



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE YUCATÁN

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Maestría en Arquitectura

Análisis de los procesos de la integración de las áreas habitacionales de  
la periferia de la ciudad de Mérida 2000-2010

Tesis presentada por:

Aída Georgina Martínez Rosado

Becario CONACYT No. 259872

En opción al grado de Maestro en Arquitectura

Mérida, Yucatán, México

2014

Tutor

**Arq. Alfredo J. Alonzo Aguilar M. en C.**

Asesores:

**Dr. en Arq. Edgardo Bolio Arceo**

**Dra. en Arq. Blanca E. Paredes Guerrero**

Dedicado a mi familia y amigos.

Esas personas que con conocimiento o sin él, formaron parte de ésta  
aventura

**Hay tanto que agradecer y tan poco espacio para hacerlo.  
No sólo las palabras son las únicas que cuentan, sino también las acciones,  
las que a veces dicen más que las palabras**

\*\*\*

Gracias, primero a **mi madre**, el motor más importante de mi vida, quien me impulsa a ser un mejor ser humano cada día.

\*\*\*

Gracias a aquellas personas a quienes les debo además del apoyo personal, el apoyo profesional, porque sin ellos este trabajo no podría haberse realizado, ni concluido: mis dos grandes asesores, quienes además de ser eso, ya forman parte de mi vida:

**Arq. Alfredo Alonzo**, mi guía profesional, personal y gurú espiritual para entender la ciudad, la arquitectura y el mundo, no tengo como agradecer toda la confianza, y todo el apoyo incondicional para revisar hasta el último detalle de éste trabajo. Gracias por estar en este camino, a veces pedregoso y a veces tan blando.

**Dra. Blanca Paredes**, quien sin importar que sea o no su alumna formal, siempre tuvo el consejo y las palabras adecuadas para mejorar éste trabajo, y de quien recibí un gran apoyo hacia mi persona. Gracias.

\*\*\*

Gracias por las palabras y acciones exactas en los momentos que más los necesite, por ser mis pequeños destellos de luz en este camino. **Gracias Arely, Gerardo, Nadia y Marco.**

A tres personitas, tan especiales, que tuvieron una gran importancia durante mi maestría, porque sin ayuda incondicional en el plano laboral, no hubiera podido tener un espacio para este trabajo. **Manuel, Roger y Wendy gracias...**

A otras tres personas, de quienes siempre recibí aliento incondicional, sobre todo cuando los días se volvían un poco lluviosos... **gracias Yuri, Julio y Luis**

\*\*\*

Un agradecimiento muy especial al **Arq. Ginés Laucirica Guanche**, por todo su apoyo y facilidades durante este largo camino, por convertirme en una hija adoptada más de su tribu. **Gracias...**

\*\*\*

Al **Dr. Edgardo Bolio Arceo**, por acceder a la revisión de éste documento en tan corto tiempo, un amplio agradecimiento.

Y finalmente a las autoridades de la FAUADY por las facilidades para concluir este proceso, al **Arq. Manuel Canto** y a la **Arq. Ligia Ancona**

**GRACIAS...**

La presente investigación es un trabajo cuya temática principal es el desarrollo urbano, específicamente de la ciudad de Mérida, Yucatán, particularmente de los procesos urbanos de integración social, urbana y político-normativa de los conjuntos habitacionales fuera de la periferia urbana respecto a la mancha urbana de la ciudad de Mérida delimitada por su anillo periférico.

Se analiza la problemática de la expansión urbana y de su principal consecuencia, la desintegración urbana y social, a través de actores sociales como lo son a) la sociedad que vive, habita y hace la ciudad y b) los actores políticos administrativos quienes norman y condicionan a la ciudad, a partir de los cuales se desarrolla este trabajo, siendo estos los lentes con los que será posible observar y analizar el problema urbano que se plantea.

A partir de 1980 la expansión territorial de la ciudad de Mérida, y el crecimiento de la población se refleja en formas espaciales de expresión urbana. La ciudad creció y dio paso a diversas problemáticas urbanas, así como el protagonismo de ciertos actores sociales, como las figuras políticas quienes utilizaron sus influencias para obtener beneficios como tierras, en puntos específicos de desarrollo de la ciudad, como también los agentes inmobiliarios quienes aprovecharon la venta de terrenos propiedad privada para establecer conjuntos habitacionales con grandes ganancias económicas. Todo lo anterior, ligado a un proceso de conurbación de la ciudad y prontamente a un proceso de consolidación de una Zona Metropolitana del Municipio de Mérida.

El saldo de éstos procesos sociales y urbanos, es una ciudad expansiva, donde se espera una alta demanda de servicios urbanos, de equipamiento e infraestructura urbana, la cual es posible sustentar actualmente sin embargo no con la misma calidad u homogeneidad esperada y cuyo futuro aún es incierto.

Este trabajo refleja una de las consecuencias más importantes de todo este proceso urbano de Mérida, identifica 3 aspectos que se afectan directamente, siendo éstos los más trascendentes a consideración de la autora, aunque no los únicos.

## CONTENIDO

### INTRODUCCIÓN

<b>EL PROBLEMA URBANO EN MÉRIDA.....</b>	<b>13</b>
A.- Problemática urbana .....	13
B.- Preguntas de investigación.....	14
C.- Hipótesis .....	15
D.- Objetivos .....	16
E.- Contenido temático y estructura del trabajo.....	17
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>19</b>
<b>PROBLEMÁTICAS DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EN CIUDADES MEXICANAS.....</b>	<b>19</b>
A.- población urbana y procesos de urbanización en el mundo y América latina.....	20
1.- La migración y la población urbana del mundo .....	20
2.- Globalización, Era tecnológica y su impacto en el desarrollo de las ciudades .....	23
B.- Las problemáticas derivadas de los procesos de urbanización de las ciudades en Latinoamérica .....	24
1.- Demanda de suelo habitable, especulación de suelo y los agentes inmobiliarios .....	25
2.- La tendencia a la fragmentación socio-espacial y las densidades urbanas.....	27
3.- Segregación urbana en América Latina y México .....	28
4.- Déficit de servicios urbanos y equipamiento .....	29
5.- Políticas, gestión y administración .....	30
C.- ANÁLISIS DEL PROBLEMA DE LA EXPANSIÓN URBANA DE MÉRIDA.....	31
1.- Migración y dinámica de la población.....	31
2.- La conformación económica de Yucatán.....	33
3.- Incorporación de los ejidos y crecimiento de la ciudad de Mérida .....	35
CONCLUSIONES .....	39
<b>CAPÍTULO II .....</b>	<b>40</b>
<b>CONCEPTOS, TENDENCIAS DE LA ESTRUCTURA URBANA.....</b>	<b>40</b>
A.- La dualidad integración-fragmentación .....	41
B.- La fragmentación y los componentes del concepto .....	42
1.- Fragmentación urbana .....	42

2.- La fragmentación residencial - espacial .....	44
3.- Tendencias de estructuración urbana .....	45
C.- Segregación .....	46
D.- Dispersión .....	49
E.- El dilema y la discusión sobre la integración-desintegración .....	50
1.- Elementos de la accesibilidad y la conectividad .....	52
2.- La vinculación espacial en las ciudades.....	54
F.- Desarrollo urbano y Planeación urbana .....	55
G.- Expansión y crecimiento urbano .....	57
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>58</b>
<b>PROPUESTA METODOLÓGICA PARA UN ESTUDIO .....</b>	<b>58</b>
<b>URBANO DE INTEGRACIÓN .....</b>	<b>58</b>
A.- Variables espaciales, sociales, económicas y políticas .....	59
1.- Variables espaciales .....	59
2.- Variables sociales .....	60
3.- Variables económicas .....	60
4.- Variables políticas .....	61
B.- INDICADORES DE LA INTEGRACIÓN.....	62
C.- Criterios de actores a investigar y escalas del estudio .....	63
1.- Actores que intervienen en los procesos de la integración urbana .....	63
2.- La Escala física del estudio.....	65
D.- La sociedad. Selección de muestras de estudio .....	66
1. Localización de las muestras de estudio respecto a la ciudad. ....	66
2. Ubicación geográfica de las muestras de estudio. ....	67
3. Densidad habitacional .....	69
4. Año de desarrollo del conjunto habitacional.....	71
5. Crecimiento, expansión y tamaño de los desarrollos habitacionales en Mérida, en el período del estudio y Vivienda de suelo formal, nueva y producida en serie.....	73
6. Oferta Socioeconómica de la vivienda.....	75
E.- Definición de las muestras del estudio.....	77
F.- Matriz de tamaños muestrales para los conjuntos habitacionales .....	81
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>82</b>
<b>DIAGNÓSTICO DE LOS CASOS DE ESTUDIO .....</b>	<b>82</b>
A.- Diagnóstico Urbano .....	83

1.- Diagnóstico de las capacidades de la infraestructura, servicios urbanos y equipamiento urbano.....	83
2.- Diagnóstico de la interacción de los conjuntos habitacionales estudiados con la ciudad de Mérida .....	108
3.- Conectividad y accesibilidad a los conjuntos habitacionales .....	121
B.- Aspectos sociales de los conjuntos habitacionales.....	125
C.- La integración en los actores políticos y normativos.....	128
1.- aspectos normativos .....	128
2.- aspectos de gobernanza.....	130
3.- aspectos financieros .....	131
D.- Análisis urbano, social y político - normativo .....	132
<b>CAPÍTULO V.....</b>	<b>137</b>
<b>DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....</b>	<b>137</b>
A.- Del análisis urbano, social y político-normativo .....	138
B.- Hallazgos en los conjuntos habitacionales estudiados, relacionados con los planteamientos de otros autores .....	142
C.- DISCUSION Y VALIDACIÓN FINAL DE LA HIPÓTESIS.....	145
D.- REFLEXION FINAL.....	150
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>152</b>
Aspectos metodológicos para estudiar la integración.....	158
1.- Estudios de la integración-fragmentación urbana.....	158
2.- Diseños de estudio de la segregación socio-urbana .....	158
anexo b.....	160
Los condicionantes generales en las ciudades .....	160
3.- Los aspectos espaciales, sociales, económicos y políticos en la integración .....	160

