

# Territorios fragmentados: Desigualdades en el espacio de ciudades mexicanas

Texto de Máximo Ernesto Jaramillo-Molina & Alma Luisa Rodríguez Leal Isla 01/06/21



MARÍA OROZCO

Máximo Ernesto Jaramillo Molina y Alma Luisa Rodríguez Leal-Isla analizan la configuración urbana que incrementa las desigualdades en las Zonas Metropolitanas del Valle de México y de Guadalajara.

Comparte:

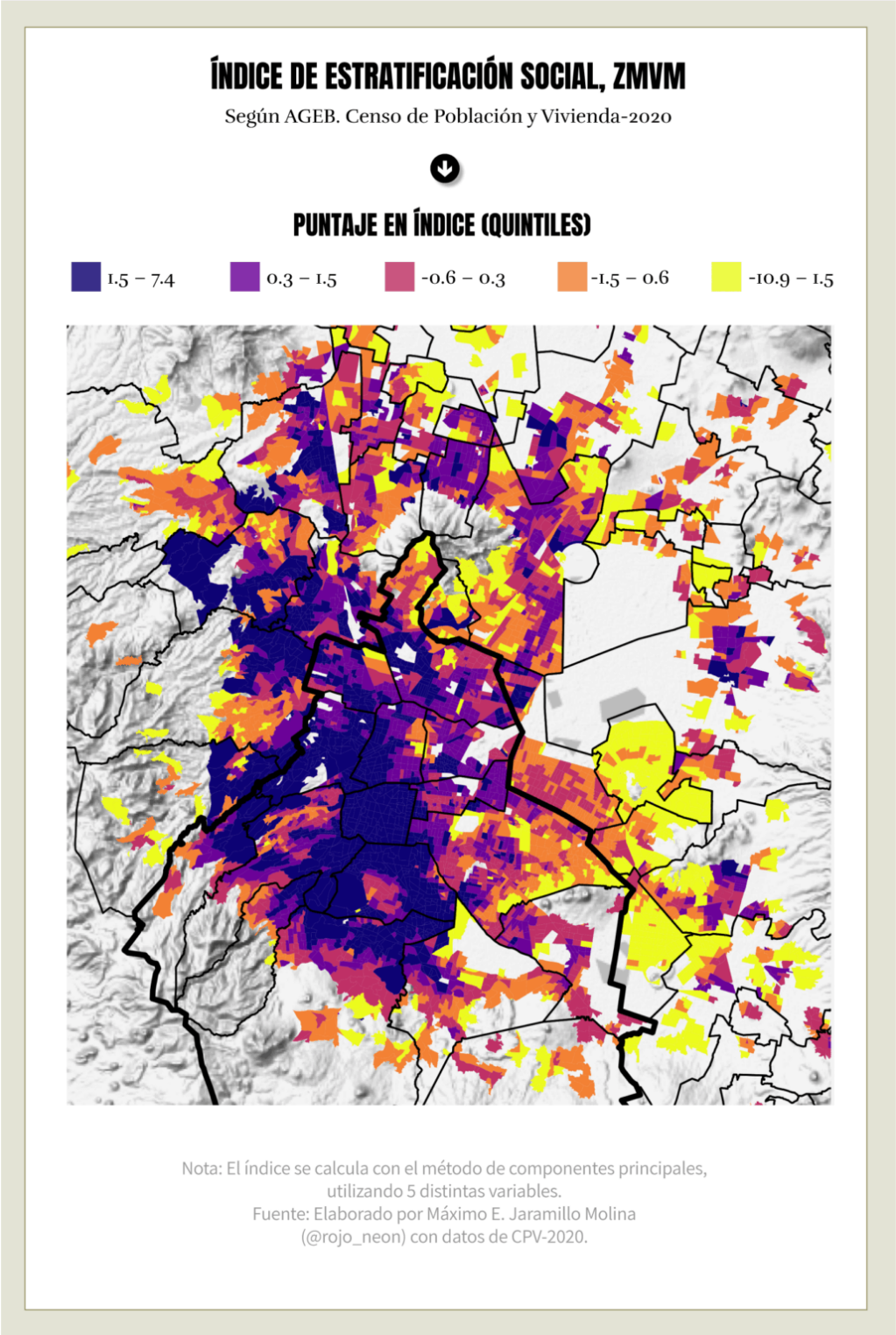
Tiempo de lectura: 13 minutos

Para algunas personas podrían ser sorprendentes las abismales diferencias económicas y sociales que pueden acumularse dentro de un mismo territorio acotado, tan pequeño como una ciudad o una zona metropolitana (ZM), desigualdades que no le piden nada a las brechas que se pueden encontrar a nivel nacional. Por ejemplo, sólo dentro de la **Ciudad de México, los ingresos promedio por persona del decil X (es**

