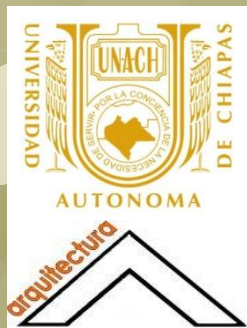


X Seminario de Investigación Urbana y Regional

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



Argüelles Beatriz

Argüello Teresa

Facultad de Arquitectura

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS

MÉXICO

Fragmentación y Segregación

Expansión de las áreas urbanas:

- ❑ **Movimientos poblacionales**
- ❑ **Actividades económicas dentro del territorio**
- ❑ **Transformaciones morfológicas, estructurales y funcionales**



Suburbanización: ciudad informal

Ciudad informal dispersa, fundamentalmente residencial y funcionalmente incompleta, localizada en los bordes más lejanos del área metropolitana y con una alta dependencia del núcleo central.

Áreas con desigual acceso a bienes y servicios genera exclusión de actividades laborales, comerciales y residenciales.

Mayor extensión y complejidad espacial

=

nuevas funciones y actividades más rentables y competitivas

Transformaciones socioterritoriales

- Políticas públicas orientadas a favorecer la integración social
- Planeación urbana no debe quedar en manos del mercado
- Movilidad y accesibilidad: sistema de transporte, diversidad y distribución de la centralidad, de la calidad urbana y de las ofertas de servicios de las zonas menos atractivas
- Grupos marginados = movilidad menor
- Grado de pobreza, exclusión, segregación socioeconómica y espacial condicionan el funcionamiento de las ciudades latinoamericanas

Expansión en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas

Factores que se relacionan con la expansión

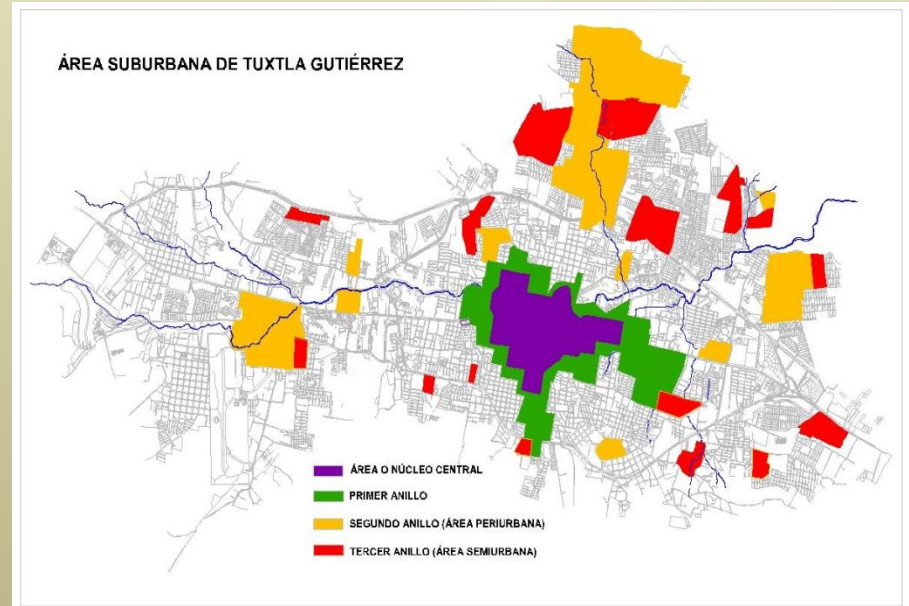
- ❑ Expansión: áreas rurales y diferentes funciones.
- ❑ Impacto en relación funcional: centro y el área suburbana
- ❑ Relación espacio fragmentado y actividad económica
- ❑ Estructura dispersa configurada por "subcentros"



- Cambios en la organización territorial
 - Expansión metropolitana
 - Nuevas periferias urbanas
 - Descentralización de actividades
 - Fragmentación y segregación
 - Movilidad y accesibilidad

