño urbano del Rehilete se basaron en estudios de factibilidad, la planeación, como herramienta estratégica de ordenación del territorio, y de participación tanto institucional como ciudadana, fue descuidada.

Equipamiento. Los desarrollos certificados tienen por objetivo promover el desarrollo urbano no solo en materia de vivienda, sin embargo, esta sigue siendo el componente central. En el caso del Rehilete, la dotación de equipamiento planeada cubre las necesidades básicas de un desarrollo habitacional; sin embargo, carece de muchos de los equipamientos que por normativa corresponderían a una localidad de nivel medio como lo será el Rehilete. En este caso, los costos serán transferidos a localidades aledañas como Villagrán y Celaya, y repercutirán en tiempo y costos de transportación absorbidos por los habitantes. Por otro lado, en el Rehilete no se ha promovido la "vocación territorial" por medio de equipamiento especializado; en este sentido no ha cumplido con el objetivo DUIS de ser un polo de desarrollo regional, que además de contar con el equipamiento básico, integre equipamiento alterno detonador de la economía regional.

Esquema de desarrollo. El esquema de desarrollo urbano del Rehilete demuestra cómo el sector privado ha conquistado cada vez mayor poder en las decisiones que afectan al espacio urbano. En este caso UBSA elige y compra el terreno, define el esquema de desarrollo y elige a las empresas que construirán vivienda.

Composición social. En materia de heterogeneidad social, UBSA tiene aún que realizar grandes esfuerzos para atraer a la población de nivel medio alto y alto, ya que su ubicación aledaña a grandes industrias no facilita esta tarea. Sin embargo, el desarrollo cuenta actualmente con una variedad de tipologías de vivienda que promueve la mezcla de estratos medios, medios bajos y bajos.

Desarrollo comunitario. Para lograr los objetivos de la sustentabilidad urbana, la participación del sector social es central. UBSA, a través de ConPaco, ha hecho grandes esfuerzos para dotar a la comunidad de servicios y organizarlos en comités autogestivos. Este trabajo toma tiempo y requiere de recursos. Aun y cuando ConPaco ha visto logros, todavía tienen un largo camino antes de que los ciudadanos trabajen de forma independiente, siendo un gran desafío el lograr que lo hagan después de que UBSA termine el desarrollo.

Gobernanza urbana. Con el fin de encontrar soluciones a los problemas urbanos, la gobernanza urbana ha sido utilizada como modelo para incluir diferentes actores en el desarrollo urbano. El caso de estudio es un ejemplo de gobernanza con nuevos actores, principalmente privados y de gobierno federal involucrados en el desarrollo de vivienda. En estos términos, el caso muestra dos mecanismos paralelos a nivel institucional: por un lado, una vuelta a la centralización a través de Hipotecaria Federal, que coordina a otras instancias federales para la concreción de la certificación; y por otro lado, un mecanismo descentralizador que busca integrar al desarrollo a un municipio escaso en recursos y al gobierno del estado con tiempos y presupuestos administrativos que no han podido responder a las necesidades crecientes del Rehilete. Bajo estas

condiciones, la participación del sector privado (en este caso de UBSA) ha permitido una dotación más eficiente de equipamiento e infraestructura, logrados en gran parte por la red de contactos de la desarrolladora. Por otro lado, esta participación también ha significado un mayor control sobre los habitantes y desarrolladoras que construyen. En este contexto, la participación de la sociedad civil en la toma de decisiones está aún rezagada; a pesar de que UBSA ha realizado grandes esfuerzos para involucrar a la población en la vida del desarrollo, esta participación se remite a la resolución de problemas locales y dotación de servicios. Decisiones sobre la producción del espacio (tales como los desarrolladores que participan en la construcción, el tipo de desarrollo, localización y dotación de equipamiento) son tomadas por la desarrolladora.

Aun cuando la idea de buscar una alternativa que responda a los problemas generados por el desarrollo masivo de vivienda en la periferia data de casi una década, la certificación DUIS y su aplicación son recientes; es por ello que su aplicación puede aún refinarse. En este sentido, este trabajo identificó algunas brechas que se pueden abordar para que la certificación funja como un mecanismo efectivo de 'cura' para mitigar la segregación urbana en nuestras ciudades.

Bibliografía

- Briggs, X. N. D. S. y Wilson, W. J. (2005). The Geography of Opportunity: Race and Housing Choice in Metropolitan America. USA: Brookings Institution Press.
- Centro Mario Molina (2012). Estrategias institucionales para fomentar la edificación sustentable en América del Norte: Caso México. Recurso disponible en Internet: http://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2012/05/5.-EstrategiasInstitucionalesFomentarEdificaci%C3%B3nSustentableANCasoM%C3%A9xico_fin.pdf Recuperado en enero de 2013.
- ConPaco (2012). Censo comunitario 2010-2012. El Rehilete, Villagrán, Guanajuato.
- Connolly, P. (2006). Mapas y democracia: Reflexiones críticas sobre la georreferenciación de carencias para la programación de políticas sociales. En Álvarez, L; San Juan, C. y Sánchez Mejorada, C. (Coords.). Democracia y exclusión: Caminos encontrados en la

- Ciudad de México. México: UNAM/UM/UACM/INAH/Plaza y Valdés, pp. 433-464.
- H. Ayuntamiento de Villagrán (2010). Plan Parcial de Ordenamiento Territorial, Zona Noreste. Municipio de Villagrán.
- López, L. (2015). Understanding Spatial Practices and Housing Policy Discourses in Two Social Housing Developments in México. Tesis de Doctorado en Planeación y Políticas Urbanas, Universidad de Illinois en Chicago, Chicago, Il (documento de trabajo).
- López, L. y Moreno, A. (2013). El enfoque del desarrollo urbano integral sustentable en las ciudades de México: el caso del Rehilete en Celaya, Guanajuato. En Moreno M., A. (Coord.). *Medio ambiente urbano, sustentabilidad y territorio en ciudades mexicanas: Contexto, conceptos y casos de estudio.* Vol. I. México: UASLP.
- Malizia, M. y Paolasso, P. (2009). Countries y barrios privados en Yerba Buena, Gran San Miguel de Tucumán, Argentina: Nuevas formas de expansión urbana. Estudios Demográficos y Urbanos (3): 583-614.
- Massey, S., y Denton, N. A. (1988). The Dimensions of Residential Segregation. *Social Forces* 67 (2): 281-315.
- Moreno M., A. y López Mares, M. (2014). Desarrollo urbano sostenible, políticas de vivienda y territorio en la región centro occidente de México. Los casos de El Rehilete en Celaya y Ciudad Satélite en San Luis Potosí. En Loyola A., J. A., Neri G., J. C., Martínez R., M. A. y de la Rosa H., M. A. (Eds.). Prácticas exitosas en la implementación de políticas de innovación y competitividad en el ambiente de negocios local. México: Universidad Politécnica de San Luis Potosí.
- Pérez-Campuzano, E. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios Demográficos y Urbanos* (2): 403-432.
- Puebla, C. (2002). Del intervencionismo estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México. México: El Colegio de México.
- Roberts, B. R. y Wilson, R. H. (Eds.) (2009). *Urban Segregation and Governance in the Americas*. USA: Palgrave Macmillan.
- Rodríguez, J. y Arriagada, C. (2008). Segregación residencial en la ciudad latinoamericana. *Eure* 30(89): 5-24.
- Sabatini, F. (2006). The Social Spatial Segregation in the Cities of Latin America. Inter-American Development Bank.
- Smets, P. y Salman, T. (2008). Countering Urban Segregation; Theoretical and Policy Innovations from around the Globe. *Urban Studies* (7): 1307-1332.
- Sociedad Hipotecaria Federal (2010). Metodología de Evaluación DUIS. Recurso disponible en Internet: http://www.shf.gob.mx/programas/intermediarios/DUIS/Documents/Metodologia%20duis.pdf Recuperado en noviembre de 2013.
- Sociedad Hipotecaria Federal (2011). Desarrollos aprobados. Recurso disponible en Internet: http://www.duis.gob.mx/Espa%C3%B1ol/

- Desarrollos/Paginas/Inicio.aspx, Recuperado en febrero del 2014.
- Sociedad Hipotecaria Federal (2010). Metodología de Evaluación DUIS. Recurso disponible en Internet: http://www.shf.gob.mx/programas/ intermediarios/DUIS/Documents/Metodologia%20duis.pdf Recuperado en noviembre de 2013.
- Sociedad Hipotecaria Federal (2011). Desarrollos aprobados. Recurso disponible en Internet: http://www.duis.gob.mx/Espa%C3%B1ol/Desarrollos/Paginas/Inicio.aspx Recuperado en febrero de 2015.
- Svampa, M. (2001). Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados. Argentina: Biblos.
- Torres, E. (2013). Una mirada a las necesidades de vivienda de mediano plazo: El factor demográfico. BBVA Research. Servicio de estudios económicos México. Recurso disponible en Internet: http:// www.bbvaresearch.com/KETD/fbin/mult/130822 PresentacionesMexico 106 tcm346-399815.pdf?ts=1892013 Recuperado en septiembre del 2013.
- UBSA (2011). El Rehilete. Recurso disponible en Internet: http://www.elrehilete.com Recuperado en diciembre de 2013.
- Zunino, H. e Hidalgo, R. (2009). Spatial and Socioeconomic Effects of Social Housing Policies Implemented in Neoliberal Chile: The Case of Valparaíso. Urban Geography, 30(5): 514-542.
- Zunino, H.; Hidalgo, R. v Marguardt, E. (2011). Vivienda social v segregación espacial en la Ciudad de Pucón, Chile: Entre el enclaustramiento y la integración con el hábitat turístico. Revista INVI (71): 109-131.

Efectos de la política urbana en la transformación espacial del centro histórico de la Ciudad de México, bajo el modelo de Estado benefactor y neoliberal, durante el siglo XX

JORGE ALBERTO GÓMEZ GONZÁLEZ Y JOSÉ JUAN MÉNDEZ RAMÍREZ

Introducción

El centro histórico de la Ciudad de México representa un ícono para la cultura nacional y un espacio de carácter colectivo cuyo significado ha influido sustancialmente en la configuración del imaginario social y urbano que han construido los habitantes de la capital del país. Al recorrer cada una de sus calles y observar el legado histórico de sus edificios, se puede percibir la función activa que ejerce el patrimonio en la composición de la vida social, a partir de la identificación de valores, símbolos y usos que las colectividades han asumido como propios y que se han mantenido entre generaciones, como referente de identidad.

En este sentido, la preservación del centro histórico de la Ciudad de México no solo se expresa como una demanda social, sino también se ha convertido en una responsabilidad para el Estado en términos de protección del entorno físico y de regulación de sus actividades. Al respecto, el papel desempeñado por la acción pública se ha enfocado en la solución de los problemas que han deteriorado el valor físico y funcional del conjunto; este hecho, por sí mismo, ha logrado contar con legitimidad y trascendencia a nivel normativo, mediante el diseño e implementación de políticas públicas de carácter urbano, que han orientado el proceso de toma de decisiones en la distribución de recursos para atender las problemáticas que agobian al núcleo histórico.