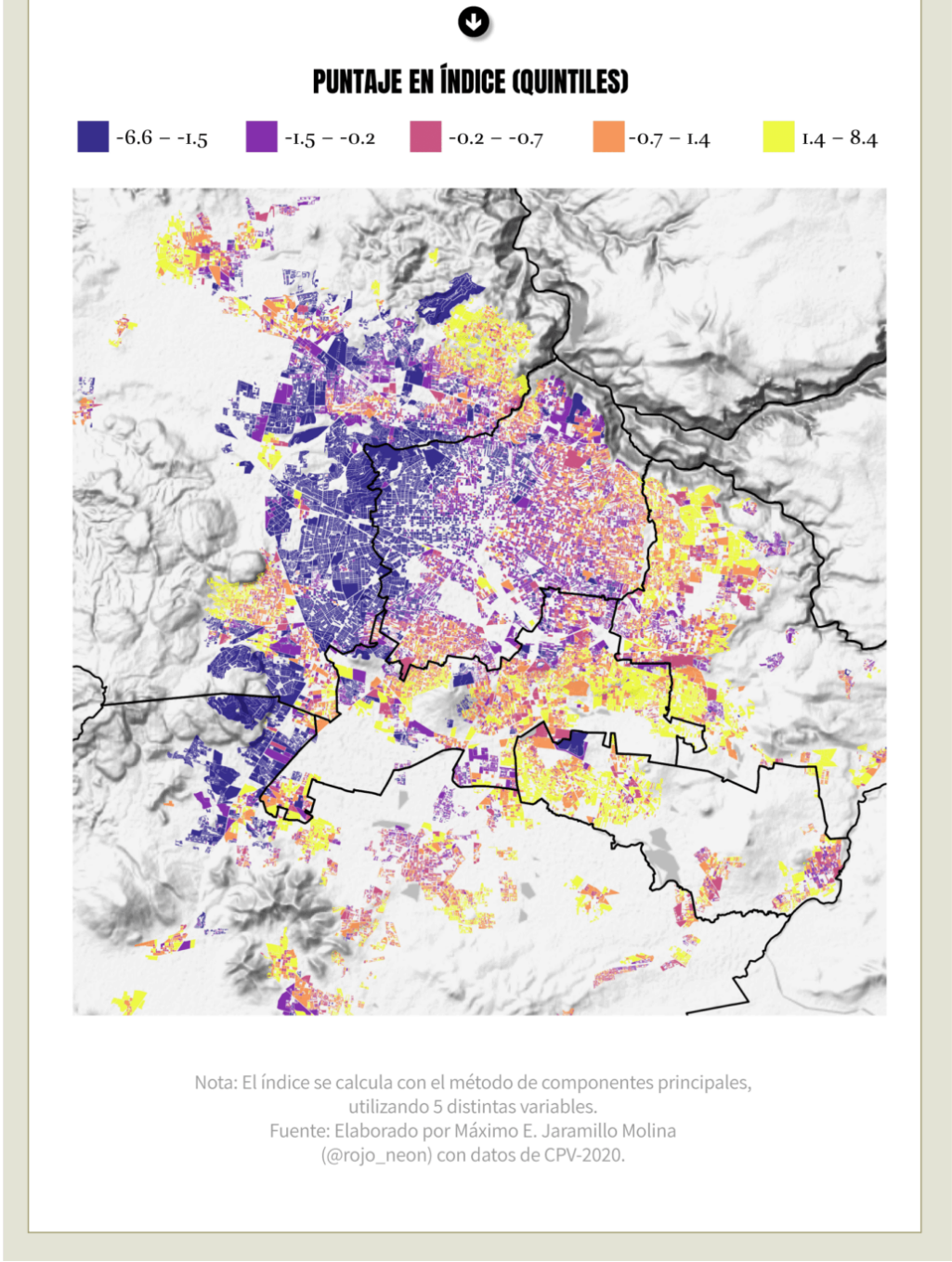
tanto menor (53 veces), mientras que en otros como en jalisco bajan aún más (36 veces) a pesar de seguir siendo inmensas.