Ciudad fragmentada y segregada

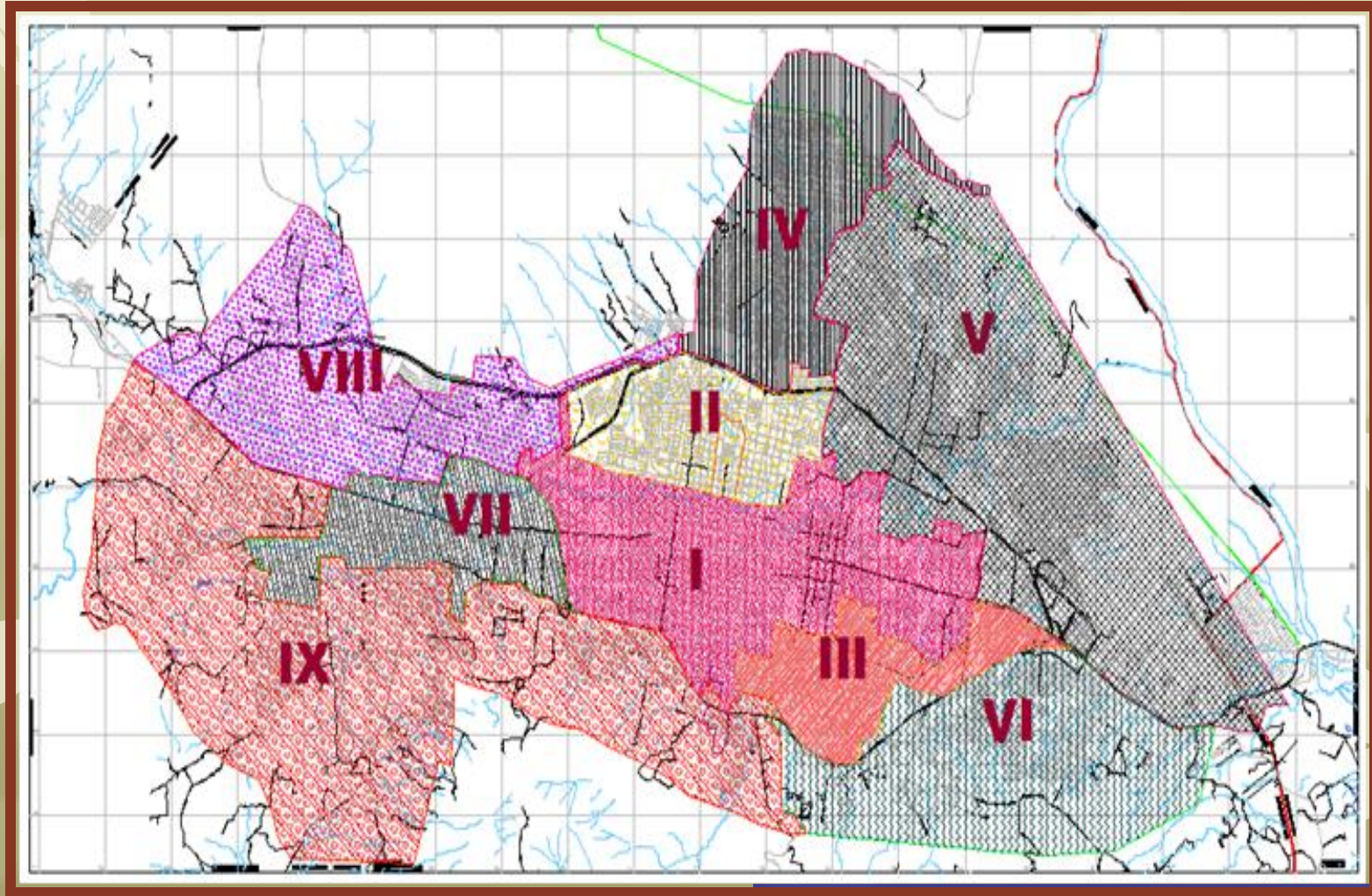
- Mitad del siglo pasado: equipamientos localizados en la periferia con la intención de enfatizar su rango de ciudad capital. Obras construidas en la periferia generando pequeños nodos atractores de actividades.
- A finales de los ochenta y debido a las grandes obras urbanas que responden mayormente a lógicas privadas que “reciclan” espacios y los insertan en modelos mundiales con actividades enfocadas al consumo y a actividades de ocio.



Aparecen nuevas formas de exclusión: acceso a los servicios, modalidades de transporte, diversas condiciones de movilidad y accesibilidad de las zonas urbanas.