A nivel operativo, la política urbana se ha auxiliado de la implementación de planes y programas que contienen: a) la intencionalidad de las acciones de gobierno para la atención de las

necesidades prioritarias, y b) la estructura de las relaciones de poder entre los actores involucrados en la transformación del espacio histórico para definir los intereses a perseguir en cada proyecto de intervención. En este sentido, durante el siglo XX, ambas condiciones han ajustado sus alcances ante la reestructuración de funciones del Estado mexicano, derivada de los cambios de modelo económico suscitados a nivel internacional que concluyeron, primero, con la creación del Estado benefactor, y posteriormente con el surgimiento del Estado neoliberal. Para la política urbana, la transición de un modelo de Estado a otro ha representado la modificación de sus formas de ocupar e intervenir el conjunto histórico; destaca la diferenciación en su dinámica de transformación, la variación del uso del espacio público y los cambios de significado producto de su intervención.

Ahora bien, los cambios descritos en buena medida son perceptibles desde el punto de vista físico por la condición estática del espacio; sin embargo, lo que no ha quedado claro en este proceso es la lógica que ha guiado a la política urbana en la conducción de la transformación espacial del sitio, ni los efectos que se han derivado a partir de ella a lo largo del tiempo; es decir, no se ha identificado la visión territorial impuesta por el Estado para comprender la concepción ideológica que sustenta la organización del espacio histórico —junto a las características que rigen su ocupación y uso por parte de la sociedad—; ni se ha descrito el proceso que ha guiado la producción del sitio como territorio, desde la redefinición y vigencia de la política urbana vinculada entre un tipo de Estado y otro.

Ante este planteamiento, el objetivo es: analizar los efectos físicos de la instrumentación de la política urbana en el centro histórico de la Ciudad de México, bajo los principios del modelo de Estado benefactor y neoliberal, acotados a los periodos 1934-1988 y 1989-2000, respectivamente. La decisión de considerar los cambios de modelo de Estado como los dos referentes que estructuran la temporalidad de esta investigación se justifica por las diferencias que distinguen a cada proyecto en la forma de diseñar, operar y hacer partícipes a nuevos actores en la conformación de la política urbana; hecho que, por sí mismo, conlleva modificaciones en la forma de ejercer la acción pública para gestionar el desarrollo y funcionamiento de cualquier territorio.

Como parte del contenido de esta investigación, se busca abordar aspectos como: a) la identificación de los problemas suscitados al interior del conjunto histórico bajo los dos modelos de Estado descritos; b) las acciones emprendidas por la política urbana para atender dichos conflictos; y c) la caracterización de los efectos de la política urbana en la transformación espacial del sitio. Ahora bien, la importancia del desarrollo de esta investigación se sustenta en el posicionamiento de la política urbana como uno de los instrumentos centrales para el análisis e interpretación de los cambios que han redefinido el significado y la dinámica espacial de todo tipo de territorio intervenido bajo la acción pública, como es el caso de los centros históricos.

En el caso de estudio que se presenta, la comprensión de la intencionalidad de la política urbana se vuelve clave para determinar el sentido —ideología y efectos de las acciones emprendidas— de las transformaciones a las que ha estado sujeto el centro histórico de la Ciudad de México; los resultados podrán dar cuenta de cómo este ha evolucionado en situaciones o coyunturas específicas y definir la condición que ha caracterizado la relación entre una sociedad y su espacio, en un momento histórico particular.

El centro histórico de la Ciudad de México bajo la política urbana del Estado benefactor (1934-1988)

A partir de la Gran Depresión de 1929 se evidenciaron las consecuencias negativas que había desencadenado la economía de mercado sobre la calidad de vida de los individuos a nivel internacional, manifestándose en los altos índices de desempleo, los bajos salarios, la profundización de la pobreza y marginación, junto a la falta de acciones y programas políticos enfocados a la atención de los sectores vulnerables. En el caso de México, los efectos de la Gran Depresión generaron enormes desequilibrios, entre ellos el descenso de la producción interna y del comercio exterior —sector que en esos años brindaba soporte a la economía nacional—. Para Tello (2007) esto representaría el freno del crecimiento económico del país.

Ante esta coyuntura local e internacional, tanto organismos financieros como académicos decidieron promover la recuperación

de la economía, a partir de la adopción de un proyecto de gran impacto que serviría para combatir la desigualdad y disparidades presentes al interior de la sociedad, el modelo de Estado benefactor. Su funcionamiento se caracterizó por su capacidad de "desmercantilizar los servicios públicos" (Vite-Pérez, 2011: 186) para reorientar la acción gubernamental hacia la creación de programas que garantizaran la protección, oferta y ejercicio de nuevos derechos sociales, ahora bajo el esquema de libre acceso y cobertura para toda la población.

En el contexto mexicano, con la adopción del modelo de Estado benefactor en 1934 (Tello, 2007) se promovió un fuerte nacionalismo centrado en la industrialización del país como objetivo prioritario; aunado a ello, se dio una alta inversión del sector público en la construcción de infraestructura como principal motor de desarrollo y estrategia para la atención de las necesidades básicas de la población. Para Evangelista (2001), este proceso estaría marcado por una fuerte tendencia centralizadora, en la que el Estado mexicano concentraría el diseño de las políticas públicas en detrimento de las prioridades y/o necesidades de los gobiernos locales, los cuales debían limitarse a garantizar y promover la aplicación de las mismas.

En cuanto a la organización del territorio, el Estado benefactor diseñaría un modelo de política urbana que concentraría las funciones de "localización y reestructuración económica de las ciudades, la regulación de los usos de suelo por medio de la planeación y, la creación de vivienda, equipamientos e infraestructura conectados a la oferta de servicios públicos" (Brugué y Gomá, 1998: 574). Ahora bien, en lo que respecta a la intervención del Estado benefactor en el centro histórico de la Ciudad de México, señalaremos tres escenarios para su análisis:

- La descripción de la situación o ambiente que guardaba el centro histórico antes de la incursión del modelo de Estado benefactor.
- La exposición de los conflictos o problemas acontecidos en la zona de estudio que motivaron la intervención del Estado benefactor.

3. La caracterización de las acciones emprendidas por la política urbana del Estado benefactor para atender dichos conflictos, y sus efectos en la transformación espacial del centro histórico de la Ciudad de México.

A continuación se expone cada escenario para comprender el contexto, los motivos y los efectos de la intervención del Estado benefactor, sin dejar de lado la influencia de ciertas coyunturas, en el funcionamiento de nuestro caso de estudio.

El ambiente urbano del centro histórico de la Ciudad de México de 1900-1930

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, el centro histórico de la Ciudad de México experimentó una importante concentración de actividades financieras y corporativas que estarían condicionadas por el dominio de una cultura comercial burguesa cuyos gustos y prácticas de consumo detonarían la vida pública en el sitio. Esta situación promovió la apertura de tiendas departamentales y comercios —cafés, restaurantes, hoteles, teatros— ubicados sobre las calles cercanas a la Plaza de la Constitución y al interior del espacio denominado como "los portales".

Según Melé (2006), la calle de Plateros, hoy Madero, constituía la principal vialidad comercial de lujo para la ciudad; allí estaban los grandes almacenes financiados con inversión extranjera como: El Palacio de Hierro, La Ciudad de Londres, el Puerto de Liverpool, etcétera, que se presentaban como ejemplos de modernidad. En dichos espacios se empleaba al escaparate para exhibir todo tipo de productos, lo que instauraría una cultura basada en lo visual como recurso de identificación de ciertos valores que definirían el estilo de vida y la imagen monumental del espacio. En este sentido, la apropiación de las calles, parques, jardines y plazas del centro histórico se vería influenciada por nuevas formas de sociabilidad relacionadas con "el paseo", cuyo rasgo lúdico facilitaría una intensa interacción social, bajo un sentido de civilidad.

En este rubro, el espacio público por excelencia sería la Plaza de la Constitución, que se convirtió en sitio de confluencia de los hombres y mujeres de las clases acomodadas, junto a sus sirvientes, y la población popular de la ciudad. En dicho espacio se podía observar un ambiente físico renovado con la introducción de alumbrado público y la colocación de mobiliario urbano de corte europeo; esto facilitaba su uso y disfrute tanto en el día como en la noche a través de actividades que renovarían la convivencia colectiva, sin que ello significara, según Aguirre (2014: 57), "la desaparición de la distancia social" existente entre clases.

Para Segarra (2012), la construcción de este ambiente de nobleza y lujo evidenciaría la intención del gobierno porfirista de aparentar la pujanza económica y el desarrollo nacional a través de la intervención de la imagen urbana del núcleo histórico, durante la primera década del siglo XX. En este sentido, el exceso de ornamentación se manifestaría con el adorno de "fuentes, monumentos conmemorativos, luminarias, placas e inscripciones que se instalaban como parte de la celebración del Centenario de la Independencia, para mostrar la grandeza de la ciudad" (Segarra, 2012: 358).

Dichas acciones serían parte de un provecto de modernización del centro histórico congruente con un sistema de dominio político e ideológico que buscaba implantar la visión de orden y progreso del régimen porfirista sobre la capital del país. Ahora bien, con el inicio y consumación de la Revolución Mexicana, para Segarra (2012) las acciones de mejora e intervención del centro histórico no responderían a proyectos integrales, más bien las considera como intervenciones aisladas con objetivos variados; entre ellas están el remozamiento de la plaza de la Constitución, la renovación de los servicios urbanos, la ampliación de la Av. 20 de Noviembre y la remodelación del Palacio Nacional v el Edificio del Avuntamiento. Ahora bien, si se analizan dichos cambios a nivel territorial, con el reacondicionamiento de nuevos espacios sobre el núcleo central para el desarrollo de actividades administrativas del poder público se concentraba el carácter político y la toma de decisiones para gestionar la expansión y el funcionamiento urbano de la Ciudad de México. Este último, desde luego, ya no era igual al del siglo anterior, cuando la estructura aún se concebía dentro de un espacio relativamente compacto, con un centro único.

Las causas de la intervención del Estado benefactor en el centro histórico de la Ciudad de México

A finales del siglo XIX, con la incorporación de amplias áreas destinadas a usos residenciales por medio de fraccionamientos y conjuntos habitacionales localizados en las zonas periféricas de la Ciudad de México, el centro histórico paulatinamente comenzó a perder su vida social y a presentar un debilitamiento de sus funciones al interior de la estructura urbana. Ambos efectos propiciarían la desconcentración de las actividades productivas; derivado de:

- a) La decisión de los sectores de altos ingresos de mudarse hacia otras zonas urbanas, con lo cual el tipo de habitante del núcleo histórico cambió: al quedar espacios disponibles esto propició el ingreso de población de bajos ingresos, cuyas prácticas de hacinamiento y aglomeración, convertirían al sitio en un enclave de pobreza.
- b) La pérdida de población residencial, lo cual repercutió en: a) la disminución del tiempo de operación de actividades en el sitio —cuya vida horaria se ajustaba únicamente por la mañana y la tarde, y se extinguía por las noches— y b) la subutilización del equipamiento, la infraestructura y los servicios urbanos que, en términos económicos, implicaba el encarecimiento del mantenimiento de la ciudad.
- c) La demolición de edificios históricos para obtener mayores extensiones de suelo en condiciones de ser comercializado en el mercado inmobiliario y de obtener mayores rentas a partir de los sistemas de prácticas especulativas.