<b>Ilustración 1</b>	Plano de la Ciudad de Mérida. H. Ayuntamiento de Mérida 2012.....	80
<b>Ilustración 2</b>	Ilustración de la formula de matriz de tamaños en poblaciones finitas .....	81
<b>Ilustración 3</b>	Esquema de vialidades, accesos, equipamiento urbano y servicios urbanos.....	94
<b>Ilustración 4</b>	Inundación en vialidades del conjunto Villas de Oriente .....	94
<b>Ilustración 5</b>	Equipamiento en el conjunto Villas de Oriente .....	95
<b>Ilustración 6</b>	Equipamiento recreativo en el conjunto Villas de Oriente.....	95
<b>Ilustración 7</b>	Equipamiento recreativo (parque vecinal) en el conjunto .....	95
<b>Ilustración 8</b>	Esquema de zonas de influencia y dotación de las áreas recreativas .....	97
<b>Ilustración 9</b>	Áreas recreativas en Las Américas.....	97
<b>Ilustración 10</b>	Áreas de juegos en Las Américas.....	97
<b>Ilustración 11</b>	Esquema de vialidades e infraestructura de drenaje y pozos de agua. ....	98
<b>Ilustración 12</b>	Vialidades en Las Américas .....	98
<b>Ilustración 13</b>	Planta de tratamiento de aguas negras en Las Américas.....	98
<b>Ilustración 14</b>	Vialidades en Las Américas .....	98
<b>Ilustración 15</b>	Esquema de centros y nodos comerciales. ....	99
<b>Ilustración 16</b>	Áreas comerciales en Las Américas .....	99
<b>Ilustración 17</b>	Áreas comerciales en Las Américas .....	99
<b>Ilustración 18</b>	Esquema de vialidades e infraestructura de drenaje y pozos de agua. ....	101
<b>Ilustración 19</b>	Zona escolar en Ciudad Caucel .....	101
<b>Ilustración 20</b>	Escuela Preescolar Ciudad Caucel .....	101
<b>Ilustración 21</b>	Esquema de vialidades e infraestructura de drenaje y pozos de agua. ....	102
<b>Ilustración 22</b>	Áreas destinadas a zonas recreativas en Ciudad Caucel.....	102
<b>Ilustración 23</b>	Área recreativa Ciudad Caucel.....	102
<b>Ilustración 24</b>	Esquema de vialidades y accesos. ....	103
<b>Ilustración 25</b>	Vialidades de acceso al conjunto Ciudad Caucel .....	103
<b>Ilustración 26</b>	Vialidades principales en el conjunto Ciudad Caucel .....	103
<b>Ilustración 27</b>	Esquema de vialidades y accesos. ....	105
<b>Ilustración 28</b>	Vialidades de acceso al conjunto Villas de Oriente .....	105
<b>Ilustración 29</b>	Rupturas en las vialidades del interior del conjunto.....	105
<b>Ilustración 30</b>	Esquema de área de juegos e influencia, y escuelas.....	106
<b>Ilustración 31</b>	Escuela primaria en Villas de Oriente.....	106
<b>Ilustración 32</b>	Al fondo, jardín de niños y al frente área de juegos infantiles en el conjunto habitacional .....	106

<b>Gráfico 1</b>	Población del mundo en miles de millones de personas.....	21
<b>Gráfico 2</b>	Población urbana en el mundo en miles de millones de personas.....	22
<b>Gráfico 3</b>	Población urbana en América latina y el Caribe y en México en millones de personas.....	23
<b>Gráfico 4</b>	Tendencia de crecimiento de la población de Yucatán desde 1910 hasta 2010 .	31
<b>Gráfico 5</b>	Evolución del crecimiento de la población en Mérida en el período 1900-2010 ....	33
<b>Gráfico 6</b>	Evolución de la expansión territorial de Mérida. Crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Mérida.....	36
<b>Gráfico 7</b>	Evolución histórica de la mancha urbana de la Ciudad de Mérida. ....	38
<b>Gráfico 8</b>	Línea de tiempo de los principales acontecimientos relacionados con la expansión urbana de la ciudad de Mérida en el período entre los años 2000 y 2010.....	73
<b>Gráfico 9</b>	Lugar de traslado de los habitantes de los conjuntos habitacionales para realizar actividades laborales. ....	108
<b>Gráfico 10</b>	Distancias promedio de los conjuntos habitacionales respecto al centro de la ciudad y a la periferia urbana. ....	109
<b>Gráfico 11</b>	Comparativa de los tiempos empleados por los entrevistados para trasladarse a sus centros de trabajo.....	110
<b>Gráfico 12</b>	Medio de transporte utilizado para trasladarse a los centros de trabajo.....	111
<b>Gráfico 13</b>	Lugar donde las personas en edad escolar acuden a realizar sus estudios.....	113
<b>Gráfico 14</b>	tiempo empleado por las personas en edad escolar para trasladarse a centros educativos .....	114
<b>Gráfico 15</b>	Medios de transporte utilizado por las personas en edad escolar para acudir a sus centros de estudios. ....	115
<b>Gráfico 16</b>	Lugar donde las familias acuden para visitar a familiares y amigos. ....	116
<b>Gráfico 17</b>	Tiempos de traslado de las familias para visitar familiares y amigos. ....	116
<b>Gráfico 18</b>	Lugar de traslado de las familias para realizar actividades recreativas. ....	117
<b>Gráfico 19</b>	Tiempo de traslado de las familias para realizar actividades recreativas. ....	118
<b>Gráfico 20</b>	Lugar de traslado para acudir a realizar consultas médicas y/o emergencias básicas de la salud. ....	119
<b>Gráfico 21</b>	tiempos de traslado para realizar consultas o emergencias médicas.....	120
<b>Gráfico 22</b>	Medio de transporte utilizado para acudir a consultas médicas o emergencias. ....	120
<b>Gráfico 23</b>	Percepción de unidad entre los vecinos de cada conjunto habitacional.....	125
<b>Gráfico 24</b>	Problemas sociales relacionados con la inseguridad.....	127
<b>Gráfico 25</b>	Problemas sociales relacionados con la discriminación a ciertos grupos de personas.....	127

<b>Tabla 1.-</b> Indicadores espaciales para el análisis de problemáticas urbanas .....	59
<b>Tabla 2.-</b> Indicadores sociales para el análisis de problemáticas urbanas .....	60
<b>Tabla 3.-</b> Indicadores económicos el análisis de problemáticas urbanas .....	61
<b>Tabla 4.-</b> Indicadores político-espaciales.....	61
<b>Tabla 5</b> Tabla de especificaciones de los niveles de densidad de vivienda., .....	71
<b>Tabla 6</b> Tabla de número de viviendas obtenidas por cada conjunto habitacional ubicados en diversos puntos de la ciudad de Mérida. ....	74
<b>Tabla 7</b> Clasificación homologada de valor de vivienda.....	75
<b>Tabla 8</b> Clasificación de la vivienda por CONAVI, .....	76
<b>Tabla 9</b> Tabla comparativa de las viviendas de los fraccionamientos Villas de Oriente, Ciudad Caucel, Las Américas y Santa Cruz .....	79
<b>Tabla 10</b> Tamaño de la muestra de cada uno de los conjuntos habitacionales.....	81

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación es un trabajo cuya temática principal es el desarrollo urbano, específicamente de la ciudad de Mérida, Yucatán, particularmente de los procesos urbanos de integración social, urbana y político-normativa de los conjuntos habitacionales fuera de la periferia urbana delimitada por su Anillo Periférico.

Se analiza la problemática de la expansión urbana y de su principal consecuencia, la integración urbana y social, que se aborda en dos fenómenos que lo constituyen: la primera, la segregación social, que de acuerdo a autores como Iracheta y Bolio (2012) se expresa en concentraciones espaciales de grupos de población de bajos ingresos en colonias del sur y en formas de la estructura urbana condicionada por la jerarquización y distribución de inversiones; y la segunda, la fragmentación espacial expresada en aislamiento espacial de las partes de la ciudad, en el caso de Mérida a través de conjuntos habitacionales ubicados fuera de la periferia urbana.

Este trabajo presenta el fenómeno de la integración a través de actores sociales como lo son a) la sociedad que vive, habita y hace la ciudad y b) los actores políticos administrativos quienes norman y condicionan a la ciudad, siendo estos agentes fundamentales con los que será posible observar y analizar el problema urbano que se plantea.

La integración socio-urbana de la ciudad de Mérida se analizó empleando una muestra de cuatro conjuntos habitacionales, utilizando tres variables: la espacial, la social y la política-normativa; identificando la desintegración de éstos conjuntos en aspectos de fragmentación de servicios urbanos (equipamiento e infraestructura urbanos), en aspectos sociales de problemas de seguridad que limitan la integración social y la convivencia en los conjuntos habitacionales y, finalmente, en aspectos de fragmentación tanto de la organización administrativa, en cuanto a su capacidad para responder a las necesidades que surgen en dichos conjuntos habitacionales, así como a la falta de instrumentos normativos que regulen las condiciones urbanas e incidan a enfrentar la segregación del espacio.

## EL PROBLEMA URBANO EN MÉRIDA

---

### **A.-PROBLEMÁTICA URBANA**

En ciertas ciudades latinoamericanas, como es el caso por ejemplo de Buenos Aires, Santiago de Chile y la ciudad de México, en los procesos urbanos, se han encontrado tendencias expansivas, lo que ha ocasionado consecuencias de fragmentación y dispersión urbana. En este aspecto los desarrollos habitacionales fuera de la periferia urbana de las ciudades han constituido un elemento importante, especialmente en cuanto a su lejanía a las ciudades, a los centros económicos y, a los servicios urbanos que requieren los habitantes, con los consecuentes impactos en cuanto a conectividad, y a la calidad en los servicios urbanos, entre otros problemas sociales.

Los procesos de urbanización de la ciudad de Mérida, Yucatán, la influencia en la conformación de la mancha urbana de los procesos económicos por los que atravesó la ciudad como el cambio de vocación de una ciudad dedicada a la industria henequenera a una ciudad de servicios, la demanda de suelo habitable, así como la intervención de agentes inmobiliarios en el desarrollo y crecimiento de la ciudad, han generado problemáticas en la ciudad relacionados con su expansión y densificación, así como con la consolidación de su Zona Metropolitana.

Uno de los principales problemas de la ciudad de Mérida ha sido su expansión y sus impactos, este problema que se agudiza en el siglo XXI, a partir de las políticas de crecimiento de la ciudad establecidas en el Programa de Desarrollo Urbano de Mérida de 2003, existiendo con ello, consecuencias tales como la segregación y polarización de sectores de la ciudad (Monkkonen, 2001), falta de instrumentos normativos que incidieron en el crecimiento urbano poco planeado y problemas de gestión y administración urbana.

Se establece que existe una ruptura en los procesos de **integración** expresada en el plano urbano con una posible **fragmentación** o dispersión urbana, resultado también de una baja densidad propia de Mérida y de la inserción de desarrollos habitacionales fuera de la periferia urbana; y expresada en el plano social, a través de actores políticos y su intervención en las normativas urbanas y de la sociedad que habita la ciudad, a través de problemas de **segregación** social.

A partir de lo anterior se plantearon preguntas que dieron curso a esta investigación.

## **B.-PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN**

### **1.-Pregunta general**

- ¿Cuáles son las repercusiones de la desintegración socio-urbana resultado de la tendencia expansiva de la ciudad de Mérida en el período 2000-2010?

### **2.- Preguntas particulares**

- ¿Cómo la desintegración urbana de la ciudad de Mérida impacta en términos de estructura espacial, calidad de servicios urbanos y de conectividad a las áreas habitacionales?
- ¿Cómo la desintegración urbana influye en aspectos sociales y económicos de las áreas habitacionales fuera de la periferia de la ciudad de Mérida?
- ¿Cómo diversos agentes sociales y políticos que actúan en Mérida, Yucatán, inciden en la integración de la ciudad y que estrategias utilizan para sus intervenciones?