Pero la desigualdad al interior de las ciudades adquiere un matiz especial por el importante rol que adquiere la dimensión territorial. Dicho de otra forma, al interior de las ciudades, la distribución territorial de las desigualdades no es aleatoria, sino que sigue ciertos patrones de segregación, esto es, se concentran espacialmente quienes tienen mayores ingresos o mayor riqueza y también quienes tienen menores ingresos y menor riqueza en diferentes zonas de las ciudades, por las dinámicas de los productores de vivienda, las posibilidades de autoproducción de vivienda y la limitada intervención pública en el ordenamiento urbano. Podemos visualizar dichas diferencias y patrones de una manera muy intuitiva, por ejemplo, con los distintos mapas que muestran la segregación de las ciudades, por ejemplo en los que se muestra a continuación.

Imagen 1: Mapas de segregación urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México y de Guadalajara.







Estos patrones de segregación se reproducen en distintas ciudades del país y, de hecho, algunas investigaciones ponen evidencia que en las últimas décadas se han segregado más aún (como en el caso de la Ciudad de México) y/o en mayor medida expulsan de las áreas centrales a la población de bajos ingresos, obligándoles a residir en áreas periféricas de la ciudad, por ejemplo en Guadalajara.

En el resto de este artículo, estaremos mostrando cómo estas diferencias territoriales dentro de las ciudades se relacionan con un número amplio de desigualdades en distintas dimensiones que afectan al bienestar de la ciudadanía y su “derecho a la ciudad”. De acuerdo con ONU-Hábitat, el derecho a la ciudad consta de 8 componentes, de los cuales al quinto de ellos le llaman “ciudades accesibles y asequibles”. Dicho componente implica que las funciones de una ciudad o asentamiento humano deberían garantizar “el acceso equitativo y asequible a la vivienda, los bienes, los servicios y las oportunidades urbanas, en particular para las mujeres, los grupos marginados y las personas con necesidades especiales”.

Así pues, el lugar de residencia se vuelve una variable sumamente importante dentro de las ciudades, pues asegura o limita el acceso a los servicios y oportunidades urbanas para las familias y la ciudadanía en general. Los asentamientos o colonias en las que predominan familias de clase alta tienen mejor acceso a infraestructura y servicios tanto por la fuerte inversión gubernamental, como por las acciones de los

grupos sociales a sus servicios (incluso, limitando la libertad de tránsito al establecer barreras físicas de acceso, de forma legal o ilegal). Veamos a continuación algunas desigualdades urbanas en distintas dimensiones.

## La desigualdad de *lo público*

En ese sentido, la infraestructura que da el acceso a derechos sociales, como el derecho a la salud o la educación, también están claramente distribuidos de manera desigual en el territorio dentro de las ciudades. En el caso mexicano, un ejemplo inmediato es el de la CDMX, donde para algunas alcaldías céntricas como Cuauhtémoc o Benito Juárez hay una alta disponibilidad de unidades médicas del primer nivel de atención del sector público, con una unidad por cada 6 mil y 9 mil habitantes respectivamente, mientras que en otras alcaldías del oriente de la ciudad como Iztacalco e Iztapalapa se multiplica hasta por cuatro veces (33 mil y 28 mil, respectivamente). **Algo similar sucede con los hospitales de segundo y tercer nivel: por ejemplo, en Cuauhtémoc hay 9 unidades médicas de tercer nivel, mientras que en Milpa Alta y Cuajimalpa no hay ninguna.**

Entrando a la dimensión educativa, en la ciudad de Guadalajara, la disponibilidad de bachilleratos (de escuelas de educación medio superior) está claramente sesgada al lado poniente de la ciudad, esto a pesar que la mayoría de la población de la ciudad vive al lado oriente<sup>3</sup>. Del mismo modo, en la Ciudad de México la oferta educativa es inequitativa territorialmente, al grado que **20% de los estudiantes de primaria, secundaria y bachillerato en Iztapalapa tienen que salir de su alcaldía para ir a la escuela.** De hecho, en las alcaldías Tláhuac, Xochimilco e Iztapalapa hay solamente una escuela primaria por cada 227 niñas y niños, mientras que en Miguel Hidalgo hay una escuela por cada 124.