Sin duda, la atención de la política urbana puesta en el fenómeno de crecimiento periférico de la Ciudad de México marcó un desinterés por los problemas que acontecían en el centro histórico. A nivel urbano, el centro histórico llegaría a padecer una desconexión con el resto de la ciudad, ante los efectos negativos de la fragmentación espacial; y ello, a su vez, conllevaría cambios en la dinámica urbana, como la sustitución del paseo colectivo por la individualidad y facilidad del desplazamiento del automóvil, cuyo uso intensivo

fomentaría la degradación ambiental del sitio y la disminución de la frecuencia de actividades sobre el espacio público.

Dentro de este contexto, un elemento más que contribuyó al detrimento físico del lugar fue la proliferación del comercio popular, cuyas prácticas modificaron una gran cantidad de fachadas y edificios patrimoniales al utilizar la planta baja para abrir grandes ventanales con el fin de ubicar sus establecimientos. En este sentido, un buen número de edificios serían destruidos, y en otros casos, adaptados en sus niveles superiores para ser utilizados como bodegas, lo cual traería implicaciones de tipo estructural por sobrecarga.

En general, este ambiente se condujo ajeno a toda legalidad, y dio pauta a la aparición de actividades informales en el sitio, como el robo y la proliferación del comercio sexual, que impactarían de forma negativa en la percepción del núcleo histórico como sitio de gran valor cultural y artístico para la sociedad. Ante este panorama de crisis y agobio sobre el núcleo histórico, el Estado tomaría conciencia para intervenir el sitio a través del diseño de políticas urbanas enfocadas a la conservación y recuperación física de su centralidad fundacional.

La política urbana de intervención del centro histórico de la Ciudad de México, bajo el modelo de Estado benefactor (1934-1988)

Ante la falta de normatividades que regularan la alteración física del patrimonio en el centro histórico de la Ciudad de México, en 1934 el gobierno federal emitió la "Ley sobre la protección, la conservación de los monumentos arqueológicos e históricos, asentamientos típicos y sitios naturales", la cual, según Melé (2006), abrió la posibilidad de obligar a los propietarios de algún inmueble histórico a solicitar autorización para realizar cualquier tipo de modificación; sin embargo, sus resultados fueron limitados, ya que solo era aplicable para la conservación de los monumentos más importantes, sin considerar al resto.

Posteriormente, con la expedición del decreto de congelación de rentas en 1942, el centro histórico se vio inmerso en un proceso de mayor degradación espacial; de acuerdo con el decreto, quedaba prohibido incrementar los precios de las rentas para aquellas edificaciones construidas antes del año de expedición del decreto, situación que generó pérdidas económicas para los propietarios de los inmuebles por dejar de percibir el incremento de la plusvalía. Esta situación ocasionaría desinterés por invertir en el mantenimiento de sus propiedades, dejando a su suerte la salvaguarda de la infraestructura e imagen urbana del sitio.

Por otro lado, en 1952, con el traslado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) a Ciudad Universitaria, el centro histórico perdió una buena parte de la vitalidad que le reportaban la vida estudiantil y la actividad económica que esta generaba en el sitio. Ante la desocupación de varios de los edificios, los dueños de los establecimientos de la zona —restaurantes, cafés, bares, cantinas, hostales—decidieron abandonar sus negocios para emplearlos, en su mayoría, como bodegas.

Después de un largo periodo de desamparo, en 1960 el Estado mexicano comenzó a implementar un conjunto de políticas urbanas con el objetivo de tratar de erradicar, primero, la disfuncionalidad que presentaba el centro histórico, y segundo, implementar un conjunto de programas relacionados con los temas de protección y recuperación del patrimonio urbano para rescatar su valor cultural. Al respecto, Delgadillo (2014: 8) señala que dichas políticas fueron uno de los primeros proyectos impulsados bajo el modelo de Estado benefactor para intervenir el núcleo histórico, a partir de acciones como:

- a) La promulgación de leyes que buscaban proteger el patrimonio, a partir de la identificación y conservación de sus monumentos.
- b) La elaboración de catálogos e inventarios de bienes patrimoniales.
- c) La delimitación física del centro histórico sujeta a restricciones urbanísticas, constructivas y de imagen urbana.
- d) La realización de obra física que incluía: la restauración de monumentos históricos destinados a usos culturales, el remozamiento de fachadas, y el mejoramiento de algunos conjuntos urbanos y espacios públicos.

Si ordenamos cronológicamente las transformaciones sufridas en el centro histórico a raíz de la implementación de estas políticas urbanas, se tiene, en el año de 1967, una de las primeras acciones de rehabilitación impulsadas por el gobierno de la Ciudad de México —en ese entonces denominado como Departamento del Distrito Federal (DDF)—, materializada bajo el programa de "Remodelación urbana de los centros cívicos de la Ciudad de México", a través del cual, como señala Delgadillo (2014), se pretendía rehabilitar y volver atractivas las plazas de los barrios centrales como estrategia para albergar al turismo que detonarían los Juegos Olímpicos de 1968.

Para 1972, el DDF impulsó el programa de "Remodelación del antiguo centro comercial de la Ciudad de México" delimitado por la Plaza de la Constitución (Zócalo), el Eje Central y las avenidas Venustiano Carranza y Donceles; los resultados se evidenciaron con "la peatonalización de las calles de Gante y Motolinía, el remozamiento de fachadas, la sustitución de pavimentos y la colocación de mobiliario urbano y alumbrado público" (Delgadillo, 2014: 10). Para Melé (2006), del resultado de las acciones emprendidas entre 1971 y 1972 se derivó la denominación como la zona más importante y moderna del centro histórico al espacio comprendido entre la Plaza de la Constitución y el Eje Central, debido a la concentración de comercios, servicios y actividades administrativas que continuamente eran reestructuradas y diversificadas.

Otra etapa importante a mencionar surge en 1978, con el descubrimiento casual de la pieza prehispánica azteca de la diosa Coyolxauhqui y de la zona arqueológica del Templo Mayor; estos acontecimientos motivarían, en abril de 1980, la expedición en el Diario Oficial de la Federación de la declaratoria del centro histórico de la Ciudad de México como "Zona de Monumentos Históricos". En dicho decreto quedaba asentada la delimitación del sitio en un área de 10 km², dividida en dos perímetros: "el perímetro A, cuyos límites corresponderían a la ciudad desde su fundación hasta 1830; y el perímetro B, que abarcaría las primeras expansiones de la ciudad entre 1830 y 1900 aproximadamente" (Autoridad del Centro Histórico, 2011: 5).

Con la creación del "Plan Parcial del Centro Histórico" en 1980, se localizaron sobre el perímetro A los corredores urbanos y las áreas de manzana que deberían ser revitalizadas con el objetivo de "insertar ciertas actividades selectas pertenecientes a los rubros habitacional, administrativo, comercial y de servicios" (Peniche, 2004: 188). Ante estas disposiciones, las actividades o giros que tendrían que eliminarse del sitio serían principalmente: las estaciones de carga y descarga, bodegas, talleres o pequeñas industrias, almacenes y las terminales de los camiones urbanos y foráneos. Por otro lado, en materia de recuperación del patrimonio, el Plan Parcial de 1980 llevó a cabo

el remozamiento y reconstrucción de 1,436 monumentos, la ejecución del proyecto del Templo Mayor con la construcción de un nuevo museo, la reubicación de la central de abastos de la Merced y de las terminales de los autobuses foráneos, así como la construcción del Palacio Legislativo en San Lázaro (Peniche, 2004: 188).

Ahora bien, un recuento parcial de los programas implementados a partir de 1967-1980 permite apreciar que la estrategia de intervención del Estado buscaba presentar la riqueza de los centros históricos para su contemplación social y uso, fundamentalmente turístico. Con el paso de los años, un nuevo detonante que propiciaría una etapa más de transformaciones para el centro histórico de la Ciudad de México se enfocaría en los programas de reconstrucción de viviendas a raíz del sismo de 1985: con el colapso de cientos de edificios se evidenciaron las pésimas condiciones de vida de los habitantes que residían en las zonas céntricas afectadas, situación que obligó la rápida intervención de la acción pública para iniciar su reconstrucción.

Al respecto, el 11 de octubre de 1985 se publicó el decreto de expropiación de los predios dañados que incluía "un total de 44,437 viviendas y pequeños comercios afectados en el lugar" (Peniche, 2004: 190). El 14 de octubre de ese mismo año se publicó un segundo decreto que creaba el Programa de Renovación Habitacional Popular (PRHP), enfocado exclusivamente en la reconstrucción de las viviendas expropiadas. Según Peniche (2004), la puesta en marcha de este programa consistió en reconstruir las viviendas dañadas en los mismos sitios para ser entregadas posteriormente a sus propietarios originales; no obstante, en los contados casos en que se

expropiaron edificios de alto valor arquitectónico que, por alguna razón, se habían convertido en viviendas para personas de escasos recursos, "se prefirió reubicar a las familias en otros inmuebles nuevos o rehabilitados dentro de la misma zona, y destinar estos monumentos, una vez restaurados, a otros usos como museos u oficinas públicas" (Peniche, 2004: 194).

Posterior a esta fase de reconstrucción, ante el creciente interés por el desarrollo del turismo mundial vinculado con el patrimonio histórico,¹ en 1987 el centro histórico de la Ciudad de México recibió el título de "Patrimonio Mundial de la Humanidad", hecho que comprometía al Estado mexicano y al gobierno de la ciudad a dar resultados concretos en los temas de conservación de los elementos arquitectónicos y de regeneración de los espacios urbanos de valor patrimonial. Para Delgadillo (2014), parte de los proyectos ejecutados bajo esta dinámica se materializaron en 1988 con la integración del Palacio de Bellas Artes a la Alameda Central, junto a la creación de la plaza de la Solidaridad, en conmemoración de las víctimas fallecidas en el lugar donde se encontraba el Hotel Regis —destruido en el sismo de 1985—; ambas intervenciones formaban parte de un proyecto de reactualización del espacio urbano, que se apovó en disciplinas como la arquitectura, el paisajismo y el diseño urbano para tratar de generar un ambiente renovado del sitio.

En síntesis, la aplicación de las políticas urbanas, desde 1934 a 1988, transformaron significativamente la configuración física del centro histórico, con base en la creación de un marco institucional que concentraría la gestión del patrimonio exclusivamente en los organismos estatales —secretarías de cultura o institutos especializados—, con políticas públicas encaminadas hacia el fortalecimiento de la identidad nacional. En este sentido, a través de la continuidad de los proyectos de imagen urbana, de rescate del espacio público y reconstrucción de la vivienda se promovería la recuperación del carácter monumental del patrimonio y el reposicionamiento de la legitimidad de la acción pública ante la colectividad.