### **C.-HIPÓTESIS**

La desintegración socio-urbana reflejada en el período entre los años 2000-2010 en la ciudad de Mérida, agudiza problemas ya existentes en aspectos espaciales y sociales y establece otros en aspectos político-normativos.

La construcción de conjuntos habitacionales peri-urbanos, (fuera del Anillo Periférico), de la ciudad de Mérida, ha tenido impactos en términos de una fragmentación urbana en la ciudad que se refleja en la falta de conectividad y accesibilidad urbana de éstos con la ciudad de Mérida y de la ruptura espacial de la continuidad urbana

Los impactos sociales y económicos que ha ocasionado la desintegración urbana de los conjuntos habitacionales construidos en el periodo 2000-2010, fuera del Anillo Periférico en Mérida, Yucatán, se relacionan a la poca interacción social de los habitantes de dichos conjuntos respecto a la ciudad de Mérida y a la falta de servicios urbanos adecuados y suficientes en ellos, lo que contribuido a una división norte – sur basado en aspectos sociales y económicos

Los agentes relacionados con la planeación urbana en la ciudad de Mérida, Yucatán, realizan de manera dispersa sus funciones administrativas, y carecen de instrumentos normativos que permitan la organización e involucramiento de los actores políticos vinculados al proceso de la planeación urbana.

## **D.-OBJETIVOS**

### OBJETIVO GENERAL

Identificar la la desintegración de los conjuntos habitacionales periurbanos construidos en el periodo 2000-2010, respecto a la ciudad de Mérida y los impactos que dicha desintegración tiene en términos espaciales, sociales y político-normativos.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Construir un marco conceptual a partir de la identificación de problemas y fenómenos urbanos relacionados con el proceso de integración-desintegración urbana presentes en los procesos expansivos de ciudades de México y América Latina, que permitan entender dicho proceso en la ciudad de Mérida, Yucatán.
- Diseñar una propuesta metodológica que permita identificar los elementos que intervienen en el proceso de desintegración de los conjuntos habitacionales construidos en el periodo 2000-2010 en el área peri urbana de la ciudad de Mérida.
- Identificar las tendencias así como los elementos de la des-integración basados en un análisis de un trabajo de campo y gabinete de aspectos sociales, urbanos y político-normativos de la ciudad de Mérida y sus actores.
- Analizar la información de campo que se genere, relacionada a los aspectos sociales urbanos y políticos y que permitan explicar los procesos de segregación y fragmentación socio-urbana en los conjuntos habitacionales seleccionados como estudios de caso.

## **E.-CONTENIDO TEMÁTICO Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO**

La primera parte de éste trabajo, expone la problemática urbana de la ciudad y su crecimiento expansivo, agudizado por políticas urbanas, como las establecidas en el Programa de Desarrollo Urbano de Mérida, de 2003, que incidieron tanto en políticas de suelo, como la incorporación de reservas territoriales a la mancha urbana, así como otras acciones político administrativas que contribuyen en gran medida a la expansión urbana.

En el **primer capítulo**, se plantea el panorama urbano a partir de las problemáticas en las ciudades del mundo y América Latina, partiendo de sus procesos de urbanización y dinámicas de población, lo que ha dado paso a una serie de problemas relacionados a la expansión de las ciudades, tendencias espaciales y formas urbanas fragmentadas y dispersas. En este capítulo también se señalan problemas relacionados al déficit de servicios urbanos (equipamiento e infraestructura), y a la mala calidad de éstos, así como la falta de políticas públicas y normatividad que hagan frente a necesidades urbanas señaladas.

En el **segundo capítulo**, se describe que los procesos migratorios de la ciudad de Mérida, su conformación económica, el mercado de suelo y la incorporación de ejidos a la ciudad, han contribuido a su crecimiento expansivo, lo que ha ocasionado un “desarrollo urbano” fragmentado. Asimismo, se identifican conceptos, como fragmentación, dispersión, conectividad y accesibilidad, que permitirán construir referentes conceptuales, vinculados al tema de la desintegración, para entender e identificar este problema en Mérida, Yucatán.

En el **tercer capítulo**, se abordan los términos y conceptos identificados en la literatura, a partir de lo cual se desarrolló una discusión, se establecieron aspectos que se analizaron y permitieron identificar los diferentes indicadores con los que se miden dichos conceptos y fue posible, establecer los criterios finales para el estudio. Se reafirmó la importancia para el estudio en tres aspectos: sociales, urbanos, y político-normativos a partir de los cuales se realizó el análisis de los conjuntos habitacionales establecidos.

En el **cuarto capítulo**, a través de indicadores de servicios urbanos (equipamiento e infraestructura urbana), dependencia y formas de conexión y accesibilidad de los conjuntos habitacionales con la ciudad de Mérida, se realiza un análisis urbano de los aspectos relacionados con la integración social. Es importante señalar que para el análisis urbano se generó información propia, evaluándose los servicios urbanos, a partir de recorridos en los

cuatro conjuntos habitacionales seleccionados como caso de estudio, aplicándose la normatividad vigente en términos de Equipamiento Urbano y asimismo, se realizaron encuestas para conocer la opinión de los habitantes sobre los conjuntos habitacionales. A partir de esta información se analizaron las particularidades de la desintegración urbana de dichos conjuntos y su relación con el espacio urbano de la ciudad de Mérida.

En este mismo capítulo, también se analizan los aspectos normativos, de gobernanza y financiero que intervienen en el desarrollo de políticas y normas urbanas, a través de información que se generó tanto con entrevistas realizadas a ex funcionarios públicos, como de la opinión de las personas encuestadas en los conjuntos habitacionales.

En el **quinto capítulo** se encuentran las discusiones finales a partir del análisis de los 3 aspectos del capítulo anterior, conjuntamente con las discusiones y planteamientos de los autores expuestos a lo largo del trabajo, evaluándose a la luz de los resultados obtenidos en el trabajo, de la validez de la hipótesis planteada al principio de éste documento.

### PROBLEMÁTICAS DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EN CIUDADES MEXICANAS

Los procesos urbanos de las ciudades están conectados con diversos fenómenos sociales, políticos, económicos y urbanos, la incidencia de estos fenómenos señala la velocidad, forma y afectaciones de dichos procesos.

El objetivo de este capítulo es describir los procesos de urbanización en el mundo, América Latina y México, a partir de los cuales se crea una perspectiva general de las problemáticas actuales de la urbanización y en particular del problema de expansión de las ciudades y de su impacto en la desintegración. El propósito de la discusión es construir los conceptos que permitan identificar los elementos que se han investigado en otras ciudades y que contribuyen a la conformación de la ciudad de Mérida. Esta perspectiva hace referencias a fenómenos sociales como crecimiento y migración de la población y más recientemente la relación de la globalización y la era tecnológica que estructuran las ciudades.

Desde las perspectivas de lo social y de lo económico, se hará referencia a los principales sucesos, conceptos y fenómenos con sus diversos aspectos, primero las ciudades del mundo, para más adelante enfocarse en América Latina al considerarse éstas similares de las ciudades Mexicanas, y posteriormente a la ciudad de Mérida, en donde se identifican a grandes rasgos los fenómenos y sucesos que han acontecido en su proceso de urbanización a partir de su consolidación después del período del auge henequenero hasta la actualidad.

Se especifica, también, la problemática y demás acontecimientos urbanos a partir de los cuales la ciudad de Mérida ha desarrollado una serie de consecuencias urbanas trascendentes y vitales para el adecuado desarrollo, crecimiento y planeación de ella.

## **A.-POBLACIÓN URBANA Y PROCESOS DE URBANIZACIÓN EN EL MUNDO Y AMÉRICA LATINA**

El proceso de urbanización es un fenómeno antiguo de la humanidad, primero a partir de la organización de asentamientos en sus diversos niveles, sociales y de supervivencia, después y con el paso del tiempo la organización social se hizo más compleja hasta conformar asentamientos que no sólo cubrían las necesidades de supervivencia sino que cubría otras necesidades menos urgentes y más complejas como las políticas, económicas y espaciales.

A partir de la revisión bibliográfica, se concluye que los procesos de urbanización en el mundo responden principalmente a dos condicionantes, 1) La social, relacionada con el crecimiento de la población del mundo y su migración a las ciudades y 2) La económica, que puede condicionar que una ciudad pueda crecer, su velocidad y competitividad, a través de modelos económicos como lo es el capitalismo y de fenómenos económicos, como lo es la globalización, esto sin embargo no significa que sean los únicos aspectos que condicionan a las ciudades.

### **1.-LA MIGRACIÓN Y LA POBLACIÓN URBANA DEL MUNDO**

La urbanización más que un fenómeno es un proceso por el que las ciudades atraviesan constantemente a diferentes velocidades, parte importante del crecimiento y desarrollo de las ciudades está relacionado con la migración de las poblaciones rurales a asentamientos urbanos, que es básicamente lo que convierte un asentamiento de grupos de personas en ciudad y más adelante en una metrópoli, ésta migración se da por la búsqueda de las poblaciones rurales de ofertas de empleo y mejores servicios.

El crecimiento de la población total del mundo, es un factor clave en el crecimiento de las ciudades del mundo, de acuerdo a la información obtenida de la ONU, en su "Informe de las Perspectivas de la Población del Mundo", hacia 2010, la población del mundo ascendía a 6,916,163,482 de personas y para Octubre de 2011 se esperaba que la población del mundo llegará a 7,000,000,000 de personas.

El problema del crecimiento del número de ciudades, el crecimiento de población de cada ciudad y sus procesos expansivos tienen su origen social, en parte, en un aumento de la población del mundo.



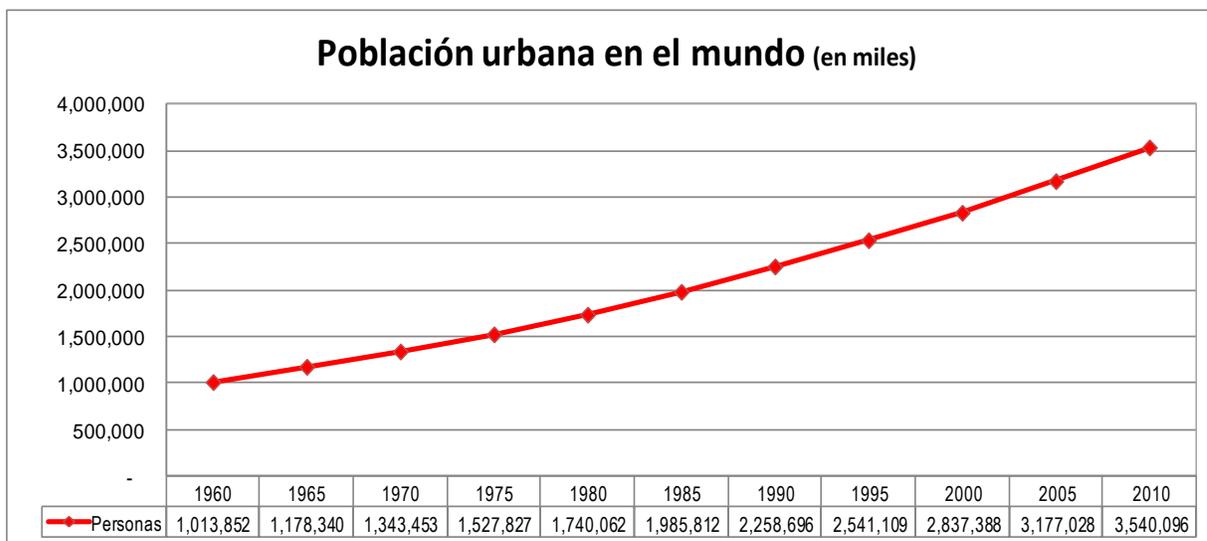
**Gráfico 1 Población del mundo en miles de millones de personas**

**Fuente:** Información obtenida de *World Population Prospects: The 2012 Revision*. **Elaboración propia. Julio 2013** Disponible en <http://esa.un.org/unpd/wpp/Excel-Data/population.htm>

En la actualidad, el crecimiento urbano y el ritmo o velocidad de éste, no tienen precedente, tal como lo indica el Informe Mundial de Población 2011, “entre 1950 y 2011 la población urbana aumentó casi cinco veces y en 2010 la mitad de la población mundial vivía en ciudades” donde también se señala que “los países de mayor desarrollo están alcanzando los más altos niveles de urbanización” (ONU-Hábitat, 2011).