Lo mismo se replica en el caso de acceso a servicios públicos. En la Ciudad de México,<sup>4</sup> en los asentamientos informales en las alcaldías de Xochimilco, Milpa Alta, Tláhuac (en pueblos como Mixquic, por ejemplo) y, en general, en Iztapalapa, es más caro acceder a servicios básicos<sup>5</sup>, mientras que quienes están en la parte más alta de la distribución del ingreso pueden darlos por hecho<sup>6</sup>.

Uno de los problemas más complicados es el de **acceso a agua entubada**. Necesitan abastecerse de agua para destinar a las tareas domésticas de higiene y limpieza en diversos asentamientos informales, como Ampliación Conchita en Tláhuac, donde Álvaro explicaba que no tienen drenaje y tienen que batallar por la pipa de agua<sup>7</sup>.

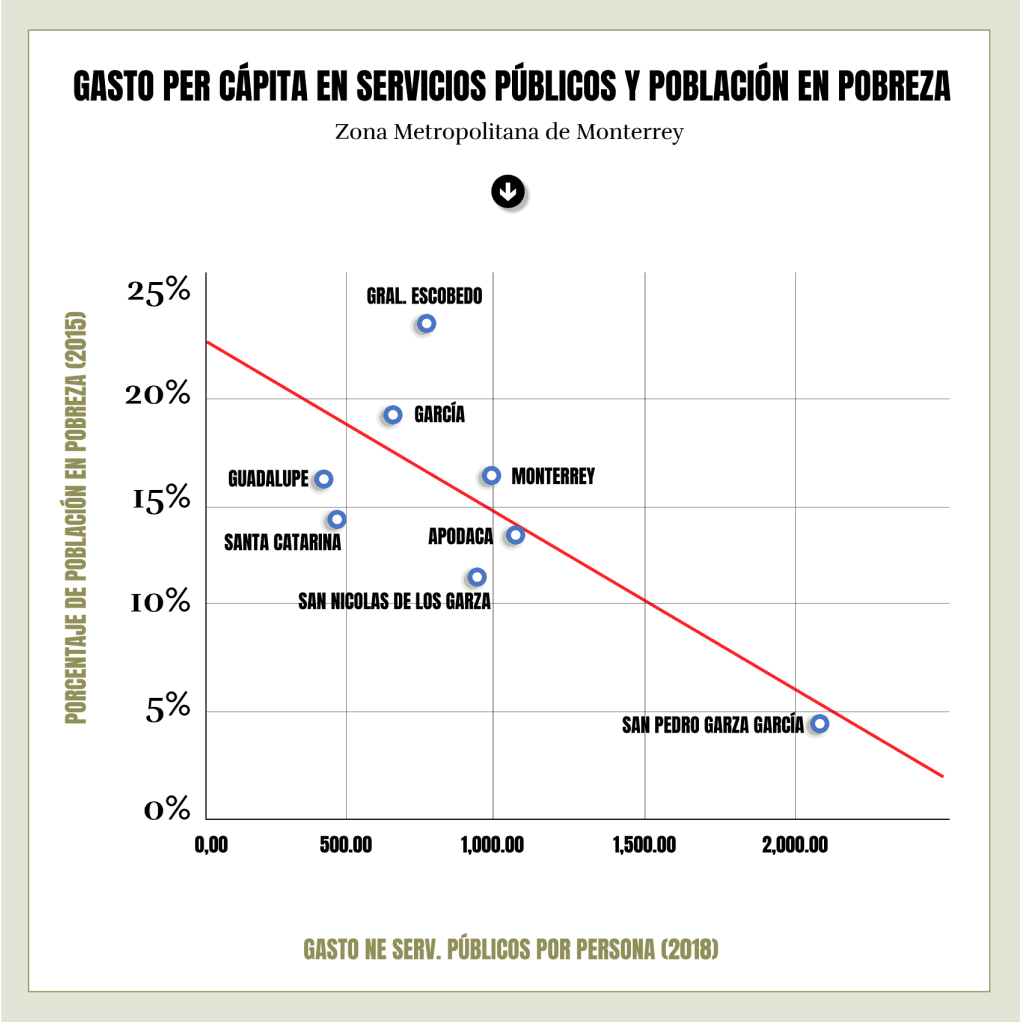
Por otro lado, no se puede proveer de **infraestructura eléctrica** a las viviendas que no cuentan con el derecho a uso del suelo, se les ha “permitido” establecerse y construir sus viviendas en estas zonas porque no hay reservas territoriales suficientes ni provisión de vivienda social<sup>8</sup>, en general, en las ciudades mexicanas, aunque aún más notoriamente en la Ciudad de México. Por lo tanto, **en asentamientos informales**