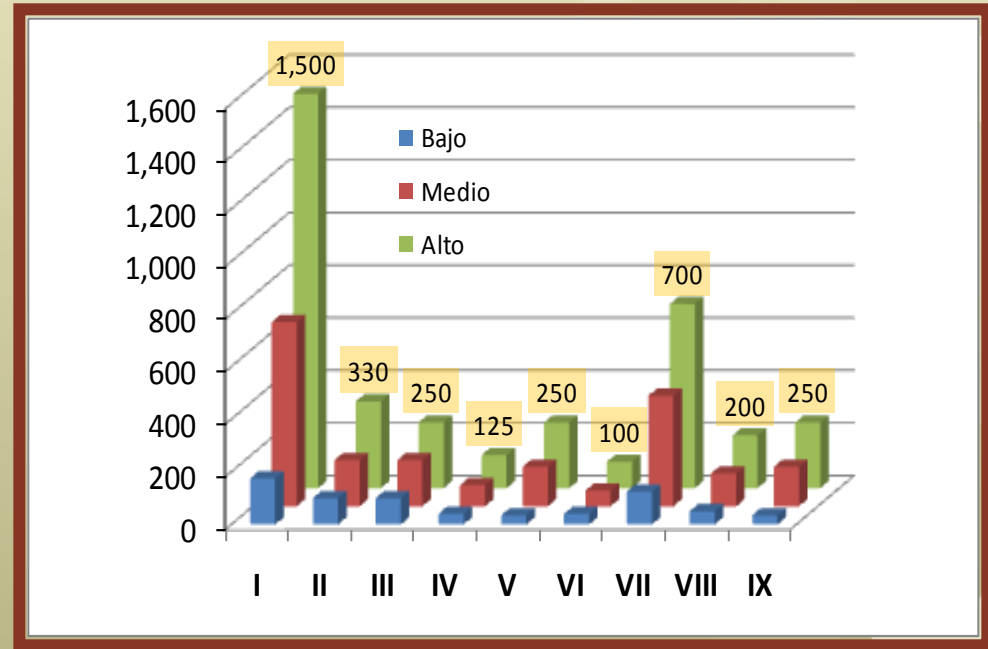
Propuesta de sectorización

- Características físicas



Movilidad: derecho ciudadano

- El valor del suelo relacionado con las actividades productivas que ahí se realizan y con el grado de intensidad de uso.
- Una mayor accesibilidad establece valores más altos en la posición de máxima accesibilidad debido a una mayor demanda y una menor oferta



- Niveles de ingreso
- Niveles de escolaridad
- Equipamientos Públicos
- Índice de especialización de equipamiento
- Localización de actividades económicas
- Cambio de modelo funcional: monocéntrico a policéntrico

Menor movilidad y acceso a vivienda digna

- Las desventajas que enfrentan las miles de familias que residen en los asentamientos periféricos de las ciudades latinoamericanas en cuanto al difícil acceso a los servicios de infraestructura, a los insumos básicos y a una educación de calidad, se incrementan al tener menores niveles de movilidad generados por las pésimas condiciones topográficas en que generalmente se ubican las colonias de origen irregular, lo cual dificulta la posibilidad de contar con una red vial que garantice un eficiente servicio de transporte público.