¹ El cual sería promovido, según Melé (2006), por instituciones internacionales como ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) y UNESCO (United Nations Educational Scientific and Cultural Organization).

Bajo esta lógica, la implementación de la política urbana del Estado benefactor buscaría atribuir al centro histórico el carácter de libre acceso para toda la población, como medida de cohesión del sentido comunitario y de revalorización; ello con el propósito, según Salcedo (2002), de dar certeza a las clases medias de su posible coexistencia con las clases populares en un mismo sitio.

La política urbana de intervención del centro histórico de la Ciudad de México bajo el modelo de Estado neoliberal (1989-2000)

Con la crisis internacional del petróleo suscitada en la década de 1970 se generó un ambiente de incertidumbre para las economías nacionales. El erario público vería disminuida su captación de ingresos, lo cual impactaría negativamente en la política de "desmercantilización de los servicios públicos", considerada, desde la visión del sector privado, un obstáculo para el desarrollo del ámbito empresarial. Ante la presencia del desempleo, la inflación y sus consecuencias en la precariedad del ingreso, se desencadenó una estampida de protestas sociales que obedecían al incumplimiento de las expectativas generadas por el propio Estado benefactor.

En la década de 1980, ante el desgaste del modelo de Estado benefactor surge el neoliberalismo como un modelo económico alternativo; su principal planteamiento era el desarrollo del libre mercado bajo un esquema operativo de descentralización que respaldaba acciones como la privatización de las empresas públicas, la desregulación de las actividades económicas y la orientación de las economías nacionales hacia los mercados externos, entre otras. En el contexto mexicano, la adopción del modelo neoliberal surgió con la crisis provocada por la deuda externa de 1982, en la cual, según Tello (2007: 17), se presentó el "desplome de la inversión pública" afectando el desarrollo de proyectos en curso y el inicio de otros que eran considerados como cruciales para el sector productivo del país.

El cambio de Estado benefactor al neoliberal supuso para el país "su ingreso a la globalización, y una vía rápida para salir del sobrendeudamiento, inflación y devaluación —característicos de la década de 1970—, para crear una economía abierta y capaz de equilibrar sus finanzas" (Tello, 2007: 19). En cuanto a la organización

del territorio, el Estado neoliberal diseñaría un modelo de política urbana que demandaría una "mayor participación del sector privado y menor control público en la gestión de la ciudad" (Muñoz, 2008: 53). Ahora bien, en lo que respecta a la intervención del Estado neoliberal en el centro histórico de la Ciudad de México, es clave estructurar dos escenarios para su análisis:

- La exposición de los conflictos o problemas acontecidos en la zona de estudio que fueron parte del contexto de intervención del Estado neoliberal.
- 2. La caracterización de las acciones emprendidas por la política urbana del Estado neoliberal para atender dichos conflictos, y sus efectos en la transformación espacial del centro histórico de la Ciudad de México.

A continuación se dará paso a la exposición de cada escenario para comprender los motivos y los efectos de la intervención del Estado neoliberal en la transformación espacial del centro histórico de la Ciudad de México.

Las causas de la intervención del Estado neoliberal en el centro histórico de la Ciudad de México

Si bien, el descubrimiento de la zona arqueológica del Templo Mayor y el sismo de 1985 colocaron dentro de la política estatal el interés por la regeneración del centro histórico, durante las últimas tres décadas del siglo XX dicho sitio fue perdiendo relevancia funcional y económica, afectado por "el crecimiento expansivo de la Ciudad de México, la relocalización de las actividades productivas hacia otros sectores, y los daños causados por el sismo de 1985" (Autoridad del Centro Histórico, 2011: 17). Las actividades económicas que se desarrollaban generalmente eran de pequeña escala, proliferando principalmente comercios, talleres y bodegas localizados en edificios que se encontraban en estado de deterioro.

En el tema político, el centro histórico se convertiría en un espacio de lucha social para la clase trabajadora a nivel local y nacional, para manifestar su inconformidad y demandas de solución a problemas sociales como la falta de vivienda, bajos salarios y falta de equipamiento e infraestructura, que el Estado mexicano se veía imposibilitado de atender ante la crisis económica que prevalecía en esos momentos. Al respecto, con la presencia recurrente de las crisis financieras en el ámbito nacional, los centros de trabajo y empleo formales se fueron sustituyendo por una economía informal desplegada en la vía pública del núcleo histórico, con la toma de sus banquetas y calles.

Esta ocupación, realizada en forma diaria, hizo del espacio público la expresión del desempleo y el escenario ideal para la movilización de la sociedad civil en busca de visibilidad y atención por parte de los gobiernos. A pesar de esa situación, de forma paralela irían apareciendo otros factores más que profundizarían el deterioro del conjunto, como fueron los efectos de la contaminación atmosférica, los altos niveles de inseguridad en la zona y el estado de abandono prevaleciente en los edificios patrimoniales. Ante este panorama el Estado neoliberal se vería en la obligación de intervenir el sitio, buscando recuperar el entorno físico y revitalizar el dinamismo económico de la zona para reinstalar el valor simbólico del lugar.

La política urbana de intervención del centro histórico de la Ciudad de México, bajo el modelo de Estado neoliberal (1989-2000)

Con la transición de la política urbana del Estado benefactor al neoliberal se presenciaron cambios en la forma de intervenir y gestionar el centro histórico de la Ciudad de México. Para Delgadillo (2014), las formas de intervención transitaron:

- a) De la ejecución de obra pública exclusivamente a cargo del Estado, hacia formas de gestión público-privadas.²
- b) De las políticas que se limitaban a la restauración del patrimonio arquitectónico se dio paso a *"las políticas de*"

² Para el caso específico del sector privado, sus áreas de inversión en el centro histórico se centraron en los rubros de: "construcción, mejoramiento de las condiciones de seguridad en la zona, mejoramiento de las redes de infraestructura y la movilidad" (Autoridad del Centro Histórico, 2011: 37).

revitalización que pretendieron regenerar el paisaje urbano de zonas decadentes en términos económicos y sociales" (Delgadillo, 2014: 8).

Con base en estas directrices, el centro histórico de la Ciudad de México estaría sujeto a un proceso de restructuración de usos y actividades enfocadas en el rescate de su papel como centralidad. Para Melé (2006), como parte de este proceso, en 1990 se impulsaría la creación de dos organismos: el Patronato del Centro Histórico, cuya función agruparía al sector privado interesado en participar en la revitalización del centro histórico; y el Fideicomiso Centro Histórico, el cual se posicionaría como el principal organismo para la conducción y gestión de acciones de recuperación del sitio. Teniendo como objetivo abatir la situación de abandono presente en la mayoría de los inmuebles del centro histórico, según Melé (2006), el Fideicomiso decidió favorecer la llegada de nuevos inversionistas, otorgándoles incentivos fiscales por cada restauración efectuada.

Con este mismo objetivo, entre 1991 y 1994 dicho organismo impulsó el programa "Échame una manita", el cual:

a) rehabilitó el espacio público e imagen urbana del Zócalo, el Eje Central y las avenidas Venustiano Carranza y Donceles —enfocándo-se principalmente en el remozamiento de sus calles y fachadas—; b) impulsó el turismo en la zona; c) se instaló nuevo mobiliario urbano; y d) logró la reubicación de alrededor de 10 mil ambulantes en 28 plazas comerciales edificadas ex profeso (Delgadillo, 2014: 11).

En buena medida, la reubicación se justificó aduciendo al "carácter excepcional del espacio urbano central, y por la inscripción del sitio como patrimonio mundial de la humanidad" (Melé, 2006: 141); sin embargo, el mismo autor señala que, ante el difícil contexto económico y político presente entre 1994 y 1995, los acuerdos de reubicación fueron rotos y un buen número de ambulantes volvieron nuevamente a las calles.

Posterior a estos hechos, en 1997, con la llegada del PRD al Gobierno del Distrito Federal se generó una coyuntura favorable para potenciar las acciones emprendidas de recuperación del centro de la ciudad; destacan asuntos como la flexibilización de las medidas

de protección del patrimonio histórico, al permitir a los agentes privados construir y transformar parte de este. Para 1998, con el diseño del "Plan estratégico para la regeneración y el desarrollo integral del Centro Histórico de la Ciudad de México", el gobierno local pretendía lograr la regeneración física, social y económica del centro de la ciudad a partir de: "el Rescate de la centralidad, la regeneración habitacional, el desarrollo económico y el desarrollo social" (Autoridad del Centro Histórico, 2011: 6).

Para Melé (2006), la implementación de dichos instrumentos no significó un cambio drástico en las modalidades de intervención del centro de la ciudad, ya que se presentaba el mismo patrón de recuperación en las zonas con mayor valor de renta en el sitio. En este sentido, aparecieron un sinfín de incongruencias sobre el ejercicio de la propia política urbana, es decir, mientras que los pronunciamientos en contra de la degradación del centro señalaban a las vecindades y los barrios populares como los causantes, las inversiones destinadas a la recuperación del área se orientaban a las zonas con mejor infraestructura y rentabilidad económica.

Bajo este marco, la intervención de la política urbana del centro histórico, a finales del siglo XX, se caracterizaría por ser inequitativa y limitada al concentrar la inversión pública en determinados sitios —corredor financiero, turístico—, para beneficiar a ciertos usos de suelo —comercio y servicios—, bajo los mismos mecanismos de revitalización física —embellecimiento del espacio público, mejoras en imagen urbana y renovación de la infraestructura—; sin considerar la intervención del resto del territorio bajo los mismos criterios y obtención de beneficios.

Conclusiones

En términos generales, parte de los resultados expuestos evidencian que la política urbana ha presentado aspectos destacables en su desempeño como guía de intervención del Centro Histórico de la Ciudad de México: por un lado, se ha quitado el estigma del rescate del núcleo histórico centrado únicamente en la recuperación del patrimonio, para dar paso a nuevas estrategias que aborden nuevas variables a intervenir, como la regeneración habitacional y el

desarrollo económico y social. En este sentido, se ha dado mayor apertura a la participación de nuevos agentes en la gestión del territorio histórico, como es el caso del sector privado y de organizaciones internacionales vinculadas con la protección del patrimonio. Ahora bien, si se analizan los efectos de la política urbana en la transformación espacial, resulta que la intencionalidad y sentido del Estado benefactor y del neoliberal constituyen dos maneras diferentes de abordar un mismo objeto.

Para el caso del Estado benefactor, con su política urbana de intervención en el centro histórico de la Ciudad de México se logró impulsar la conservación y restauración de monumentos destinados a usos culturales y públicos para enaltecer el carácter simbólico del sitio bajo el control v conducción exclusiva de las instituciones públicas; pero al mismo tiempo se desestimó la mejora de las condiciones de centralidad y habitabilidad en la zona, principalmente para los sectores populares, propiciando en la mayor parte del territorio la pauperización del espacio a partir de la consolidación de actividades de tipo informal, como el ambulantaje. En el caso de la política urbana neoliberal, su aplicación fomentó la revitalización del espacio histórico en términos económicos, bajo el esquema de colaboración entre el sector público y privado, impulsando la regeneración habitacional, comercial y turística de las zonas de mayor rentabilidad, sin dar cabida en estos rubros a la clase popular ni sus actividades de supervivencia.