“Dado que no hay servicios formalizados por el gobierno, hay algo que se llama faenas. Los vecinos se organizan para cambiar un cable de luz, todos tienen que participar y deben cooperar con dinero... Si en algún momento en la calle principal hay muchos hoyos, hay que echar escombros y compactarlo. [no hay pavimento ni en la colonia ni en los accesos]. Muchas cosas en las que como comunidad nos unimos para realizar, dadas las carencias que tenemos en cuestión de servicios”.

En este tipo de asentamientos no suelen contar con pavimento, drenaje, alumbrado público y demás servicios que solemos dar por hecho en otras zonas de la ciudad.

“Hay planes de pavimentar cuando nos den uso de suelo. Antes no se puede. Pero hasta ahorita, nadie ha cumplido nada. En otras colonias hay pavimento, drenaje y eso [allí usan fosas sépticas]” (Connie, Tizicilpa, Xochimilco).

Al final de cuentas, todas las desventajas territoriales frente a lo público suelen ser coherentes: **benefician siempre a las mismas zonas y perjudican a otro grupo constante de lugares**. Un ejemplo de tal coherencia y multidimensionalidad es la Zona Metropolitana de Monterrey en México, donde hay evidencia de cómo el gasto per cápita en servicios públicos es casi 5 veces mayor entre San Pedro Garza García y Guadalupe. De hecho, dichas desigualdades en los servicios públicos se relacionan con los niveles de pobreza: en la gráfica siguiente puede encontrarse claramente cómo mayores niveles de gasto público per cápita se relacionan con menor prevalencia de pobreza en los municipios de la metrópoli.



Como se puede observar, la desigualdad en términos del gasto público se refleja en una multiplicidad de distintas dimensiones del bienestar. Lo público en las ciudades es desigual.

intereses y temas que atrae particularmente a la participación ciudadana de muchas familias es la planeación urbana y el uso de suelo, ya sea por las implicaciones en la plusvalía del valor de sus propiedades, así como por el interés evidente que hay en la calidad de la infraestructura y los servicios que caracterizan el espacio que cada grupo social habita y por lo visible de sus consecuencias<sup>11</sup>.