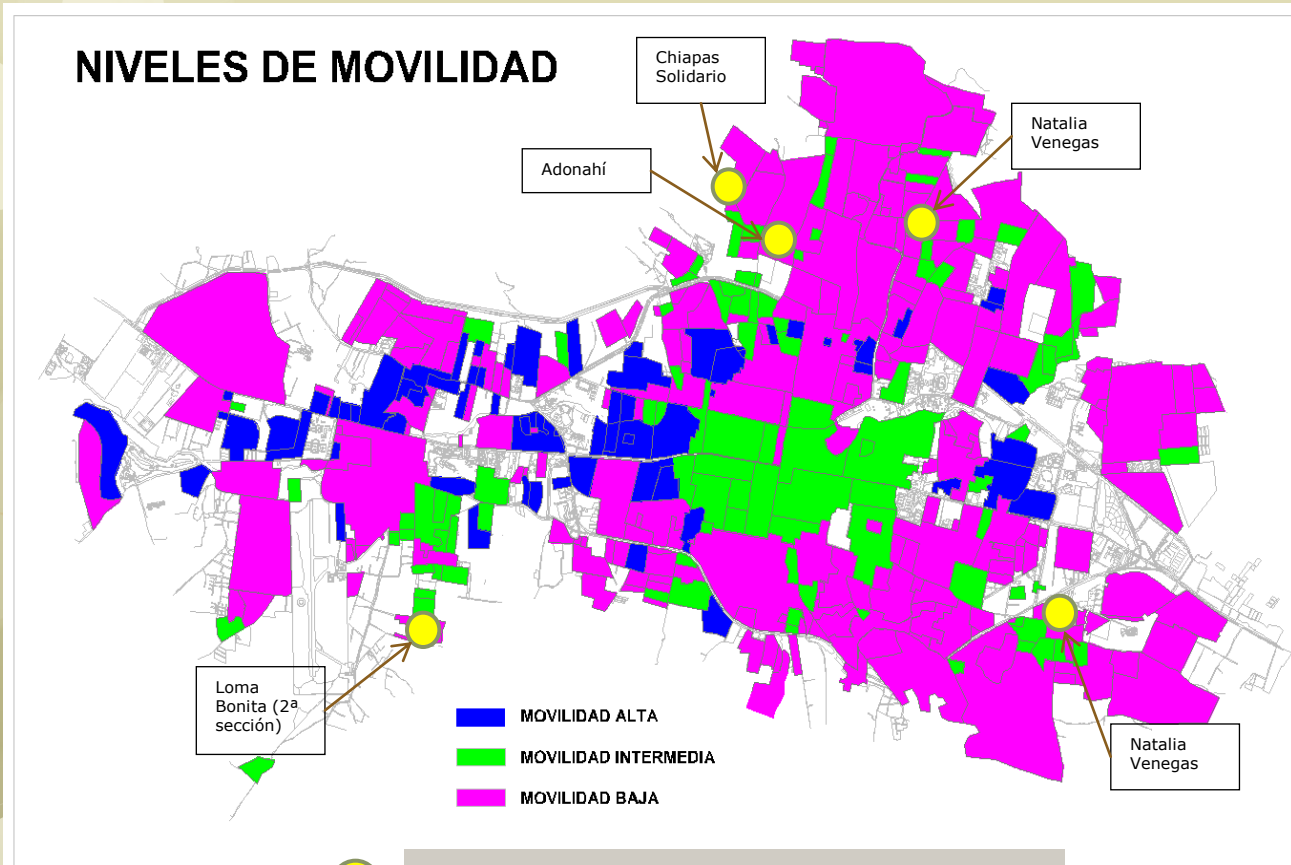


Menor movilidad y acceso a vivienda digna

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



Niveles de Movilidad



● Colonias estudiadas: movilidad baja

- Alta: el vehículo particular garantiza un mayor acceso a la ciudad
- Media: número de rutas y unidades del servicio de transporte público colectivo adecuado
- Baja: grupo con mayor desventaja, no cuenta con cobertura de unidades o rutas del transporte público

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

Problemática

- La autoconstrucción es y seguirá siendo la principal forma de acceso a la vivienda para las familias más pobres, en un proceso, que si bien logra producir viviendas completas, representa largos tiempos para la consolidación de la vivienda, implicando un alto desgaste para las propias familias autoconstructoras.

Este retraso del proceso constructivo de la vivienda condiciona de manera significativa el desarrollo y la calidad de vida familiar.



Problemática

- El proceso de construcción de la vivienda progresiva popular es resultado de la compleja interacción entre la evolución familiar y su mejoramiento económico (Bazant, 2003:87), que es afectado por las condiciones económicas nacionales y mundiales del momento.