En términos generales, ambas políticas urbanas intervinieron las zonas más rentables del centro histórico de la Ciudad México, bajo criterios de tipo elitista, para señalar a los espacios que merecían ser valorados —situación que prevalece hasta nuestros días—, dejando a la improvisación y atención por eventualidades —fenómenos naturales— al resto del territorio. Esto, sin duda, le resta atributos al núcleo histórico como el lugar simbólico propiedad de "todos", en el momento en que comienza a fragmentarse con el padrinazgo del Estado.

Bibliografía

- Aguirre, C. (2014). La reactualización de la plaza a finales del siglo XIX: Espacios centrales y sociabilidades. En Eulalia Ribera (Coord.). Las plazas mayores mexicanas: de la plaza colonial a la plaza de la república. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, pp. 23-61.
- Autoridad del Centro Histórico (2011). Plan integral de manejo del centro histórico de la Ciudad de México (2011-2016). México.
- Brugué, Q. y Gomá, R. (1998). Gobierno local, ciudad y política urbana. *Estudios Demográficos y Urbanos* (3): 561-583.
- Delgadillo, V. (2014). La política del espacio público y del patrimonio urbano en la ciudad de México. Discurso progresista, negocios inmobiliarios y buen comportamiento social. Conferencia dictada durante el XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. Universitat de Barcelona, 5-10 de mayo de 2014. Recurso disponible en Internet: http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Victor%20 Delgadillo.pdf Recuperado el 10 julio de 2014.
- Evangelista, E. (2001). Emergencia e institucionalización de nuevos actores en el desarrollo de las políticas sociales en México. En Carlos Arteaga (Coord.). *La política social en la transición*. México: UNAM/Plaza y Valdés, pp. 140-163.
- Melé, P. (2006). La producción del patrimonio urbano. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-CIESAS.
- Melé, P. (2014). Transacciones territoriales: patrimonio, medio ambiente y acción pública en México. México: Universidad Autónoma Metropolitana/Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos/ Juan Pablos Editor.
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. España: Gustavo Gili.
- Peniche, L. (2004). El centro histórico de la Ciudad de México. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Reygadas, L. (2008). Tres matrices generadoras de desigualdades. En Patricia Ramírez Kuri (Coord.). *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: Siglo XXI Editores/ UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, pp. 92-114.
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Eure* (84): 5-19.
- Segarra, S. (2012). *Mobiliario urbano, historia y proyectos*. España: Universidad de Navarra.
- Tello, C. (2007). Estado y desarrollo económico: México 1920-2006. México: UNAM.
- Vite-Pérez, M. (2011). La territorialización de la politica urbana y social: reflexiones generales desde el pensamiento sociológico. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales* (57): 185-208.

Rol de la planificación. Anomia y asentamientos irregulares

SURY ATTIE MANSUR

Introducción

El sector inmobiliario informal baja costos de inversión al eliminar las urbanizaciones, los equipamientos y la infraestructura, necesarios para el funcionamiento adecuado de la ciudad. Las urbanizaciones incompletas son disfuncionales, hacen ciudades onerosas y fomentan una sociedad improductiva; sin embargo, son más baratas, y son muy buenos negocios inmobiliarios porque reportan utilidades muy altas.

Las externalidades negativas es uno de los efectos del crecimiento irregular. Según avancemos en este estudio intentaremos establecer la relación entre estos fenómenos, y cuáles son las consecuencias asociadas a este modelo de crecimiento de la ciudad.

Para ello intentaremos responder ¿cómo se generan las externalidades asociadas al crecimiento irregular en áreas exurbanas? A partir de este planteamiento intentamos probar la hipótesis de que el crecimiento irregular en las áreas exurbanas produce externalidades negativas.

La observación de estos fenómenos requiere de un análisis del contexto en el que se desarrollan. Hablar de cómo la ciudad se extiende hace referencia al desarrollo urbano, sin embargo, es necesario precisar el alcance de esto, pues a lo más, lo que existe hoy es crecimiento simple de la mancha urbana, es decir, crecimiento sin desarrollo. Este es irregular y está directamente relacionado con el sector inmobiliario informal. La dispersión urbana es resultado del modelo de planeación que consciente o inconscientemente se aplica, por lo que las políticas urbanas son responsabilidad de la administración pública y las externalidades son el resultado de las prácticas de los actores relacionados. Para alcanzar las metas que nos plantemos es necesario revisar también la relación que existe entre todos estos factores.

Para resolver esto nos planeamos el objetivo general de analizar cómo se originan las externalidades negativas asociadas a los asentamientos con crecimiento irregular en áreas exurbanas. Igualmente, para satisfacer estos alcances necesitamos plantear otros objetivos particulares: precisar qué son las externalidades negativas, y qué las motiva en los ámbitos económico, social y político; identificar cómo se manifiestan topológicamente las externalidades en el territorio; definir cuáles son las características con las que se presentan las externalidades e identificar la relación existente entre estos dos factores.

Para llevar a cabo este estudio nos pareció adecuado plantear, como caso de análisis, una ciudad pequeña, pues a diferencia de una mediana o una grande, la de menor tamaño nos permite abarcar el continuo del asentamiento humano de manera integral. La ciudad de Zitácuaro es una localidad de menos de cien mil habitantes, en la cual se replican, como en otras localidades urbanas, los fenómenos a los que nos referimos. El estudio abarca desde la realización del Plan Director de Desarrollo Urbano vigente, aunque rebasado, desde 1994, hasta los últimos datos estadísticos disponibles generados por el INEGI en el último censo de población del 2010.

Quién es quién en lo inmobiliario

El aporte del sector inmobiliario a la economía general de los países es muy elevado. La gran concentración de capital necesario para que este sector sea productivo genera, a su, vez un flujo circulante dinámico, en torno al cual se vinculan una gran cantidad de actores con roles bien definidos, los cuales forman una red compleja y articulada, necesaria para el funcionamiento del sector. Su operación es objeto de un análisis detallado de los actores involucrados y de los intereses que los motiva.

Los inversionistas son los que aportan los recursos necesarios para integrar el capital inmobiliario, y es este último el que detona, a través de los promotores, la operación orquestada de todo el entramado.

Otros actores imprescindibles son los propietarios del suelo. El promotor, o los inversionistas, pueden ser asimismo los propietarios originales de la tierra a desarrollar, o pueden adquirirla de un tercero. El gobierno interviene en sus tres niveles: federal, estatal y municipal, con diferentes especialidades: política urbana, derecho registral, administración pública, etcétera. Las instituciones financieras son las responsables de coadyuvar económicamente aportando dinero para las empresas a cambio de una tasa de interés; estas pueden ser banca privada o de desarrollo y pueden aportar créditos puente; es decir, ayudan a financiar la edificación o créditos hipotecarios, los cuales financian la adquisición de los productos inmobiliarios. El insumo principal para esta actividad es la tierra, pues es el soporte de los medios de producción

El promotor requiere, a su vez, de un equipo de trabajo para el desarrollo de su actividad; este debe estar integrado por técnicos en diferentes especialidades: urbanistas, arquitectos, ingenieros en diversos campos (civil, vial), así como topógrafos y geólogos; un equipo legal; y uno de gestión y administrativo. Para concretar materialmente el negocio inmobiliario es necesaria la participación del sector de la construcción, el cual requiere, a su vez, de mano de obra intensiva, así como de insumos provenientes de otras industrias como acero, hierro, cemento, arena, cal, madera, aluminio, etcétera, así como de la logística necesaria para el flujo y suministro de estos insumos.

La estructura de comercialización, imprescindible para el funcionamiento del andamiaje, es la responsable del desplazamiento en el mercado de los productos inmobiliarios.

Cada una de las actividades realizadas por los actores en la operación de los proyectos lleva una participación en el flujo del capital inmobiliario. El promotor y su equipo de trabajo cobra honorarios profesionales; el propietario de la tierra recibe parte del valor de la renta urbana por su terreno, una parte por ser el propietario, y la otra en forma de sobreganancia; el gobierno ingresa recursos en forma de derechos y aprovechamientos; las instituciones financieras reciben un porcentaje a cambio del monto principal con el que financiaron. Se les paga a los constructores por servicios de coordinación, fuerza de trabajo y los suministros de materia prima; la comercialización cobra también un porcentaje sobre el monto total de ventas.

A fin de completar el ciclo productivo, todo este aparato requiere de un usuario final, el cual adquiere un inmueble en una operación de compraventa en forma de un simple lote o una edificación. Es ese usuario final quien con su pago contribuye a la reintegración del capital y a la formación de la tasa de ganancia de los inversionistas.

¿Cuánto cuesta el desarrollo?

El costo es el sacrificio incluido en la operación de una actividad (Diewert, 2008). Con respecto al dinero, el diccionario de la Real Academia Española establece que el costo es el conjunto del valor monetario necesario para la producción de un bien o servicio. Los costos derivados de la operación del sector inmobiliario se financian de tres fuentes principales: a) financiamiento bancario, b) comercialización de los productos inmobiliarios generados en el mismo proyecto, y c) el capital inmobiliario aportado por los inversionistas. Las erogaciones con las cuales se cubren los costos se pueden diferenciar en costos directos y costos indirectos.

La tabla 1 contiene el listado de las actividades necesarias para llevar a cabo un proyecto inmobiliario; indica si el costo asociado es directo o indirecto, y si los desarrollos inmobiliarios regulares e irregulares lo incluyen o no en su operación. Este listado no toma en cuenta el monto de dinero que se ejerce como gratificaciones o prebendas entre los actores en general, ya sean estos, el promotor mismo, los proveedores de productos y servicios, o los funcionarios.