## Desplazamientos desiguales y movilidads condicionadas

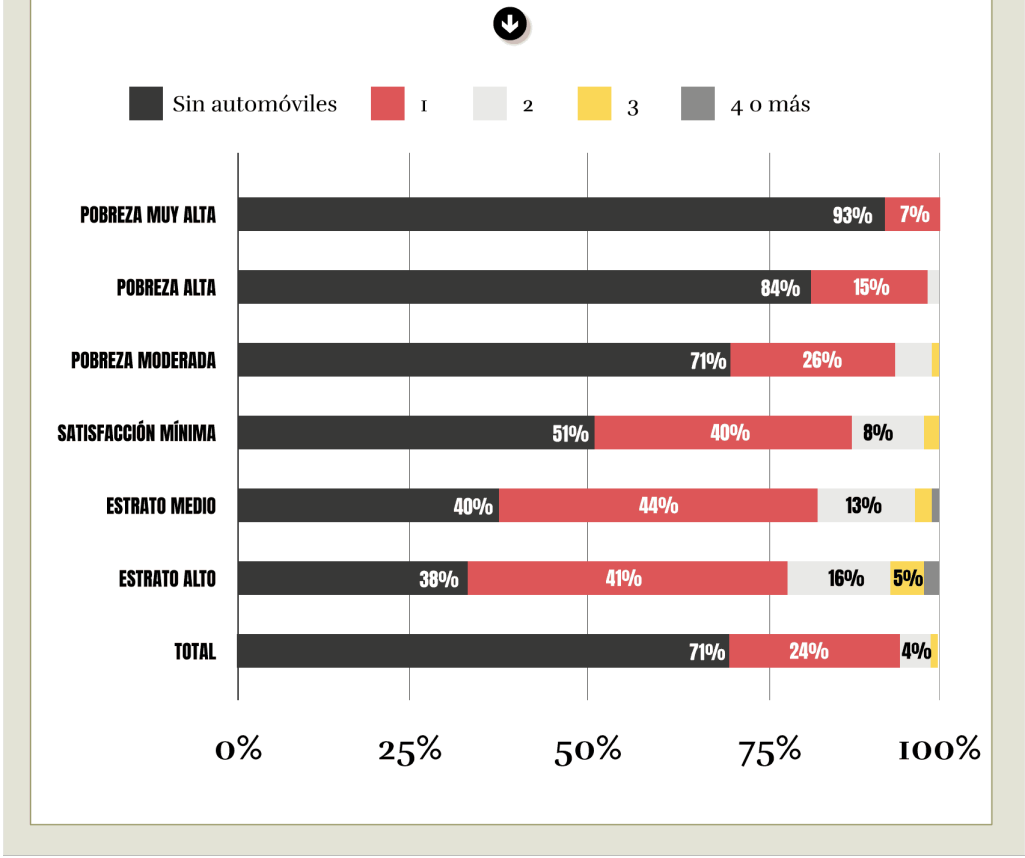
En las ciudades es de vital importancia la distancia que hay que recorrer desde el lugar de residencia hacia la infraestructura y los espacios públicos. Es por esto que se vuelven muy relevantes las diferencias que hay en las distancias que requieren recorrer los hogares de distintos estratos socioeconómicos. En ese sentido, otra de las dimensiones importantes en términos de desigualdad cuando hablamos de su expresión y materialización dentro de las ciudades, son las formas y prácticas de los desplazamientos internos y cómo estos reflejan la noción desigual que tenemos del derecho a acceder completamente a ella. Por lo anterior, es inevitable hablar de las desigualdades en torno a la movilidad y el transporte.

La primera referencia obligada son las distintas formas de movernos dentro de la ciudad, condicionadas por el estrato y las necesidades que tienen las personas. Por ejemplo, en la Zona Metropolitana del Valle de México ([donde se cuenta con abundante información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía Informática sobre el tema](#)), hay evidencia de que al menos la mitad de los viajes son realizados en alguna combinación de transporte público y/o caminando, mientras que sólo uno de cada cinco viajes se hace en automóvil.

Como ya se adelantaba, según los datos del INEGI, hay grandes diferencias según estratos: 76% y 72% de los viajes realizados caminando y en bicicleta se relacionan con el estrato bajo y medio bajo, respectivamente<sup>12</sup>. En cambio, 62% de los viajes que se realizan en automóvil corresponden a los estratos medio y medio alto. Además, de los 6.6 millones de viajes realizados diariamente en automóvil, 68% se realizan sólo con el conductor o la conductora, sin ningún pasajero.

Las diferencias en cómo nos movemos son claras y abismales. Mientras que sólo 5% de los hogares con *pobreza muy alta* son propietarios de un automóvil, el 62% de los hogares de *estrato alto* tienen al menos uno (y de hecho uno de cada cinco hogares de este estrato tienen dos automóviles o más)<sup>13</sup>.





Dadas las diferencias en cómo nos movemos dentro de la ciudad, lo lógico sería pensar que la inversión pública se enfocaría en mejorar el bienestar de la mayoría, mediante la inversión en transporte público por sobre la infraestructura aprovechada por el transporte privado, especialmente los automóviles. Pero la realidad es otra. Para 2015, se destinaba al automóvil el 87% de los recursos invertidos en el país en proyectos de movilidad provenientes de recursos federales, esto a pesar de representar sólo 21% de los viajes realizados. A su vez, la inversión en transporte público representó menos del 1% para el año citado, aunque casi la mitad de los viajes son realizados en este medio<sup>14</sup>.

De este modo, la inversión pública beneficia a unos pocos y perjudica al resto. Además, la evidencia muestra que mayor infraestructura para los automóviles termina incrementando el tráfico en el corto, mediano y largo plazo<sup>15</sup>. Peor aún, esta minoría de automóviles privados y sus conductores generan hasta 66% de la contaminación en la CDMX, por ejemplo. Ya ni hablar de los privilegios fiscales con los que cuentan los propietarios de automóviles en los descuentos y exenciones que constantemente se hacen al pago del impuesto de tenencia, el cual es un impuesto sumamente progresivo (es decir, cobra más de los más ricos, como se puede entender por la gráfica anterior mostrada) cuyos recursos recaudados podrían etiquetarse para la mejora del transporte público en las ciudades.