En 2010 aproximadamente un 51.1% del total de la población del mundo vivía en las ciudades, porcentaje que continúa en aumento. La capacidad de organización de los espacios, con los servicios urbanos, infraestructura y medios de comunicación, pueden proporcionar opciones de salud, alimentación, trabajo y educación a la población, lo cual ocasiona migración y movilidad urbana.

Como se mencionó en el párrafo anterior y de acuerdo a la gráfica 2, la población urbana en el mundo, hasta 2010, era de 3,540,096,184 personas, y como se observa, la tasa de crecimiento es de aproximadamente un 25% en las últimas dos décadas, (1990-2000-2010) lo cual significa que el número de ciudades aumenta y que la población demanda en mayor cantidad servicios urbanos, equipamiento, infraestructura, administración y gestión.



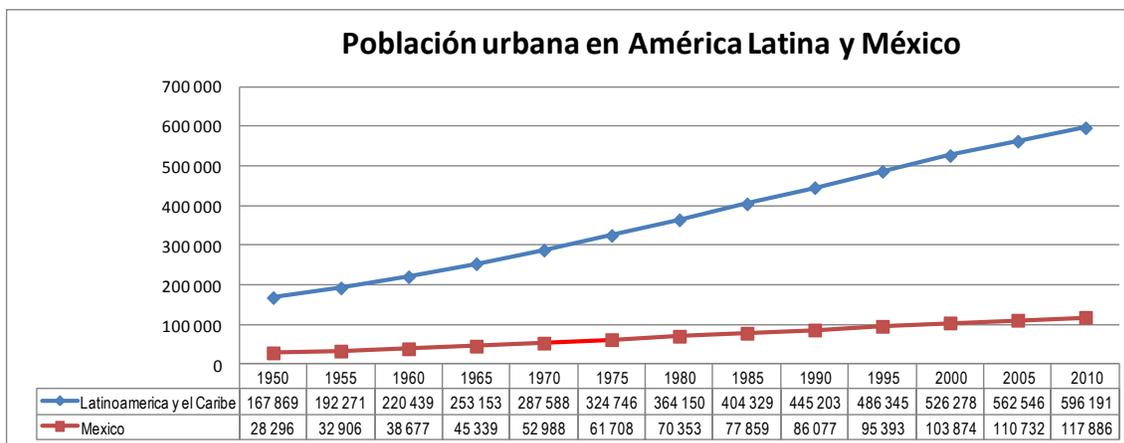
**Gráfico 2 Población urbana en el mundo en miles de millones de personas.**

**Fuente:** Información de El Banco Mundial. **Elaboración propia. Julio 2013**

**Disponible en** <http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL/countries?display=graph>

Sobre este tema, existen debates acerca si las ciudades aportan más beneficios que perjuicios, en tópicos de medio ambiente, salud, servicios, redes de comunicación, problemas sociales, desarrollo y economía mundial por mencionar algunos, siendo estos temas producto de numerosos artículos de revistas y congresos de al menos el último lustro (Kunzing, 2011).

En América Latina la población urbana en 2010, ascendía a 596,191 personas, tan sólo México representaba a 117,886 personas en dicha estadística, esto es, el 19% del total de la población, con lo que se deduce que el número de ciudades y áreas metropolitanas en México está en aumento, mientras que las ya establecidas continúan su proceso natural de consolidación junto con diversas problemáticas individuales de cada una.



**Gráfico 3 Población urbana en América latina y el Caribe y en México en millones de personas.**

**Fuente: Información de El Banco Mundial. Elaboración propia. Julio 2013**

**Disponible en** <http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL/countries?display=graph>

Diversos autores como Izunza y Méndez (2011), Aguilar (2002), Moncus (1998), De Mattos (2006), Vidal Rojas (1997), Prevot (2008), entre otros, señalan que en el caso de las ciudades Latinoamericanas, durante poco más de 40 años, han ocurrido procesos urbanos en las ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires, Argentina y la Ciudad de México, como la expansión de las ciudades, especulación de suelo, modelos de desarrollo cerrados, problemas de servicios e infraestructura y faltas de política y gestión, resultado del crecimiento, consolidación y conformación de las ciudades

## 2.-GLOBALIZACIÓN, ERA TECNOLÓGICA Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES

En la actualidad en pleno siglo XXI, existe des-articulación al interior de las ciudades, zonificaciones, por ejemplo los centros de negocio, las zonas de servicios, las zonas de educación y las zonas de ciudad-dormitorio, que si bien tienen patrones de conectividad, se encuentran sectorizados de acuerdo a sus usos. Un factor importante en esta zonificación de acuerdo a Borja (1997), es la estructura social estratificada, condicionada por las clases profesionales de alto nivel, cuya presencia es notoria, acentuando espacios de segregación social.

Link menciona que, en la actualidad, *“la condición estructural del funcionamiento actual de la ciudad,, sumada a las consecuencias sociales, propician exclusión a través de varios fenómenos, dos de ellos mencionados, la segregación y la fragmentación urbana”*. (Link 2008:17).

La búsqueda de la clase trabajadora por mejores oportunidades laborales, economía, servicios urbanos y equipamiento, a partir de los modelos de desarrollo económico, favorece las migraciones rurales-urbanas. Las ciudades entonces, crecen, la gestión de éstas y de sus modos de vida, así como de su ritmo de desarrollo difiere de sus ritmos de desarrollo y de concentración poblacional.

En la mayoría de los casos, las problemáticas urbanas y sociales, se acentúan más con estas tendencias globales de estructuración de la ciudad; el eslabón más fuerte de la clase trabajadora actual es la que recibe una mayor cantidad de beneficios de infraestructura y equipamiento urbano y habitación, creando ciudades segregadas, seccionadas y fragmentadas.

## **B.-LAS PROBLEMÁTICAS DERIVADAS DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN DE LAS CIUDADES EN LATINOAMÉRICA**

Existen diferentes posturas sobre las complicaciones urbanas y su importancia, estas han sido expresadas por algunos autores, ya que mientras hay quienes plantean que la explosión inmobiliaria de viviendas en serie es la principal causa de la expansión y difusión de las ciudades, junto a la creación de mini-ciudades (Rodríguez 2002), otros apuntan a las densidades de las viviendas y a la demanda de suelo como parte de las principales problemáticas de la ciudad (López R,2011).

La liberación de reservas territoriales, la habilitación de suelos no habitacionales para este uso, así como el encarecimiento de suelo por parte de privados y el mercado formal e informal del suelo, contribuye a las dinámicas de sub urbanización y peri urbanización, derivadas de la demanda de suelo habitable.

Estas llamadas dinámicas de urbanización, traen consigo situaciones como la especulación, la ocupación de suelo de las zonas conurbadas, la explosión inmobiliaria, la expansión de las ciudades, la creación de conjuntos habitacionales en municipios o zonas conurbadas, las islas urbanas, las ciudades satélites y otras tendencias y modelos de desarrollos habitacionales actuales en América Latina y otras partes de Europa, aunque en este último caso, los procesos urbanos lleven más tiempo que en Latinoamérica.

La importancia del estudio de las ciudades latinoamericanas radica en la velocidad del crecimiento y desarrollo de éstas y en la similitud entre ellas, por ejemplo Gilbert, A. (1997) señala una semejanza de climas, de producción, de tecnología y cultura expresado en elementos de lectura de paisaje urbano, sin embargo, las ciudades latinoamericanas no sólo comparten similitudes de paisaje sino también de problemas urbanos.

#### 1.-DEMANDA DE SUELO HABITABLE, ESPECULACIÓN DE SUELO Y LOS AGENTES INMOBILIARIOS

Existen indicadores urbanos que aunque es posible analizarlos por separado, es conveniente aprovechar sus vínculos lógicos para poder entenderlos mejor, como es el caso del suelo y sus agentes inmobiliarios.

En el caso del primero, el suelo urbano es la materia prima de una ciudad, la demanda de éste responde entre otras cosas al mercado, ya que su encarecimiento es por una alta demanda de espacio habitable, mientras que los segundos tienen una alta participación en el valor del mercado de los suelos.

Aunque los agentes inmobiliarios tienen una participación en los costos y valores de mercado del suelo, se encontró, en la literatura, otros factores que modifican el valor del suelo urbano, como pueden ser a) la ubicación del suelo, los que se ubican alejados del núcleo urbano principal y de su límite periférico, son terrenos propiedad de los ejidos de municipios de zonas conurbadas de las ciudades, b) la disponibilidad actual del suelo resultado de las modificaciones de usos de suelo y c) el aprovechamiento del espacio mientras las normativas lo permitan y debido a que

en muchos casos se encuentran lejos de las periferias existe una mayor “flexibilidad normativa” por parte de las administraciones de gobierno.

Coincidiendo con Isunza y Méndez (2011) Sabatini y Cáceres (2003) y Saraví (2008), tanto las evoluciones urbanas, las formas urbanas producto de patrones de inseguridad urbana y social, expresadas en islas urbanas de riqueza, consumo ubicadas en zonas urbanas de precariedad, permiten a los inmobiliarios obtener ganancias y cierta estabilidad económica en medio de un contexto de inseguridad financiera. Para los agentes inmobiliarios, tanto las formas urbanas, como las políticas de suelo, la especulación de suelo y la demanda de éste, no son más que un conjunto de factores favorables para su economía, más allá de la calidad del producto arquitectónico o urbano que ofrecen.