Tabla 1. Listado de actividades para el sector inmobiliario

Actividad	Directo / Indirecto	Regular	Irregular
Promoción			
Administración del proyecto	Indirecto	SÍ	No
Costos financieros	Indirecto	Tal vez	No
Honorarios por promoción	Indirecto	Tal vez	No
Suelo			
Compraventa	Directo	SÍ	Sí
Impuesto sobre adquisición de inmueble	Indirecto	SÍ	No
Libertad de Gravámenes	Indirecto	SÍ	No
Avalúos	Indirecto	SÍ	No
Predial	Indirecto	SÍ	No
Inscripción en RPP	Indirecto	SÍ	No
Honorarios Notariales	Indirecto	SÍ	No
Urbanización			
Derechos por fraccionamiento	Indirecto	SÍ	No
Apeo y deslinde	Indirecto	SÍ	No
Inscripción en RPP fraccionamiento	Indirecto	SÍ	No
Derechos por conexión de electricidad	Indirecto	SÍ	No
Derechos por conexión agua	Indirecto	SÍ	No
Derechos por conexión drenaje	Indirecto	SÍ	No
Plan maestro	Indirecto	SÍ	No
Proyecto de urbanización e infraestructura	Indirecto	SÍ	No
Supervisión de obras	Indirecto	SÍ	No
Materiales de construcción	Directo	SÍ	Parcialmente
Fuerza de trabajo	Directo	SÍ	Parcialmente
Edificación			
Licencia de construcción	Indirecto	Tal vez	No
Número oficial	Indirecto	Tal vez	No
Uso de suelo	Indirecto	Tal vez	No
Derechos por conexión de agua	Indirecto	Tal vez	No
Derechos por conexión de drenaje	Indirecto	Tal vez	No
Derechos por conexión de electricidad	Indirecto	Tal vez	No
Proyecto de edificación	Indirecto	Tal vez	No
Supervisión de obras	Indirecto	Tal vez	No
Materiales de construcción	Directo	Tal vez	No
Fuerza de trabajo	Directo	Tal vez	No

Tabla 1. Listado de actividades para el sector inmobiliario

Actividad	Directo / Indirecto	Regular	Irregular
Comercialización y titulación			
Comisiones por venta	Indirecto	Tal vez	Tal vez
Certificados de no propiedad	Indirecto	SÍ	No
Certificados de no gravamen	Indirecto	SÍ	No
Honorarios notariales	Indirecto	SÍ	No
Actividad	Directo / indirecto	Regular	Irregular

Fuente: Elaboración propia, 2015.

El monto de indirectos, solamente por gestiones ante el gobierno y sin considerar los servicios relacionados a la urbanización y la edificación, puede significar, según la ubicación geográfica y economía de escala, hasta un 10.65% del costo total de los proyectos (CONAVI, 2010); si agregamos los indirectos por servicios relacionados a la obra, estos pueden llegar a ser de hasta 30% del total.

Todas las actividades enlistadas son necesarias para la consolidación urbana y por lo tanto para el desarrollo social; omitirlas no las desaparece ni desaparece el costo asociado a ellas, de manera que hay que realizarlas para lograr una ciudad apta para la habitabilidad y el desarrollo social. Cada actividad lleva implícito una partida de presupuesto, el cual, como comentamos anteriormente, proviene de los ingresos por financiamiento del proyecto. El pago de estas actividades impacta negativamente la taza de ganancia disminuyendo el capital inmobiliario.

La infraestructura, equipamiento y ordenamiento territorial, en su carácter de servicios públicos, son derechos sociales destinados a todos los habitantes sin distinción, y están garantizados por el Estado de bienestar bajo responsabilidad del gobierno, por lo que las actividades omitidas durante el proceso de urbanización hay que realizarlas posteriormente. La diferencia está en que en lugar de realizarlas el sector inmobiliario con cargo a su presupuesto de trabajo, el gasto lo realiza el Estado con cargo al presupuesto público. La omisión del gasto del promotor suma a la taza de ganancia del capital inmobiliario y socializa en forma de externalidades negativas el costo a la sociedad a través del Estado.

La omisión del plan maestro y lo relacionado a la zonificación urbana ha de regularizarse en una actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano (PDDU); lo relacionado al dominio y el catastro debe regularizarlo la tesorería y una oficina creada ex profeso para regularización de tenencia. Lo más complejo y costoso es la introducción de infraestructura por parte de las oficinas de obras locales, estatales o incluso federales. Todo esto sin siquiera tomar en cuenta la mínima dotación de equipamiento indispensable, ni lo relacionado a la necesaria imagen urbana.

El déficit heredado por las prácticas inmobiliarias irregulares produce externalidades negativas que se materializan como urbanizaciones incompletas y deficientes, incapaces de cubrir las necesidades básicas de la población residente. Esto abre paso a que la sociedad se organice con el objetivo de buscar la manera de satisfacer las necesidades de habitabilidad de su comunidad en la ciudad.

Nos referimos a externalidades cuando los costos o beneficios de una actividad se trasladan a otros sin que los primeros paguen o reciban estas demasías; esto sucede cuando los costos o beneficios privados no están equilibrados con los costos o beneficios sociales. En el caso de que lo que se traslade a terceros sean costos, se trata de externalidades negativas, en cambio, si se trasladan los beneficios, se conoce como externalidades positivas (Membiela, 2013).

Gobernanza y deber ser de la planificación urbana

Entre los fines de la planificación urbana están analizar, observar y estudiar la ciudad para comprender, interpretar y ordenar lo que sucede en ella, descomponiendo y diseccionado simbólicamente el espacio urbano. La planificación es un auxiliar del Estado en la administración, gestión y coordinación de las actividades que en la ciudad y en los centros de población se realizan, además de que traza las directrices que las poblaciones han de seguir para crecer armónicamente y decidiendo lo que quieren para su futuro (Fernández Güell, 2013). La planificación urbana, como toda política pública, tiene como objetivo superior dotar a la población de la mejor calidad de vida posible, y aportar los elementos que permitan a la gente elevar sus niveles socioeconómicos. Por lo tanto, el

incumplimiento, omisión o inexistencia de las normas derivadas de la planificación urbana resulta en un detrimento del nivel de bienestar de la población en general.

La visión original de la planificación, la cual tomaba en cuenta los asuntos importantes para los habitantes, incluyendo las necesidades de la colectividad en un periodo determinado, era una visión de la gestión que tenía en consideración los intereses de la comunidad. Este enfoque cambió con la aparición de las políticas de libre mercado en los años ochenta y el neoliberalismo, el cual faculta al mercado a autorregularse. La aplicación de este modelo económico implicó cambios profundos en la organización de la administración pública, entre estos, la transferencia de propiedades al sector privado (o privatización), la desregulación de los sectores productivos y la prestación de servicios a través de organizaciones privadas.

El modelo descrito tiene implicaciones directas con la gestión y el crecimiento de la ciudad, ya que resta capacidad de acción al gobierno y permite una mayor participación de intereses privados en el desarrollo del espacio urbano, haciendo que el interés público quede supeditado al mercado, sin tomar en cuenta las necesidades sociales, es decir, creando un modelo de desarrollo anómalo. Esto abre la posibilidad de un crecimiento desordenado y al margen de la normatividad, que estimula la concentración de capital económico por encima del capital social.

El gobierno, como responsable de la administración del Estado, dada su pérdida de capacidad de gestión por la adopción del sistema económico neoliberal, se ve en la necesidad de negociar ante los agentes económicos el bienestar de los demás agentes sociales, de ahí que se vea en la necesidad de buscar herramientas auxiliares para lograrlo. Es por eso que a partir de la década de los noventa, la planificación y la gobernanza son conceptos relacionados (Medina, 2013: 285) comenta, respecto de la relación prevaleciente entre la planificación urbana y la gobernanza, que "tanto el territorio como el desarrollo son concebidos como productos de los procesos de organización o de acción colectiva". Farinós (2010: 103) define, a su vez, que la gobernanza en el territorio "se entiende justamente como la forma de organizar un consenso entre los distintos actores para promover soluciones satisfactorias para todos ellos". Jan Kooiman, citado por Fernández Güell (2006: 33), define la gobernanza como "el

estado equilibrado de un territorio donde es posible producir políticas públicas y acciones colectivas que sean capaces de resolver problemas y abordar el desarrollo".

Los planes de desarrollo urbano son instrumentos de gobernanza desde dos perspectivas: en primer término, se supone que en ellos están representados los intereses de los diferentes sectores y los actores involucrados en el desarrollo; y en segundo término, gracias al impacto que tiene el propio plan en el territorio, deben ser el instrumento con el cual la acción pública regule la operación de los actores en la ciudad. La gobernanza no es solamente una manera política de manejar los asuntos que se suscitan cotidianamente en la ciudad; es una estrategia surgida de la pérdida de empoderamiento del gobierno ante el libre mercado, explícitamente enfocada a crear constructos sociales útiles para facilitar la dinámica urbana en un clima de inclusión de todas las partes, y con el objetivo de repercutir en el territorio.

Buscando el bienestar

El interés superior de las ciencias sociales es el bien común (Mayntz, 2002), por lo tanto las políticas públicas, al ser el campo de acción interdisciplinario de aquellas, son coincidentes en sus objetivos. En el intento colectivo de acercarse a ese hipotético bien común, se requiere que los distintos actores, individuales o colectivos, privados o públicos, estén dispuestos a ceñirse a las normas existentes; no hacerlo implica un estado general de disfunción social, o sea, una situación anómica, la cual deviene en una sociedad ineficiente y por lo tanto improductiva y onerosa.

Los equipamientos (escuelas, hospitales, mercados, etcétera), la infraestructura (redes de agua, luz, drenaje, vialidades) y los servicios urbanos (transporte público, limpia y recolección de basura) son bienes que provee el gobierno, que se suman a los activos sociales y potencian las oportunidades de la colectividad, ya que todos ellos fortalecen el tejido social, haciendo que el sistema social sea viable.

Superar las carencias para acceder al bienestar está intrínsecamente relacionado con acciones directas de la colectividad para resolver los problemas y lograr el bien común. La sociedad civil organizada puede presionar en conjunto para resolver sus problemas de habitabilidad en la ciudad, ya sean éstos de vivienda, de transporte o de trabajo. Desde esta perspectiva, el acceso al bien común se vuelve un asunto operativo, y como tal es necesario que existan actores que determinen, operen e implementen las acciones o políticas ideadas para su consecución (Mayntz, 2002). De ahí que con el propósito de acceder al bienestar y lograr un desarrollo social adecuado, la gobernanza sea el mecanismo con el cual la planificación estratégica puede auxiliar para alentar a los diversos actores, con sus distintos intereses en juego, a lograr un fin común adecuado y consensuado.

La colaboración entre actores en forma de gobernanza se da en los casos en los que el gobierno no puede solventar su responsabilidad, ya sea por encontrarse rebasado, por ser incapaz de resolver los problemas sobre el territorio, o simplemente por estar ausente. La omisión de acciones para mantener o acrecentar el bienestar o la puesta en práctica de acciones que claramente atentan contra él por parte de los políticos y el gobierno en su conjunto constituyen un acto de tiranía, por lo tanto, se pueden considerar como acciones contrarias al desarrollo social. Aristóteles define al buen político como aquel que ve por el bien común y enfoca sus acciones a mantener el bienestar; en contraparte, define como tirano a aquel que ve solo por sí mismo. Asimismo Platón hace la distinción entre el político egoísta, el cual se procura a sí mismo, y aquel que orienta su trabajo hacia el interés de la comunidad (Mayntz, 2002).

La falta de compromiso social de los titulares de la administración pública hace que vean su gestión como una oportunidad de acrecentar sus recursos económicos y políticos, en lugar de ver por el bien común y el interés público, administrando eficientemente el capital y los activos emanados de la sociedad y el territorio.

Romper las reglas

Durkheim, en su obra *La división del trabajo social*, propone el concepto de anomia para explicar que existen anomalías crónicas en la manera en la que se desarrolla e interactúa entre sí la sociedad. En sus palabras: *"La anomia implica una ruptura de normas y valores*

vigentes en una sociedad, normas que dan un marco de referencia a los individuos" (Umérez, Benjamín y Rivas, 2005: 272).