Al decir que la inversión pública en movilidad beneficia a unos pocos y perjudica al resto, podría interpretarse como una declaración muy fuerte, pero estas inversiones en vialidades que dejan de destinarse al transporte público, a la infraestructura peatonal y ciclista, así como a vigilar los límites de velocidad que estas amplias vialidades permiten, ocasionan hechos viales que con frecuencia cobran vidas de quienes caminan y se desplazan en bicicleta (que son en mayor proporción de estratos bajos, como ya se ha mencionado). Cabe destacar la desigualdad de conducir un vehículo que pesa toneladas y tiene la capacidad de ocasionar

a otras personas en las calles (además de que no tienen externalidades negativas para otras personas, como las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados).

En el Área Metropolitana de Guadalajara fallecieron 13 ciclistas en hechos viales durante 2020 y han fallecido 4 a lo largo del 2021; además, durante la administración gubernamental del gobernador Alfaro no se ha añadido un solo kilómetro de ciclovías En Monterrey en 2020 se han registrado 22 muertes de ciclistas en hechos de tránsito En la Ciudad de México hay datos más detallados y actualizados: en 2021 han llamado para reportar que se han encontrado 15 cadáveres de personas atropelladas, se ha llamado para reportar 9 detenciones ciudadanas a quienes han atropellado personas, se ha llamado a urgencias médicas por 176 accidentes ciclistas y por 1,323 personas lesionadas por atropellamiento.

## Ser mujeres en una ciudad desigual en extremo

Las ciudades se habitan diferenciadamente por género. Se diseñaron y planearon así principalmente a partir de la revolución industrial europea, cuando se hizo más pronunciada la separación de los espacios de la reproducción de la fuerza de trabajo en los hogares y de la producción en fábricas y se hizo extensiva a la mayor parte del mundo a través de las actividades “colonizadoras” (de despojo) de los países europeos en otros continentes<sup>16</sup>.

Estas prácticas de diseño urbano que separan las tareas de reproducción y producción asumen una división sexual del trabajo que asigna a las mujeres el rol de cuidadoras y asume que permanecen en casa y son relativamente inmóviles, mientras que los hombres, proveedores, se desplazan. Al diseñar usos de suelo, rutas de transporte y sus frecuencias de paso con estos supuestos, refuerzan las desigualdades de género<sup>17</sup>.

En la Ciudad de México, las mujeres suelen hacer más viajes caminando respecto de los hombres, y las inversiones en infraestructura peatonal se han hecho solamente en zonas centrales de la ciudad y no en las áreas más alejadas, ignoradas por la inversión pública donde la movilidad peatonal de las mujeres es mayor.

El diseño urbano y las opresiones que afectan tanto a las mujeres, como a otros grupos minoritarios de género, terminan por generar a estos grupos la sensación de que no pertenecen al ámbito de lo público, lo que de nueva cuenta refuerza las desigualdades sociales que enfrentan<sup>18</sup>.

Mireya vive en Río de los Remedios, Gustavo A. Madero, y su trabajo está muy cerca de su casa, pero toma decisiones de movilidad dentro de la ciudad motivadas por la inseguridad y el acoso. No le gusta salir de noche para no exponerse y para ir a trabajar:

Veamos con mayor profundidad algunas expresiones de lo anterior. En la Ciudad de México se viven desigualdades de



Según la metodología participativa implementada por la Semovi con 3,301 participantes, de las cuales el 65% eran mujeres de las alcaldías Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, los hombres tenían como prioridades mejorar la infraestructura y disminuir el tiempo de viaje, mientras que las mujeres priorizaban menos violencia de género y más comodidades para viajar con niñas, niños y adultos mayores.

Esta preocupación por la violencia de género es la que hace que Mireya pida a su pareja que la acompañe al metro cada vez que sale de su casa hacia el trabajo por el temor que le infunden los muchos letreros desplegados de mujeres desaparecidas. En todos los trayectos que realiza mira a su alrededor y está siempre alerta, además evita salir de noche.