El problema del encarecimiento del suelo y por lo tanto del producto final que es la vivienda, es que aunque una buena parte de la vivienda está dirigida a sectores exclusivos de la sociedad quienes son capaces de pagar el precio ofertado, la otra parte se oferta a la clase trabajadora, quienes tendrán que pagar un precio más allá del costo real para obtener una vivienda y que debido a que los estándares de vivienda y servicios urbanos están fijados a partir de viviendas costosas, la calidad de las primeras disminuye para que los inmobiliarios puedan obtener las mismas ganancias , aunque sea el mismo suelo con el mismo costo ofertado a la clase de mayores recursos económicos. Es entonces cuando, el agente inmobiliario, vende un suelo más barato con vivienda en acabados de lujo a una clase de mayor estatus económico y el mismo suelo con acabados deficientes a precios poco accesibles a una clase trabajadora como poca accesibilidad económica.

Acerca de la demanda del suelo y de los desarrollos habitacionales algunos autores mencionan *“En el siglo XXI algunos municipios se han convertido en receptores de grandes conjuntos habitacionales, construidos por promotores privados pero financiados conjuntamente por organismos públicos de vivienda y créditos hipotecarios otorgados con elevadas tasas de interés por bancos privados. Ello ha dotado de nuevos rasgos al proceso de urbanización, como la conformación de núcleos de población fragmentados, desintegrados funcional y socialmente con las*

*formas de poblamiento pre existente*” (Isunza Vizuet y Méndez Bahena, 2011:109) refiriéndose en este caso a la Ciudad de México, de ésta forma se puede observar una claro conocimiento de la forma de urbanización por parte de los organismos gubernamentales que intervienen en la planeación y desarrollo de las ciudades, sin embargo, estas formas de urbanización cercana a las localidades no es un asunto exclusivo de la Cd. de México, ya que es una tendencia frecuente en otras ciudades latinoamericanas.

Esto quiere decir, tal como se señaló anteriormente, que el suelo fuera de la periferia y cercano a municipios de zonas metropolitanas se han convertido en los “espacios perfectos” para el desarrollo de grandes conjuntos habitacionales, por su accesibilidad económica para el inversor y también porque al pertenecer al gobierno, éstos últimos también obtienen algunos beneficios.

## 2.-LA TENDENCIA A LA FRAGMENTACIÓN SOCIO-ESPACIAL Y LAS DENSIDADES URBANAS

Otra problemática detectada en la literatura es aquella tendencia a la fragmentación socio-espacial y su relación con las densidades de población de los conjuntos habitacionales, ya que aunado al patrón de asentamiento cerrado, existen cambios en las densidades urbanas respecto a las anteriormente establecidas, como se señala *“Un proceso actual de las grandes aglomeraciones urbanas es el paso de un patrón de asentamientos de alta densidad poblacional a uno de urbanización dispersa y más fragmentada”* (Aguilar,2002;Monclus,1998 citado en Isunza y Méndez, 2011:114).

*“El cambio en el patrón de segregación residencial en las ciudades latinoamericanas, denota una transformación de una ciudad relativamente compacta , asociada con el modelo tradicional de Segregación Residencial que dómimo hasta 1980, hacia una ciudad con un patrón más disperso, donde las elites se han trasladado a la periferia, han surgido nuevos subcentros urbanos y los nuevos grupos más pobres se establecieron en una periferia lejana dentro del área rural”* (Guillermo Aguilar, 2011:8). Esto significa que la ciudad consolidada y compacta que existía cerca de la

década de 1980, da paso a una ciudad más dispersa en términos de densidad, pero fragmentada en lo que respecta a su forma urbana.

El nuevo modelo de dispersión y fragmentación se sobrepone al modelo tradicional de las zonas concéntricas y sectoriales, desde esta perspectiva el análisis de la ciudad en términos de fragmentación o división urbana a pequeña escala parece más adecuada que la tradicional lógica centro-periferia.

En el caso de México, *“todos los espacios urbanos donde se observan los fenómenos de fragmentación tienen en común haber ocurrido durante los últimos decenios crecimientos demográficos muy importantes, esencialmente alimentados por flujos migratorios”*, específicamente en México, *“los flujos migratorios intra-nacionales son los que han alimentados la explosión demográfica reciente”*. (Guerrien 2006: 20); con lo cual se puede inferir, que parte del fenómeno de la fragmentación urbana es ocasionado por una alta inmigración de pobladores rurales hacia las ciudades.

Al respecto, un estudio realizado por Monkkonen (2012) puso en evidencia que la mayoría de los hogares con bajos ingresos en el México urbano, vive en áreas de la ciudad con una densidad relativamente baja, mientras que los hogares de ingresos altos en las ciudades mexicanas tienen densidades más altas.

### 3.-SEGREGACIÓN URBANA EN AMÉRICA LATINA Y MÉXICO

En el caso de América Latina, las fuertes desigualdades de ingresos o el nivel socioeconómico se erigen como el rasgo característico de la estructura social, incluso más que la pobreza, (Guillermo Aguilar, 2011). Así también en algunas ciudades es posible encontrar oferta de vivienda en ambos extremos de la balanza socioeconómica, en estos casos una buena parte de estas ofertas se localizan en la periferia.

La especulación del suelo y las diversas opciones de vivienda para diferentes mercados en espacios heterogéneos implica separaciones y sectorizaciones, como señalan algunos *“un proceso económico que se da en cualquier ciudad capitalista podría derivar en el incremento de la segregación”* (Pérez y Santos, 2011).

Respecto a la dispersión y segregación, autores como Aguilar (2011), a partir de un análisis realizado a la ciudad de México, identificó tres cambios principales en las ciudades de América Latina, “a) el desarrollo urbano ha cambiado la escala geográfica de la segregación urbana, b) la dispersión de las infraestructuras y las funciones urbanas del espacio y c) la aparición de barrios cerrados como modelo favorecido por los promotores inmobiliarios y las clases altas”. Como se observa, el aislamiento de barrios, la ubicación puntual y específica de la infraestructura y la escala de desarrollo, tienen una relación con los procesos futuros de fragmentación y segregación de las ciudades, ya que si bien no son los causantes directos de éstos problemas, si agudizan la dirección hacia ellos.

En el estudio realizado por Monkkonen (2012) con datos del año 2000 sobre la segregación, se califica a la Ciudad de Mérida como una de las más altas en crecimiento, altamente segregada y que presenta patrones ejemplares de segregación. Se especifica que en Mérida, hay solo un grupo significativo de hogares de ingresos altos, mientras que existen 7 grupos separados de hogares de ingresos bajos. Se presenta también un plano de la ciudad en donde se ubican los hogares de bajos ingresos y su distribución, en donde es perceptible que la ciudad presenta una polarización urbana norte sur.

#### 4.-DÉFICIT DE SERVICIOS URBANOS Y EQUIPAMIENTO

Entre los problemas comunes a los que se enfrentan los habitantes en las ciudades latinoamericanas, se encuentran aquellas relacionadas con los servicios urbanos y equipamiento. Como se mencionó anteriormente en este documento, estos servicios urbanos y equipamientos dependen en gran medida del público al que se dirige independientemente de su ubicación. Según Kozak (2011) la teoría del “*Splintering urbanism*” de Graham y Marvin (2001) resume su argumento en que los servicios en la actualidad son personalizables de acuerdo al estrato socioeconómico.

Por lo tanto, debido al auge actual por utilizar suelo periférico o cercano a municipios de las zonas metropolitanas por sus bajos costos, encarece los servicios urbanos e

infraestructura, lo cual en algunas ocasiones los hace inalcanzables para la sociedad trabajadora con bajos ingresos.

Los nuevos residentes que arriban a los municipios periféricos enfrentan, aunque con distinta magnitud problemas socio-ambientales ligados al déficit en la dotación de servicios y a la falta de integración social de la población residente en las nuevas unidades habitacionales con los asentamientos humanos colindantes. *“La mayoría de los municipios carecen de infraestructura, personal capacitado y recursos presupuestables autogenerados, para ejercer las competencias que según la constitución les corresponde”*. (Isunza y Méndez, 2011).

Los problemas de la falta de equipamiento y servicios urbanos se dan tanto en asentamientos irregulares en las periferias de las ciudades, asentamientos que en muchas ocasiones se desarrollan a partir de una búsqueda de servicios de mejor calidad que en las zonas rurales, como en vivienda en serie ubicada en el mismo espacio urbano que viviendas para habitantes de altos ingresos.

Esta problemática tiene implicaciones políticas, administrativas y de capacidades de gestión de los gobiernos, además de crear conflictos sociales y ambientales, convirtiéndose en las problemáticas de más peso en el desarrollo de las ciudades.

##### 5.-POLÍTICAS, GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN

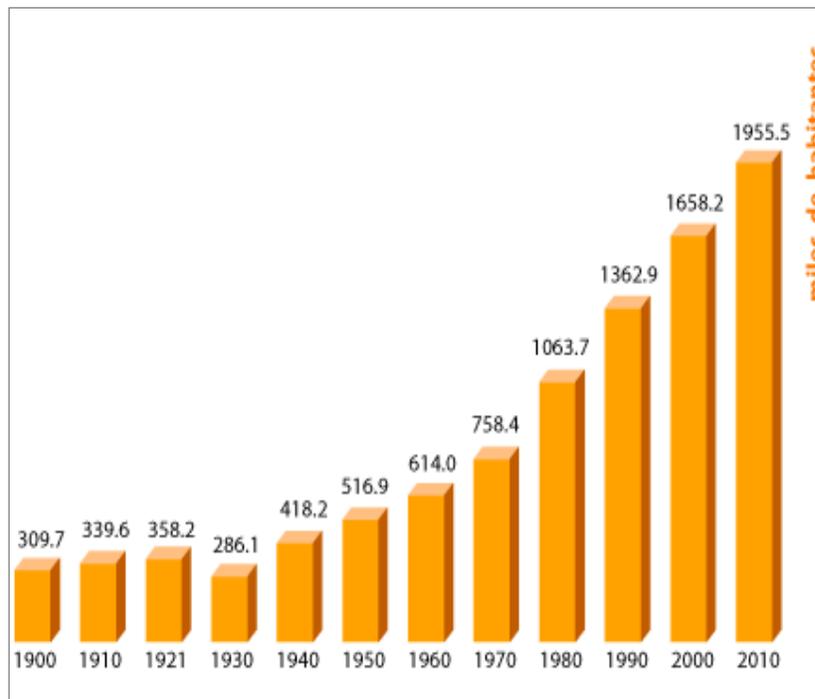
Las constantes necesidades de los municipios y de los conjuntos habitacionales recientes que se encuentran en las periferias de las ciudades relacionadas con la dotación de servicios, infraestructura y equipamiento urbanos, habla de la falta de políticas públicas y de normativas urbanas que puedan hacer frente a estas necesidades, así como a las capacidades de gestión de los gobiernos y administraciones locales.

El peso de las políticas urbanas locales en el espacio urbano es de suma importancia, ya que pueden impulsar, promover o contener la urbanización del suelo a través de diferentes mecanismos, e inciden directamente en la calidad de la infraestructura, equipamiento o vivienda.