Parafraseando a Benbenaste (2008), desde el punto de vista de Durkheim o Merton, la anomia es ausencia o debilitamiento de la regulación social en la conducta, de ahí que en ciertos lugares puede no ser percibida como un desvalor; lo que explicaría que existan personas o grupos que transgreden las normas para obtener beneficios personales. Carlos Nino (2011: 88) señala que "detrás de algunos de los comportamientos anómicos hay una falta de percepción del daño social involucrado en el comportamiento", por lo tanto, al no percibir la anomia como un desvalor, tampoco es posible percibir el daño social asociado a ella.

El desmantelamiento del proyecto estatal de la economía como organizadora de la vida social ha hecho que el gobierno quede en segundo plano y renuncie a su función de regulador, convirtiéndose en instrumento del mercado. En palabras de Umérez, Benjamín y Rivas (2005: 272), "los mercados sustituyen a la sociedad". La pérdida de influencia de los entes reguladores de los constructos sociales, como son la religión o las normas de conducta sociales, así como la subordinación del Estado al mercado, resulta en que es el mismo mercado quien regula y planea las relaciones industriales (Benbenaste et al., 2008).

Desde este punto de vista, la planeación de la ciudad es realizada por el sector inmobiliario. Este dispone de la organización e interconexiones que tienen lugar en el territorio, plantea densidades de población, propone el ordenamiento territorial y ubica equipamientos, siendo que el gobierno, al estar limitado en su capacidad de gestión y negociación, auxiliándose de herramientas como la gobernanza, en un ineficaz intento de buscar el equilibrio social, queda obligado a legitimar, mediante sus atribuciones legales, lo apercibido por los negocios y lo supeditado al poder fáctico del mercado.

El sector inmobiliario tiene la capacidad de concentrar en un solo lugar y a un tiempo un gran capital económico. Las utilidades generadas por la operación resultado de los negocios inmobiliarios por sí mismas son muy altas. Si consideramos que la conducta anómica es tolerada y no es percibida por la sociedad como un desvalor, es posible transgredir las normas para potenciar el rendimiento financiero de las inversiones inmobiliarias sin tomar en cuenta el daño social asociado.

Trasgredir las normas urbanas genera para los actores del sector inmobiliario una gran cantidad de beneficios adicionales. De manera enunciativa podemos citar como ejemplo que los promotores pueden conseguir tierra barata en espacios no destinados para el desarrollo urbano en el ordenamiento territorial, lo que les facilita su gestión por los acuerdos personales con los titulares o subalternos de la administración pública; las autoridades reciben beneficios económicos directos en forma de pagos extraordinarios de parte de las inmobiliarias (a cambio de privilegios), así como los políticos y las redes clientelares, y las utilidades se ven potenciadas para los inversionistas.

Para Nino (2011), la anomia es la inobservancia de las normas, por lo tanto, hay una relación muy estrecha entre esta y la ilegalidad y lo irregular, y entre estos y la ineficiencia en lo general. Esta condición de irregularidad e ineficiencia tiene implicaciones directas en el surgimiento de asentamientos irregulares y a su vez en el desarrollo de la ciudad en su conjunto. La anomia genera bajos niveles de productividad en la sociedad y con respecto al desarrollo urbano se manifiesta como falta de equipamiento, servicios e infraestructura de los asentamientos irregulares, debido a las externalidades del desarrollo irregular que generan baja productividad en el conjunto de la ciudad.

Los planes de desarrollo urbano, resultado de la planificación, están soportados por los instrumentos legales que les dan el carácter de normas jurídicas y, como hemos visto, como políticas públicas tienen la finalidad de proveer de bienestar para alcanzar el desarrollo social. Las externalidades suscitadas por las acciones del mercado tendientes a crear asentamientos irregulares generan situaciones disfuncionales en la operatividad de la ciudad, por lo que son perjudiciales para la sociedad en su conjunto.

Dependiendo de la escala en la que se suceda este fenómeno, pueden llegar a darse situaciones de disfuncionalidad con las cuales toda la comunidad resulta perjudicada, lo que resulta en un estado de ineficiencia generalizado.

La falta de apego y de cumplimiento de las normas de manera generalizada por la sociedad, y en específico la aplicación de las normas y políticas urbanas al desarrollo de los asentamientos humanos, tiene una relación directa con la disminución del bienestar general y, por lo tanto, interfieren de forma negativa con el desarrollo social. Por todo ello es posible concluir que el no cumplimento de las ordenanzas genera una situación anómica que se traduce en situaciones de disfuncionalidad en la sociedad.

Externalidades, resultado de lo irregular

En un intento por precisar en dónde existen externalidades relacionadas con la urbanización irregular en Zitácuaro, Michoacán, se consideraron cuatro de los 14 indicadores de entorno urbano en el Inventario Nacional de Vivienda (INV); tres de infraestructura: pavimento de calles, alumbrado público y drenaje pluvial; y uno de servicios: transporte colectivo, como representativos para revisar el nivel de servicio y acceso a estos, y determinar si la urbanización es parcial o está completa.

El periodo de estudio comprende los cerca de 16 años que van de la publicación en 1994 del Plan Director de Desarrollo Urbano a la fecha en que los resultados del Censo General de Población del INEGI de 2010 fueron publicados.

En las siguientes figuras se representa la traza urbana de la ciudad; según la simbología considerada, se indica la existencia, inexistencia y falta de información del servicio o de la infraestructura instalada para cada indicador según sea el caso. Disgregamos los indicadores de la cartografía del INV en una base de datos considerando el espacio urbano por AGEB y a cada uno de estos le asignamos una clave de identificación. Incluimos también la fecha en la que identificamos su inclusión a la localidad como urbanos según el Marco Geoestadístico Nacional (MGN) del INEGI. Los AGEB urbanos existentes en 1995 corresponden al núcleo de población original de la ciudad, mientras los de 2005 y 2010 son aquellos que se sumaron a la localidad como urbanos en las fechas correspondientes.

Incluimos como valor total la longitud vial existente en cada unidad territorial, y a partir de esta revisamos el porcentaje disponible de cada uno de los indicadores considerados. A partir del

$$\tilde{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^{n} a_i = \frac{a_1 + a_2 + \dots + a_n}{n}$$

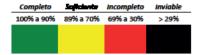
porcentaje de disponibilidad de cada indicador, realizamos una media aritmética:

En donde:

an = porcentaje de disponibilidad del indicador por AGEB n = El número total de AGEBS de la localidad urbana.

A cada indicador se le asignaron cuatro rangos para medir la disponibilidad de la infraestructura y servicios considerados: se consideró como completo si existe más de 90% del nivel de servicio instalado, suficiente si la disponibilidad está dentro de un rango entre el 70% y el 89%, incompleto cuando se encuentra entre el 30% y 69%, e inviable cuando el nivel de servicio es menor al 29%.

Figura 1. Rangos de disponibilidad de infraestructura y servicios



Fuente: Elaboración propia.

Cada rango tiene un color asociado: verde, amarillo, rojo y negro respectivamente.

Por último, del porcentaje de cada uno de los cuatro indicadores por AGEB se realiza también una media aritmética para determinar el estado general en la ciudad de la disponibilidad de infraestructura v servicios, en donde:

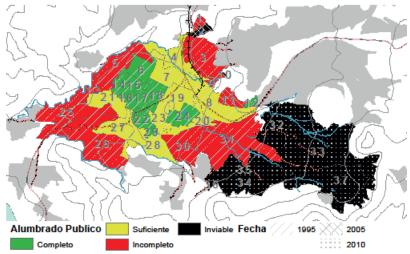
an = total de porcentaje de disponibilidad por indicador por AGEB n = El número total de indicadores considerados.

Alumbrado público

Son las "luminarias que colocan las autoridades del gobierno en las vialidades con el fin de proporcionar visibilidad nocturna" (INEGI, 2012). El alumbrado público genera la percepción en la comunidad de mayor seguridad. Además de prevenir la delincuencia, es una señal de mayores inversiones en la comunidad, lo que propicia el sentimiento de cohesión y orgullo, que es uno de los factores que inhibe a la criminalidad (Ross, Smith y Violich, 2009).

Este indicador incluye 10 AGEB con alumbrado público completo, 9 en el rango de suficiente, 10 con esta infraestructura incompleta y 8 son inviables. Del total de las vialidades, solamente 198.97 km cuenta con el servicio, lo que representa un porcentaje promedio del 62% del total, con lo que determinamos que el servicio está considerado como incompleto.





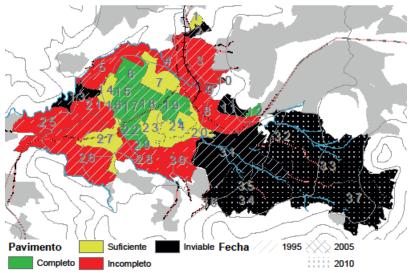
Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico Nacional 2010 y el Inventario Nacional de Vivienda. INEGI.

Pavimento

El INV (INEGI, 2012) lo define como "revestimiento de la calle hecho con algún material como asfalto, concreto, adoquines o piedras". La falta de pavimento en las calles está directamente relacionado con una movilidad deficiente; entorpece el funcionamiento general del entorno urbano, y desde el punto de vista de la salud pública es un motivo de enfermedades respiratorias, pues permite que exista una gran cantidad de partículas de polvo suspendidas en el aire, lo que genera afectaciones a la población (González, 2013).

Con respecto al pavimento, 10 AGEB están completos, 7 tienen suficiente disponibilidad, 10 están incompletos y 11 se presentan como inviables, pues presentan menos del 10% de calles pavimentadas.



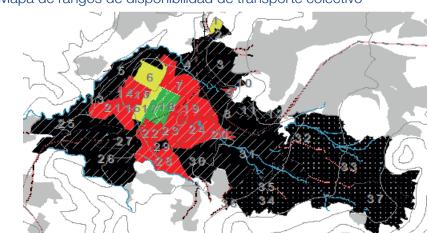


Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico Nacional 2010 y el Inventario Nacional de Vivienda. INEGI.

Transporte colectivo

De los indicadores considerados, este es el único servicio tomado en cuenta. Está definido como "servicio público que, mediante vehículos como autobuses, microbuses, automóviles, camionetas y trenes, entre otros transporta a grupos de personas a lo largo de rutas establecidas y con el Instituto Nacional de Estadística Geografía e *Informática para el ascenso y descenso de los viajeros"* (INEGI, 2012). La carencia de transporte colectivo entorpece la movilidad de la población para llegar a sus centros de trabajo o abastecerse de bienes básicos, lo cual, entre otras situaciones, dificulta a la población ejercer su derecho a la ciudad.

Solamente dos AGEB, los que corresponden al centro urbano, tienen este servicio como completo. En tres se encuentra de manera suficiente y 11 lo tienen incompleto, mientras en 21 es prácticamente nulo el servicio.