En este mismo ejercicio las mujeres señalaron que el modo de transporte que más utilizaban era caminar, superando ligeramente a los hombres que señalaron este modo como el más usado. Los hombres señalaron el metro como el modo de transporte más utilizado y era el segundo lugar para las mujeres. El porcentaje de hombres que emplea la bicicleta como medio de transporte supera por mucho al de las mujeres, cuando en el resto de los porcentajes están más cerca entre sí. Esto puede relacionarse tanto con las actividades de cuidado, que implican trasladarse con niños, niñas u otras personas dependientes, como con la percepción de seguridad.

En encuestas realizadas de forma digital para el mismo diagnóstico colaborativo de la Semovi, con una participación de 315 personas que compartieron historias de viaje, se da cuenta de que cerca del 15% de las mujeres señalaba que un criterio que determinaba su movilidad era su género, frente al 0% de los hombres.

## Espacio y reproducción de las desigualdades

Al cúmulo de desigualdades urbanas, se añaden las experiencias diferenciadas por género que hacen menos *amable* la ciudad para algunos grupos de población. No se recuperaron experiencias aquí de la comunidad LGBTTTIQ+ y tampoco se cuenta con experiencias de personas con discapacidad, pero se sabe que estas circunstancias añaden problemáticas a la ya de por sí desigual distribución de ventajas y desventajas en la ciudades.

Es por esto que todo análisis de desigualdad en términos locales y urbanos debe de rescatar la importancia de la territorialidad, de la segregación residencial, del acceso diferenciado a derechos sociales y servicios públicos, y de la movilidad urbana, así como sus consecuencias en términos de acoso y hasta riesgos de accidentes o muerte. Incluir el análisis espacial en la toma de decisiones de políticas públicas puede ser fundamental para realmente lograr luchar contra la reproducción histórica de la desigualdad o, en cambio, para

y segregación social en México. (<https://libros.colmex.mx/tienda/ciudades-divididas-desigualdad-y-segregacion-social-en-mexico>).

2 Ver Pattillo, M. (2008). “Race, class, and neighborhoods” en Annette Lareau & Dalton Conley (Eds.), *Social Class: How Does It Work?* Russell Sage Foundation; eBook Academic Collection (EBSCOhost).

3 Sobre las particularidades específicas de la ciudad de Guadalajara y su división en torno al oriente y poniente de la ciudad, [leer acá](#).

4, 5, 6, 7, 8 y 9 Zulaica, Pablo, y Carla Colomé. “Lo caro de vivir en la clase baja.” *Chilango*, octubre 1, 2018. <https://www.chilango.com/noticias/reportajes/lo-caro-de-vivir-en-la-clase-baja/>.

10 Dahl, R. (1961). *Who governs*. Yale University Press.

11 Nabatchi, T., & Leighninger, M. (2015). *Public participation for 21st century democracy*. ProQuest [Ebook Central](#).

12 [Esto tiene como consecuencia que se desincentiva a que los estratos bajos viajen más o en distancias más largas](#).

13 Cálculos propios con base en datos del [EVALÚA CDMX](#).

14 Vale la pena hacer la acotación que se toma para este análisis la suma de inversión en infraestructura vial y en pavimentación, como equivalentes a inversión en infraestructura para automóviles. Si bien esto es cierto en gran medida, se podría argumentar que esta inversión también beneficia a determinados medios de transporte público, como microbuses o combis, aunque es claro que en su gran mayoría estas vías se usan por automóviles privados en mayor proporción.

15 Puede leerse más al respecto [acá](#) y [acá](#).

16 Alcantara, E. (2001). *Urban transport environment and equity. The case for developing countries*; Terraza, H.; Orlando, M.; Lakovits, C.; Lopes Janik, V.; Kalashyan, A. (2020). *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design*. World Bank, Washington, DC.

17 Terraza, H.; Orlando, M.; Lakovits, C.; Lopes Janik, V.; Kalashyan, A. (2020). *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design*. World Bank, Washington, DC.

18 Ídem.

19 Resultados de la metodología llamada encuestas de pared que consistía en la presentación de encuestas impresas en rotafolios que se pegaban a la paredes cercanas a los puntos de acceso a Puntos de Innovación, Libertad, Artes y Saberes (Pilares) y Fábricas de Artes y Oficio (FARO) en las alcaldías mencionadas.

20 Zulaica, Pablo, y Carla Colomé. “Lo caro de vivir en la clase baja.” *Chilango*, octubre 1, 2018. <https://www.chilango.com/noticias/reportajes/lo-caro-de-vivir-en-la-clase-baja/>.