## C.-ANÁLISIS DEL PROBLEMA DE LA EXPANSIÓN URBANA DE MÉRIDA

### 1.-MIGRACIÓN Y DINÁMICA DE LA POBLACIÓN

Después de la caída del principal motor económico del Estado de Yucatán, ocurren dinámicas de población de emigración e inmigración, la primera ocurre de habitantes del Estado de Yucatán hacia otros Estados principalmente vecinos y la segunda debido a la falta de oportunidades de empleo en los sectores de población trabajadora del campo, tal como ocurriera en Europa en los años de la Revolución Industrial, la población del campo se traslada a la ciudad en búsqueda de trabajo, ocasionando primero que la población en la ciudad deje de disminuir y aumentando un poco el porcentaje.



**Gráfico 4** Tendencia de crecimiento de la población de Yucatán desde 1910 hasta 2010  
Elaborado por INEGI. Fuente: INEGI. Yucatán. Perfil Socio\_demográfico, XII Censo de Población y Vivienda 2000

Disponible en <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/yuc/poblacion/dinamica.aspx?tema=me&e=31>

Hasta 1980, *“Yucatán disminuye su tendencia expulsora y comienza a perder menos población, población que ahora se dirige a estados de la península. La tasa de crecimiento de la población de la península es inferior a la del país”* (Ramírez, 1994:113).

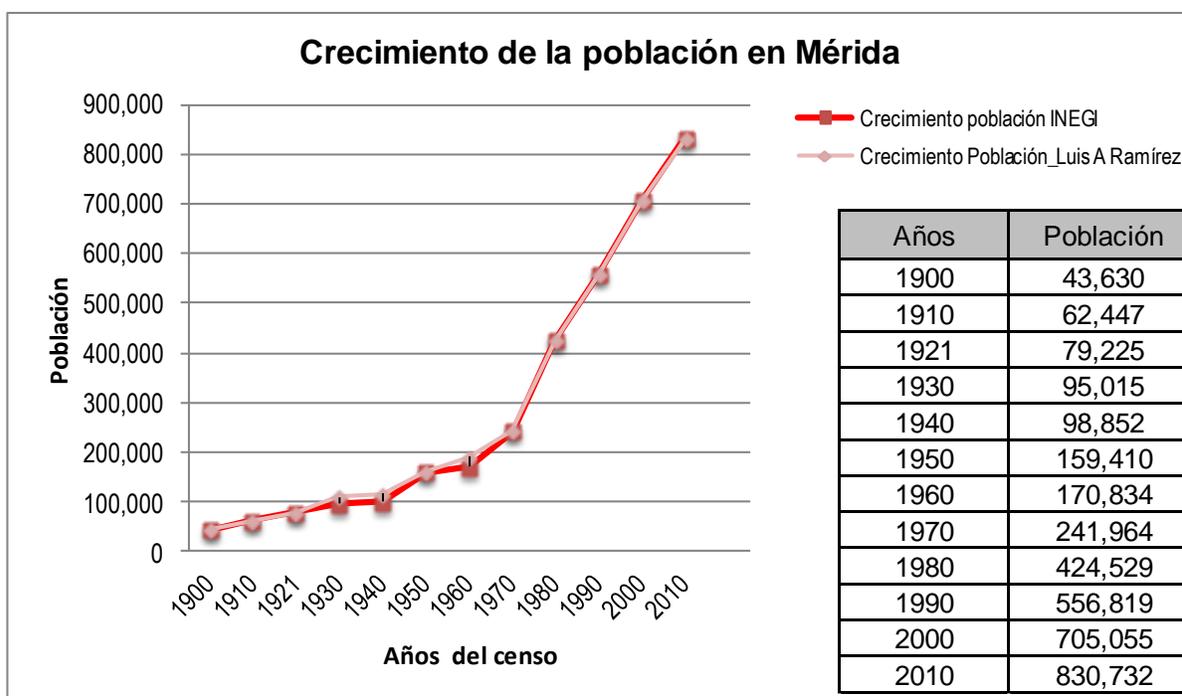
En 1970 la península yucateca pasa de ser una zona de expulsión una zona de atracción económica. El proceso de urbanización en el estado de Yucatán se fue concentrando principalmente en la capital del estado, Mérida.

Específicamente la población de la ciudad de Mérida, pareciera estar en un crecimiento constante durante el período de desarrollo del henequén. Los movimientos de la población en la península de Yucatán, la migración hacia otros estados vecinos después de la caída del henequén y la poca atracción económica que represento la capital durante algunos años, mantienen este crecimiento constante y con pocos picos considerables, esto observable en la gráfica 5, sobre la tendencia del crecimiento de la población de las últimas 12 décadas

El hecho que la ciudad de Mérida, se convirtiera en polo de atracción dependió en gran medida del cambio de actividades y en la nueva dirección económica después de la caída del henequén, cuando los empresarios yucatecos, buscaron otras oportunidades de negocio, además de las inversiones de capitales privados, como menciona Quezada, S. (2001)

De acuerdo a la información obtenida, entre 1980 y 1990 Mérida presentó una tasa de crecimiento de 2.74%, entre 1990 y 1995 la tc fue de 3.13% , y entre 1995 y 2000 la tc fue de 1.60%. Esto indica que durante la primera mitad de la década de 1990 la tasa de crecimiento de Mérida fue la más alta en las últimas décadas y que el crecimiento de la población se ha mantenido constante (PDU:2003).

De acuerdo a la gráfica<sup>1</sup> 5, se observa una aceleración en la velocidad del crecimiento de la población de la ciudad de Mérida. Entre 1970 y 2010, los porcentajes de crecimiento de la población se encuentran entre 118% y 175%.



**Gráfico 5 Evolución del crecimiento de la población en Mérida en el período 1900-2010**  
Fuente: Inegi Censos poblacionales diversos años. Elaboración propia. Julio 2013

## 2.-LA CONFORMACIÓN ECONÓMICA DE YUCATÁN

Hacia finales de 1960, las actividades industriales en la península eran de importancia, de acuerdo a Quezada, estas actividades eran “*la producción textil, cementera, siderúrgica, alimenticia, elaboración de bebidas, muebles, fabricación de calzado, explotación de canteras, salinas y maderas, fabricas de artículos de celulosa, papel, cartón, hule, químicos, plásticos vidrio, minerales no metálicos cuya producción se destino al mercado yucateco, peninsular, centroamericano y caribeño*” (Quezada,2001:239). Para 1985 la estructura económica se dividía en un 33% dedicada al comercio, 28% a los servicios y 27% a la manufactura.(Ramírez, 1994).

<sup>1</sup> En la gráfica 4 se observan dos líneas de crecimiento de la población, una corresponde a la información proporcionada por el INEGI y la otra se elaboró con base a la información de la tabla de crecimiento de la población de Luis Alfonso Ramírez que indica estar elaborado con información también del Inegi, sin embargo en los años 1930, 1940 y 1960 existen variaciones en la población

Una de las principales actividades que se plantearon como estrategia para el desarrollo del Estado y para evitar que las tasas de desempleo aumentaran después de la pérdida del mayor ingreso económico del Estado, es la industria de la construcción (PDU, 2003)

De acuerdo a García y Tello (1993) *“la participación de la construcción en el PIB fue superior que el promedio nacional de la década de los 80”*. Entre los años de “1998 y 1999 la industria de la construcción fue extremadamente alta y llegó a ocupar el segundo lugar a nivel nacional”.(PDU 2003), *“entre 2004 y 2009 la industria de la construcción ha incrementado su participación en la composición de la Zona Metropolitana, aporta un 91.67 de la producción total”*. (Iracheta,C y Bolio,O; 2012 :237).

Se tiene que aunque fue utilizado como una estrategia económica de la región, el posicionamiento adquirido como parte importante dentro del PIB nacional, continúa hasta la década de 2010. Este posicionamiento es importante ya que en el período de estudio (2000-2010) la industria de la construcción y la construcción de viviendas en serie tienen un pico en su tendencia de crecimiento, al producir masivamente vivienda.

En la actualidad la mayoría de las actividades económicas se concentran en el turismo, y las actividades que derivan de ella, tales como bares, discotecas, restaurantes, hospedaje y actividades relacionadas con áreas turísticas. Sin embargo, independientemente de los atractivos naturales del estado y de la arquitectura de algunas de sus ciudades como Valladolid, Izamal o Mérida, el estado de Yucatán no es una zona turística de gran potencial.

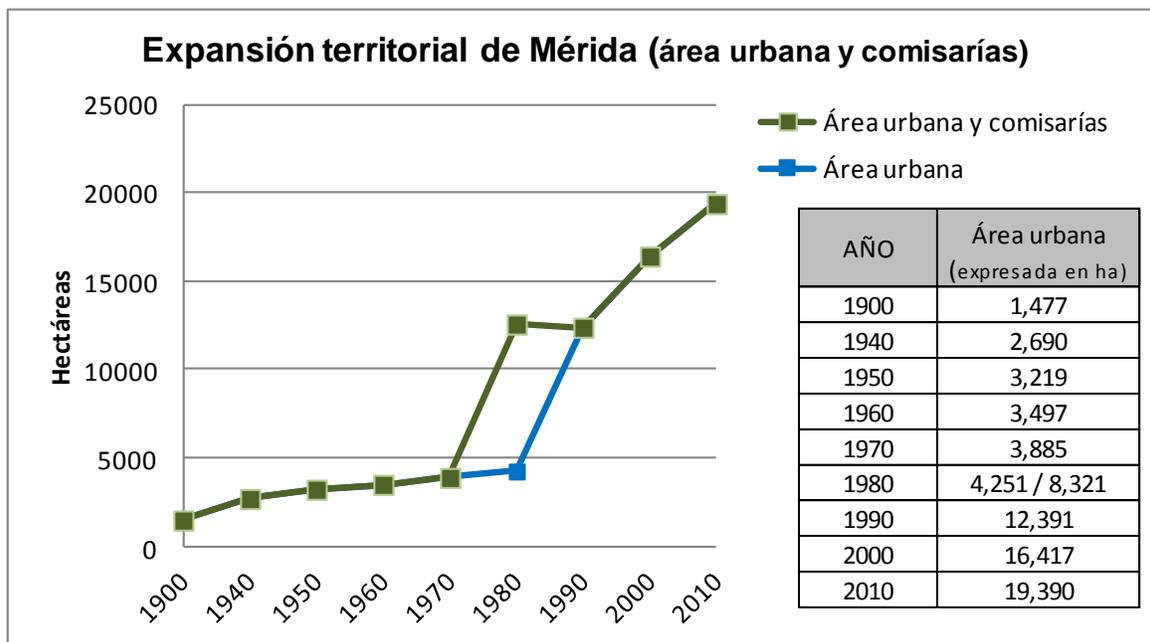
Respecto a Mérida, el incremento en la inversión realizado por privados yucatecos y foráneos en educación y salud, claramente observable, hace la principal vocación de la ciudad, aunque es cierto que los sectores relacionados con turismo continúan siendo las de mayor potencial.

### 3.-INCORPORACIÓN DE LOS EJIDOS Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE MÉRIDA

El proceso de urbanización en las ciudades de Yucatán, entre 1940 hasta 1983 se concentra en la aparición de sistemas y subsistemas urbanos, un sistema urbano regional con jerarquías desconectadas entre sí.