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

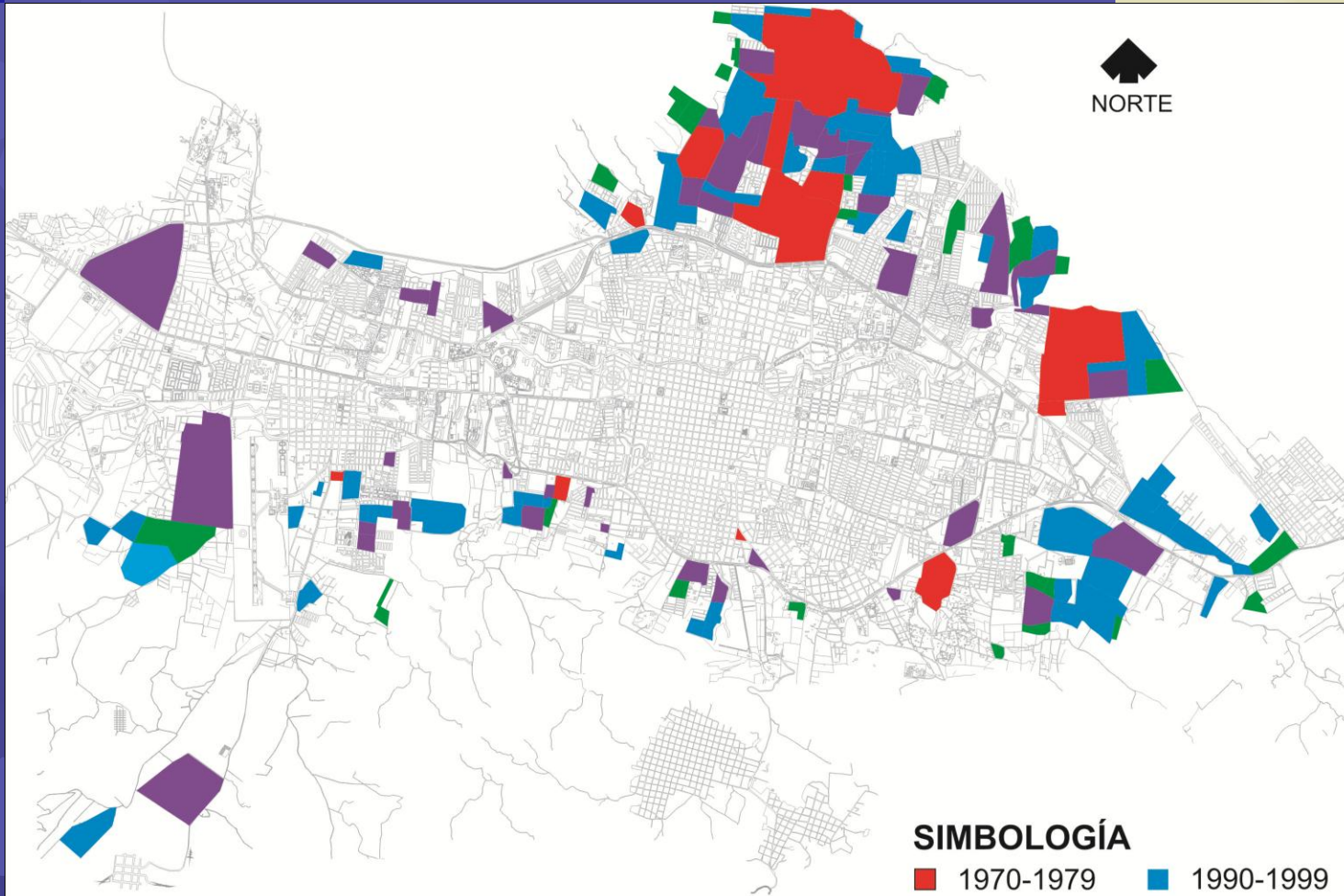
Ausencia de planeación urbana

Movilidad: derecho ciudadano



Ausencia de planeación urbana

Segregación : mercado informal de suelo



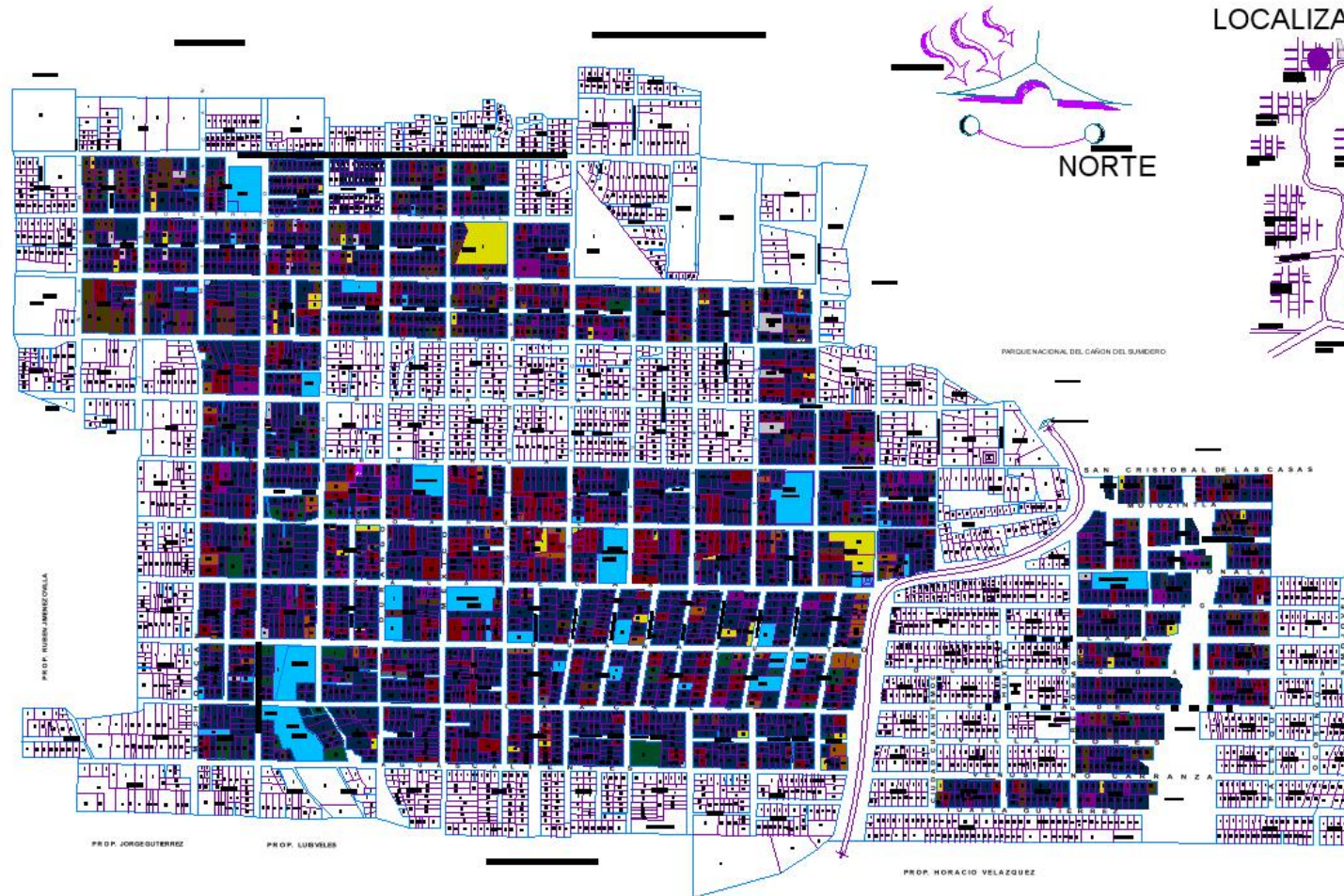
SIMBOLOGÍA

- | | |
|-------------|-------------|
| ■ 1970-1979 | ■ 1990-1999 |
| ■ 1980-1989 | ■ 2000-2004 |

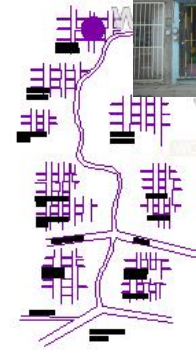


Ausencia de planeación urbana

Actividades económicas dentro del territorio



LOCALIZACION



Desigual condición de movilidad y de vivienda

- Problemas de vivienda, tanto por carencias cuantitativas (déficit) como cualitativas (ampliación, mejoramiento y mantenimiento de las viviendas), provocados por un índice de pobreza que se agudiza en razón al crecimiento demográfico
- La fragmentación del uso del suelo recrudece la segregación de estas áreas periféricas, contribuyendo a su pobreza
- Desordenado desarrollo de los asentamientos irregulares en la periferia urbana
- Infraestructura deficiente, sin diseño vial ni integración del transporte público urbano,
- Incremento tiempos y costos de recorridos, congestionamientos y contaminación ambiental.