Inviable Fecha

1995

2010

Figura 4. Mapa de rangos de disponibilidad de transporte colectivo

Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico Nacional 2010 y el Inventario Nacional de Vivienda. INEGI.

Incompleto

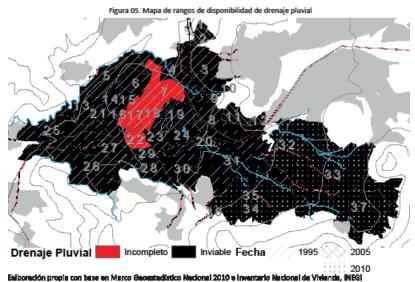
Transporte Colectivo Completo

Drenaje pluvial

Es la red de "acueductos subterráneos o sumideros para recoger el agua de lluvia de las vialidades" (INEGI, 2012). Los impactos causados por la carencia de drenaje pluvial incluyen una gestión del agua deficiente que puede provocar inundaciones, afectar el patrimonio de los habitantes y ser un foco de infecciones para la población.

Según vemos en estos resultados, el drenaje pluvial es prácticamente inexistente en la ciudad. No existe ninguna unidad territorial en donde el servicio esté completo o sea suficiente. Hay cinco en donde está incompleto, y es inviable en 32 AGEB.

Figura 5. Mapa de rangos de disponibilidad de drenaje pluvial



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico Nacional 2010 y el Inventario Nacional de Vivienda. INEGI.

Media general

Al calcular la media aritmética de los totales generados, vemos que solamente los dos AGEB de toda la ciudad, que representan el 2% de la superficie total del centro de población, corresponden al centro urbano. Son 59.97ha las que cuentan con infraestructura completa. El 1% (25.22ha) tiene suficiente, el 52% incompleto (1475.30ha). Y por último vemos que 1260.96ha (45% del territorio), es urbanización inviable. Como resultado general vemos que el conjunto de la ciudad tiene un promedio de urbanización del 40%, lo que quiere decir que es incompleto.

Tabla 2.

Media general de rangos de disponibilidad de infraestructura y servicios

ID	Longitud vial (km)	% disponible	Rango	Longitud vial (km)	ID	%	Rango	Longitud vial (km)	ID	%	Rango	Longitud vial (km)	ID	%	Rango
1	1.02	50	Incompleto	0.06	10	0	Inviable	10.49	19	60	Incompleto	12.12	28	45	Incompleto
2	2.82	8	Inviable	4.79	11	8.19	Inviable	8.19	20	52	Incompleto	4.13	29	61	Incompleto
3	16.81	30	Incompleto	3.32	12	14.45	Incompleto	14.45	21	50	Incompleto	11.65	30	35	Incompleto
4	10.25	40	Incompleto	1.60	13	9.67	Inviable	9.67	22	64	Incompleto	33.67	31	26	Inviable
5	10.51	35	Incompleto	6.74	14	13.27	Incompleto	13.27	23	51	Incompleto	17.66	32	2	Inviable
6	8.33	68	Incompleto	5.46	15	9.69	Incompleto	9.69	24	57	Incompleto	22.78	33	11	Inviable
7	11.95	58	Incompleto	5.96	16	13.76	Suficiente	13.76	25	39	Incompleto	24.18	34	6	Inviable
8	24.80	44	Incompleto	5.95	17	20.56	Completo	20.56	26	31	Incompleto	0.41	35	0	Inviable
9	1.03	37	Incompleto	7.19	18	11.37	Completo	11.37	27	46	Incompleto	0.81	36	0	Inviable
												16.73	37	4	Inviable

Media general: 40% - incompleto

Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico Nacional 2010 y el Inventario Nacional de Vivienda. INEGI.

Figura 06. Mapa media general de disponibilidad de infraestrucra y servicios

Media General Suficiente Inviable Fecha 1995 2005

Completo Incompleto 2010

Ealboractón propia con base en Marco Geoestadistico Nacional de Vivienda, INESI

Figura 6.

Mapa media general de disponibilidad de infraestructura y servicios

Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico Nacional 2010 y el Inventario Nacional de Vivienda. INEGI.

Conclusiones

Las urbanizaciones incompletas son más baratas, por lo tanto, las utilidades producto de los negocios inmobiliarios son muy altas. Los responsables de las oficinas de la administración pública lo permiten, pues reciben a cambio recursos para su persona en forma de dinero o en especie.

Existe un gobierno paralelo, un gobierno también informal, aparte del gobierno regular, que alienta y consiente las prácticas del sector inmobiliario, que dispone del territorio y planea su destino de acuerdo a su interés. Posteriormente, la administración pública legitima el crecimiento irregular con los instrumentos de ordenamiento territorial necesarios.

Para funcionar, la ciudad debe contar con infraestructura, equipamiento y servicios, deseablemente óptimos, pero mínimamente adecuados y necesarios. Los asentamientos producto del crecimiento irregular como parte integral de la ciudad también los requiere, pero dado su origen no cuenta con ellos de inicio. Independientemente del motivo por el cual no estén, la administración

pública, en su rol de garante del bien común, tiene la responsabilidad de que existan, por lo tanto, hace las adecuaciones necesarias, con cargo al presupuesto público, para introducir lo faltante.

La omisión del sector inmobiliario en la introducción de infraestructura y equipamiento, con la anuencia de los funcionarios responsables, baja costos en el negocio de lotificación, por lo que la tasa de ganancia del capital inmobiliario aumenta, mientras socializa en forma de externalidades negativas el costo a través del Estado.

Una ciudad disfuncional deviene en una sociedad ineficiente y, por lo tanto, improductiva y onerosa. Posteriormente, el mismo gobierno, como responsable del bienestar social, compromete los recursos económicos del presupuesto público para introducir los equipamientos e infraestructura que el sector inmobiliario omitió, asumiendo los costos de las externalidades negativas de las urbanizaciones incompletas, restando activos al capital de la colectividad, lo que es contrario al desarrollo social.

Según lo expuesto a lo largo de este estudio, la formación de los funcionarios responsables del desarrollo urbano en la gran mayoría de los municipios del país requiere de profesionalizarse para que adquieran la visión y capacidades técnicas que permitan gestionar el territorio adecuadamente. Los intereses que impactan el territorio sobrepasan en magnitud la superficie administrativa y las capacidades de la administración, y a esto sumamos que el estado anómico generalizado en la colectividad permite que existan prácticas poco éticas que permiten que el crecimiento urbano sea irregular, con los costos sociales que hemos comentado a lo largo de este trabajo. A lo largo de este documento se delineó quiénes son, qué hacen y como se articulan los actores en torno al sector inmobiliario: terratenientes, inversionistas, instituciones financieras, promotores, personal técnico y comercializadores, como los impulsores de los negocios inmobiliarios. A su vez se revisó la relación de estos con los responsables de la administración pública en su rol como facilitadores para el crecimiento de la ciudad.

Se enlistaron las actividades que realizan los promotores cuando trabajan en proyectos inmobiliarios regulares e irregulares. Comparativamente se analizó el impacto de cada una de estas actividades en la tasa de ganancia final de los emprendimientos urbanos. Con ello describimos algunos de los motivos por los cuales la urbanización irregular es más rentable.

El monto de dinero que se omite cuando no se hacen los gastos necesarios en infraestructura y equipamiento; los pagos que no se realizan por concepto de derechos y permisos de construcción; evadir el costo de subdivisiones y lo relativo al dominio del suelo y todo que se evita pagar, suma a la tasa de ganancia final reportada a los inversores que aportan el capital, haciendo un negocio más rentable.

Esto es posible porque existe una situación anómica que abre espacios para transgredir algunas normas y así obtener beneficios personales extraordinarios. Esto resulta en el debilitamiento de las regulaciones sociales sin que se perciba como un daño a la colectividad.

A la vez, las facultades de la administración pública, a raíz de la rectoría del mercado, están disminuidas. Los funcionarios del gobierno se ven forzados a recurrir a diferentes modos de negociación para lograr gobernanza y articular mínimamente los intereses de todos los actores. Sucede con frecuencia que la gestión de los funcionarios se da en favor de los intereses privados, en detrimento de los sectores sociales. Este escenario genera externalidades negativas que se manifiestan como ciudades incompletas, disfuncionales y fragmentadas.

Según vimos, en algunos lugares se cuenta con infraestructura completa o, cuando menos, suficiente. Esto hace posible que existan actividades económicas intensivas y rentables, mientras en otras partes la carencia de estos benefactores son una barrera material que acentúa las condiciones de desigualdad social. Esta fragmentación se manifiesta como un mosaico de áreas urbanas segregadas, ocupadas geográficamente por grupos sociales con una fuerte homogeneidad interna, pero muy dispares entre sí.

Bibliografía

- Benbenaste, N.; Etchezahar, E. y Río, M. D. (2008). Psicología de la anomia. Anuario de Investigaciones (XV): 187-193.
- Comisión Nacional para la Vivienda (CONAVI) (2010). Costos indirectos y simplificación de trámites en la producción de la vivienda. Recurso disponible en Internet: http://www.conorevi.org.mx/pdf/taller/06_ Costos Indirectos.pdf Recuperado en septiembre de 2014.
- Diewert, W. Erwin (2008). Cost Functions. En Steven N. Durlauf and Lawrence E. Blume. *The New Palgrave Dictionary of Economics*. Palgrave Macmillan. Recurso disponible en Internet: http://doi.org/10.1057/9780230226203.0329 Recuperado en mayo de 2014.
- Farinós Dasí, J. (2010). Gobernanza para una renovada planificación territorial estratégica; hacia la innovación socioterritorial. España: Junta de Andalucía-Dirección General de Administración Local.
- Fernández Güell, J. M. (2006). *Planificación estratégica de ciudades*. España: Reverté.
- González, R. (2013). La calidad de vida en Tijuana y Monterrey: Un estudio exploratorio-comparativo. *Frontera Norte* (49): 109-129.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2012). Manual del Usuario de Inventario Nacional de Viviendas. México: INEGI.
- Mayntz, R. (2002). Common Goods and Governance in Common Goods. Reinventing European and International Governance. Rowman & Litterfield Publishers.
- Medina, M.G. (2013). La planificación estratégica de nueva generación: ¿Cómo evaluar su impacto como instrumento de gobernanza territorial? Geopolítica(s). Revista de Estudios sobre Espacio y Poder (2): 271-91.
- Membiela, M. (2013). Capital social: Glosario. El valor económico de la dimensión social. España: Editorial Camiño do Faro.
- Nino, C. (2011). Un país al margen de la ley: Estudio de la anomia como componente del subdesarrollo argentino. Argentina: Ariel.
- Ross, N.; Smith, C. y Violich, C. (2009). Measuring What Matters: Neighborhood Research for Economic and Environmental Health and Justice in Richmond, North Richmond, and San Pablo. USA: Pacific Institute.
- Umérez, O.; Benjamín, A. y Rivas, D. (2005). Algunas puntualizaciones psicoanalíticas sobre Durkheim. *Anu. Investig. Fac. Psicol* (12): 271-277.