Debido a que las actividades productivas del suelo terminaron, el potencial del suelo agrícola se convierte en urbano. A partir de 1960 inician las actividades de la creación de las reservas territoriales, en 1991 las actividades están concentradas en liberar el suelo para el desarrollo de programas privados de vivienda, (García y Tello:1993), y hacia 1986 y 1987 de acuerdo a Laucirica (1993) la reserva territorial de Mérida ya se constituía con 8,668 hectáreas antes ejidales. En 1993 se promulga un marco jurídico que activa el mercado inmobiliario de tierras ejidales periféricas en México, beneficiando en el caso de Mérida, a las zonas urbanas de las localidades al norte de la ciudad principalmente (Bolio Osés, 2006). La mayoría del suelo que se libera en este período se destina a grupos privados para desarrollar grandes proyectos.

De acuerdo a la gráfica 6 de la expansión territorial en Mérida, en el año de 1980 se observan dos medidas de la mancha urbana, la primera de 4,251 ha., corresponde al área urbana de la ciudad sin sus comisarías, la segunda medición 8,321 ha., corresponde a la mancha urbana continua con sus comisarías, con lo cual se observa que el tamaño de las comisarías aumenta al doble el tamaño de la mancha. A partir de 1990, las mediciones del área urbana de Mérida, se hacen contando a las comisarías.



**Gráfico 6 Evolución de la expansión territorial de Mérida. Crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Mérida.** Fuente: 1900-1980 Expansión territorial de las ciudades de México, 1980-2000 Jorge Bolio, Mercado Inmobiliario, ciudad dispersa y carencias de suelo en la zona metropolitana de Mérida, 2010 se realizó medición de la mancha urbana de acuerdo a la fotografía aérea de la Ciudad de Mérida y a la mancha urbana, Ayuntamiento de Mérida (2011)

Entre 1980 y 2010 se puede apreciar que la velocidad de crecimiento de la mancha urbana es mayor que en décadas anteriores, esto concuerda con lo mencionado por Bolio Oses “entre 1980 y el 2000 la ciudad creció más del doble de lo que se tenía, ya que en 1980 la ciudad ocupada 8,321 ha, y para el año 2000 17,280 ha... Para 2004 la ciudad de Mérida y su zona Conurbada alcanzaría 19,737 ha” (Bolio, O. 2006: 199). De acuerdo a la medición realizada de la mancha urbana, el crecimiento de la ciudad ha comenzado a estancarse y su velocidad ha disminuido. Este punto se puede apreciar en un comparativo realizado por Iracheta (2011) en su libro Mérida Metropolitana, gráfico 17, en donde la TMAC de la superficie conurbada entre las décadas de 1980-1990 a 2000-2010 decrece de 6.02% a 3.68% mientras que la TMAC poblacional decrece de 3.20% a 1.88%, con lo que es perceptible una dinámica de expansión urbana poco coherente con el incremento poblacional.

El marco analítico planteado hasta el momento, señala que un conjunto de situaciones como la expansión explosiva de la ciudad, el beneficio a ciertos grupos específicos con sus políticas de suelo, la migración de principios de la década de

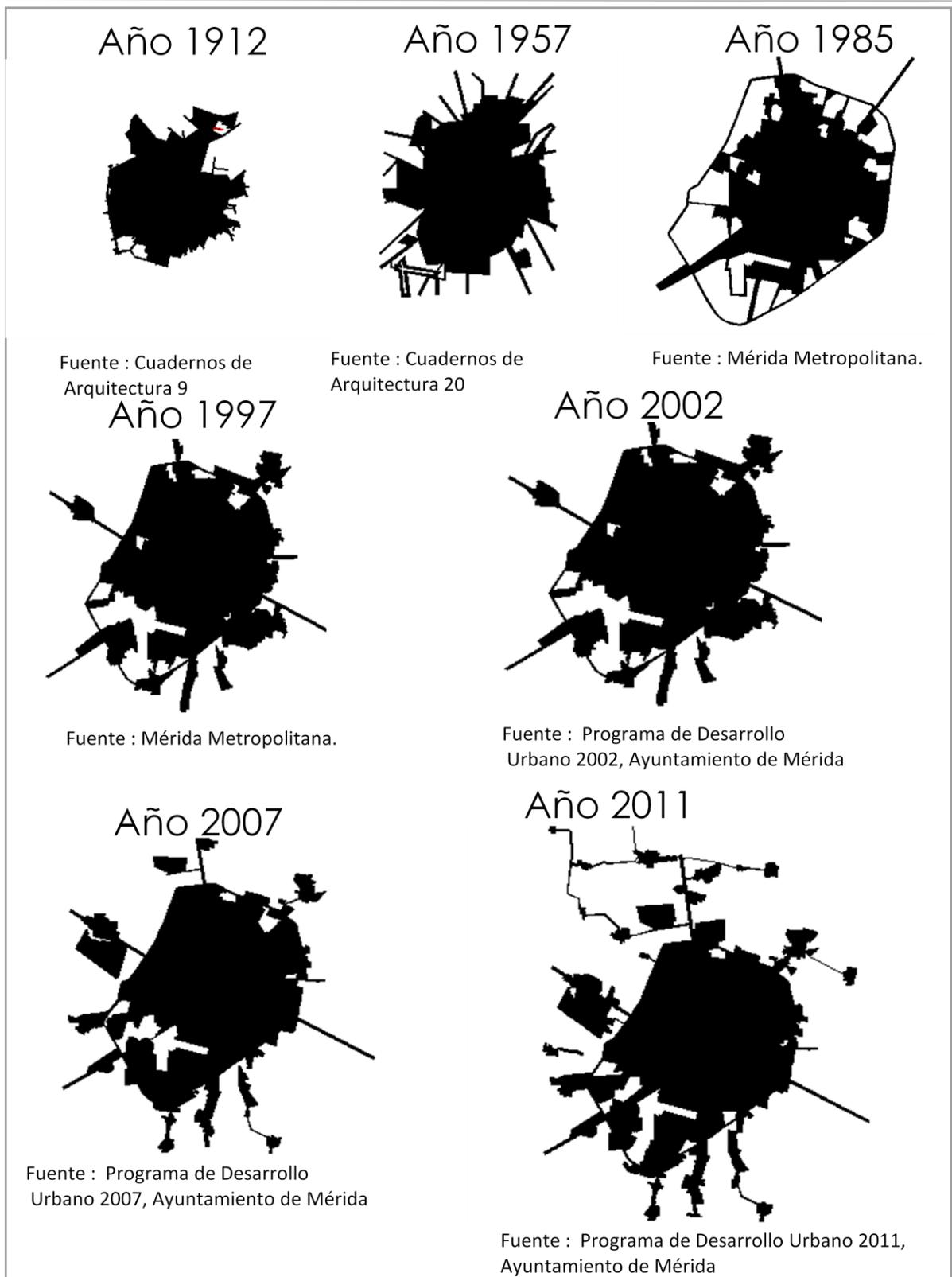
1980, el crecimiento demográfico de Mérida y la conformación de su zona conurbada, en el preámbulo de otros fenómenos tales como la dispersión urbana, fragmentación urbana y segregación socio-espacial de la ciudad, tal como ocurre en otras ciudades latinoamericanas como Buenos Aires en Argentina o Santiago de Chile.

En el caso de Mérida, la vivienda es principalmente horizontal con lo que se agudizan las problemáticas relacionadas con las densidades urbanas bajas, principalmente relacionadas con la dispersión urbana. La particularidad de la vivienda yucateca y de la cultura de sus habitantes ha ocasionado que los promotores oferten vivienda de una planta con terreno destinado para área verde o futuro crecimiento; sin embargo en los últimos proyectos las promotoras han disminuido el terreno disponible para crecimiento futuro o para área verde, favoreciendo al mercado inmobiliario, incrementando problemas sociales, urbanos y ambientales entre sus habitantes. Esta vivienda requiere grandes cantidades de superficie urbana que en el caso de Mérida, ya no está disponible al interior de la periferia urbana, sino fuera de ella, alejada con distancias que van desde 0.5 km hasta los 5 km o más, con una tenencia privada de suelo en su mayoría.

A continuación se hace una representación gráfica de la evolución de la mancha urbana de la ciudad de Mérida, en ella se puede apreciar tanto el crecimiento horizontal y expansivo de la ciudad de Mérida, así como la reciente integración de ejidos y reservas territoriales a la mancha urbana que se da a partir de 1980, además de la velocidad de su crecimiento.

Es perceptible también el desbordamiento, a partir del año 2002, de la ciudad fuera de la periferia urbana, en fragmentos o pedazos que se integran al resto de la ciudad a través de vialidades pequeñas que conectan estas islas urbanas.

En el año 2011, también se observa la agudización del desbordamiento y de la desintegración espacial de la ciudad, así como de la clara tendencia a los vacíos urbanos tanto al interior de la periferia como al exterior.



**Gráfico 7 Evolución histórica de la mancha urbana de la Ciudad de Mérida. Elaboró. Arq. Nadia Rodríguez**  
Fuentes: 1985 y 1997 Alfonso Iracheta, Mérida Metropolitana, 2002, 2007 y 2011 H. Ayuntamiento de Mérida,  
1912 y 1957 Fac. de Arquitectura. Cuadernos de Arquitectura 9 y 20, respectivamente Julio 2013

## **CONCLUSIONES**

En pleno siglo XXI, las ciudades se han convertido en las mejores opciones para habitar, considerando que a través de ellas se puede obtener una mejor calidad de vida, totalmente diferente a la que las personas suelen tener en áreas menos urbanizadas. Si bien las discusiones sobre si esta situación tiene más beneficios que prejuicios son materia de diversos estudios, lo cierto es que como toda concentración de personas en un mismo espacio, trae consigo diferentes reacciones y problemáticas urbanas.

América Latina tiene la particularidad que éste fenómeno lo está viviendo a una velocidad mayor que otras ciudades, esto también contribuye a que las ciudades presentan entre sí problemáticas muy similares tanto en aspectos sociales, como económico, políticos, espaciales e incluso de índole cultural reflejado en simbolismos.

Como se mencionó, parte esencial de la urbanización es la migración de los habitantes de las zonas menos urbanizadas a las zonas más urbanizadas, las ciudades son concentradoras de fuentes de trabajo, de industrias o servicios, por lo tanto concentradoras de población, esta población demanda suelo para vivir, la cual proporciona el contexto ideal para realizar modificaciones a los usos de suelo, para desaparecer candados a las reservas territoriales y la apertura de opciones de suelo para vivienda.

A partir de estas demandas, de la explosión inmobiliaria, de la creación de ciudades satélite, de los conjuntos habitacionales desarrollados en tierras ofertadas a bajos precios por los especuladores de suelo quienes la han conseguido a precios mucho más baratos, las nuevas tendencias de desarrollo y crecimiento expansivo de las ciudades, dan paso a problemáticas de falta y carestía de servicios e infraestructura, afectándose también la capacidad de los gobiernos y administraciones para atender la demanda de necesidades urbanas, dejando a un lado las políticas, normativas y planeación urbana que en muchas ocasiones no existe, siendo los conjuntos habitacionales los que reflejan todos estos problema de políticas, normativas, y socio-urbanas, los cuales son los ofertados a las clases trabajadoras y a lo poco que muchos pueden acceder.

## CAPÍTULO II

---

### CONCEPTOS, TENDENCIAS DE LA ESTRUCTURA URBANA

Este capítulo se desarrolla en dos secciones, en la primera se hará referencia a los conceptos generales y fenómenos que contribuyen a explicar los fenómenos que se abordan en este trabajo, estos son la integración, la fragmentación, la segregación, la dispersión, la accesibilidad y la conectividad; en la segunda sección, se abordarán aquellos conceptos o fenómenos que intervienen y que explican el estudio como son la globalización, la migración, el desarrollo urbano, la planeación urbana y la expansión y crecimiento urbano.

El propósito de éste capítulo es presentar términos y conceptos que intervienen en el desarrollo de la temática de la Integración urbana y social de la Ciudad de Mérida, y establecer los vínculos entre estos, las discusiones actuales sobre las temáticas.

## A.-LA DUALIDAD INTEGRACIÓN-FRAGMENTACIÓN

El concepto central en el que este estudio se basa, es la **integración** urbana. Sin embargo existe una dialéctica necesaria pero no indispensable para abordar el concepto, es la integración-fragmentación.

A partir de la fragmentación (referida a la globalización) está considerada el opuesto al concepto que subyace en el argumento central del debate de integración... *“La idea es que cuánto más integrado está el «mundo globalizado», más fragmentado se vuelve el mundo «no globalizado»”* (Kozak,2011:22).

Burgess menciona que *“una conceptualización entre la integración espacial global y fragmentación espacial local, en donde se indica una prioridad de conexiones globales/locales por sobre las intra urbanas o nacionales”*. (Burgess 2011: 73).

Una conceptualización a una escala menor, es la establecida por Eibenschutz, quien determina el grado de integración a nivel ciudad por: *“la localización de las áreas urbanas respecto al equipamiento de calidad, a sus fuentes de ingreso, a su accesibilidad y conectividad, también como la participación de todo elemento de la ciudad en la estructura de ésta”* (Eibenschutz,2009 :211).

Pérez, S. (2010:33) refiere a la integración a partir de una noción social, estableciendo éste concepto como contraparte de la “exclusión”. Define a la Integración como *“la participación legítima y aceptada en las estructuras de la sociedad”*. Aunada a esta corriente social, en el mismo trabajo de Pérez, señala la integración relacionada con la *marginación*, considerando a ésta como una “Integración Social” no alcanzada (Pérez, 2010).

Además de los conceptos se han desarrollado teorías completas relacionadas con la integración y fragmentación, por ejemplo Graham y Marvin (2001) tienen una teoría sobre la conceptualización del urbanismo astillado (traducido al español), *“splintering urbanism”*, y señalan que *“en la teoría actual la tecnología es capaz de desagregar las redes de infraestructura, hasta formas impracticables, ahora es posible personalizar la provisión de servicios con los estratos económicos ”* (Graham y

Marvin 2001 en Kozak 2001:31), además definen el “ *término paraguas, con el que examinan un cambio en el que un conjunto de procesos paralelos accionan sobre redes de infraestructura desagregándolas en modos que ayudan a mantener la fragmentación del tejido social y material de las ciudades*” (ibid) esto indica que la infraestructura y los servicios, así como la calidad de éstos pueden condicionar el desarrollo de los conjuntos habitacionales y contribuir a la creación o agudeza de una desintegración socio-espacial.

## **B.-LA FRAGMENTACIÓN Y LOS COMPONENTES DEL CONCEPTO**

### **1.-FRAGMENTACIÓN URBANA**

En términos urbano-espaciales Burgess,R. (2011) define la fragmentación primero, como un fenómeno y, segundo como un modelo espacial existente que surge del acto de descomponer, fraccionar o seccionar la forma y estructura existente de la ciudad y de los sistemas de ciudades y se cree un modelo donde las partes se reconfiguren de acuerdo a las complementariedades de los nodos y sinergias generadas.

En la misma perspectiva, Valdes. E (2007:3) cita a Lobato, R. (1989) quien indica que “*los fragmentos mantienen una vinculación dada por los flujos de relaciones que pueden ser visibles «circulación de personas, mercancías» o invisibles «financieros, informacionales, toma de decisiones»... el espacio es simultáneamente fragmentado y articulado: cada una de sus partes mantiene relaciones espaciales con los demás*”

Así, existen diferentes perspectivas para plantear la fragmentación, una de las principales discusiones se centra en las variables que cada autor considera para establecer o estudiar la fragmentación, desde estas perspectivas existen vacíos entre los autores.

Algunos autores como Vidal Rojas, S (1997) y Prevot, S. (2008) concuerdan en el planteamiento de una fragmentación en aspectos sociales y físicos desde los cuales se supone una independencia de cada una de las partes, y que la hace menos jerárquica y dispersa.

Respecto a la fragmentación física, se refiere a una descomposición de las partes y una discontinuidad morfológica, mientras que en la fragmentación social se refiere a aspectos de repliegues comunitarios, de segregación de grupos de personas debido a situaciones de aspectos de clases o escalas establecidas por una sociedad.

Ambos autores añaden una tercera variable, diferente en cada uno, mientras Rojas añade el componente simbólico de la fragmentación, Prévot agrega la intervención de componentes políticos como su tercera variable. El primero señala a los componentes simbólicos como aquellos relacionados con etiquetas sociales o económicas a partir de la cual se identifican las partes de una ciudad, las cuales no necesariamente presentan una fragmentación física, la variable política se refiere a una dispersión y desvinculación de los grupos políticos, con lo que se complica la gestión y demás políticas de gestión urbana.

Para esta tesis, el debate está, en este punto en estandarizar los componentes de la fragmentación. Los planteamientos de Vidal Rojas y Prévot, responden a lo que sucede en América Latina, en este caso en Argentina, sin embargo se debe considerar que el fenómeno ocurre en diferentes casos de América Latina y que por lo tanto los componentes involucrados que responden a situaciones específicas pueden modificar las teorías de los autores.

Valdes E. (2007:4) cita a Vidal Rojas(1997), quien señala que este fenómeno de fragmentación procede de *“a) un proceso de construcción de fragmentos referidos a centros conurbados con diferentes actividades, historia, estructura, territorial entre otros y b) relacionado con los sectores que adquieren una identidad propia caracterizada por los barrios amurallados”*

Otro autor realiza un planteamiento de escala de la fragmentación tal como se indicó en la dialéctica fragmentación-integración, Link,F (2008) quien plantea dos dimensiones de la fragmentación, una perspectiva macro y una perspectiva micro, la primera reflejo de la terciarización de las actividades económicas de una ciudad, la cual se extiende hasta los procesos de producción, generando segmentación estos

procesos y divisiones espaciales de trabajo y la segunda, asociada con la separación o distanciamiento social en la ciudad, estudiado desde la idea de la segregación

En ambos casos, tanto Vidal como Link, plantean una cuarta variable que es la económica, la cual condiciona actividades, procesos de producción y segmentación del espacio.

Valdés, E (2001) apoya esta cuarta variable, indicando que la reestructuración económica actual acompaña a la fractura social, la cual es acompañada de una fractura territorial ésta mismo autora, menciona la una fragmentación urbana residencial en términos físico relacionales y sociales.

## 2.-LA FRAGMENTACIÓN RESIDENCIAL - ESPACIAL

El término de la fragmentación, se ha hecho un enfoque especial en la conceptualización de una fragmentación residencial, orientada hacia el componente espacial- físico.

En algunas ciudades de Latinoamérica, se plantea *“al aislamiento residencial y espacial conduce a una fragmentación del espacio y de que la apropiación y utilización de espacios por los habitantes deviene gradualmente en una forma insular a causa del uso de los espacios de tránsito. La fragmentación y el repliegue de espacios de acceso público se encuentra en diferentes niveles: trabajo/estudio, vivienda, compras, tiempo libre”* (Janoschka,2002:19).

Esto no sólo se refiere a un aislamiento residencial, sino también a la privatización del espacio, a que los espacios de diversión pública, sean privados, tal como lo son, los “malls” o tiendas departamentales y espacios de recreación y lúdicos.

El término de la “fragmentación residencial”, como se mencionó anteriormente lo aborda Valdés (2007) desde la perspectiva física y social, en este punto, la fragmentación física se relaciona con niveles de infraestructura, equipamiento, servicios, redes y flujos de relación de cada fragmento, mientras que lo social está relacionado con grupos sociales homogéneos relacionado con asuntos de “clase”.

### 3.-TENDENCIAS DE ESTRUCTURACIÓN URBANA

La fragmentación, partes o sectores de un todo concebido como ciudad, se da a través de diferentes modelos o tendencias de dispersión, según la teoría urbana.

Valdés. E, (2007:5) cita a Borsdoff, A (2003) quien plantea que la fragmentación tiene un fuerte vínculo con la ciudad polarizada, la cual define como *“aquella que surge en los años de industrialización sustitutiva en América Latina y que se convierte en una ciudad fragmentada de la actualidad. En la actualidad la estructuración del espacio, responde todavía a la industrialización y a la presencia del estado intervencionista...”*

Este autor también señala dos principios estructurales: *“a) una tendencia sectorial lineal dada por el ferrocarril y las vías rápidas y b) un crecimiento celular con presencia de viviendas sociales y villas de emergencia”* (Valdes, 2007:5)

Otro autor que hace referencia a las estructuras espaciales es López R. (2011) quien plantea: *“la forma de la ciudad es una configuración geométrica, (se encuentra) en una dinámica compleja, nos percatamos de la presencia de movimientos complejos (es decir repercusivos) de ida y de regreso, de extensión de la mancha con diferentes velocidades, direcciones y retroacciones, según el punto de referencia, ya que se generan nuevas centralidades y líneas de desarrollo formal...” todo lo anterior, se torna complejo al considerar las densidades, acercándose a modelos matemáticos llamados fractales”* (López, 2011: 229)

Nuevamente Valdés, E (2007) indica que *“la dualidad urbana está relacionada con la economía informacional y con la privatización de la ciudad, por el juego del libre mercado inmobiliario, y que tiene su marca territorial en profundización de fragmentación y segregación residencial, aso como la conformación de guetos residenciales de pobres y ricos... En un extremo aparecen las villas de emergencia y los barrios ciudad y en otros las urbanizaciones cerradas”*. (Valdés, 2007:2)

Castells, M (1999) distingue a *“la ciudad dual como el espacio de flujos y el espacio de los lugares”*. Esta concepción de la ciudad traduce la progresiva desarticulación

entre lo global y lo local a escala metropolitana. La ciudad dual, según Castells, en una cierta realidad, *“constituyen parte de su universo: barrios tradicionales con pobres puertas adentro, barrios cerrados, barrios con residencias intramuros, barrios-pueblo, sin techo con hábitat ocasionales, etc...”* (Valdes 2007:2).

Hasta este punto, se ha considerado la ciudad dual como parte del fenómeno de la fragmentación urbana, y por lo tanto necesaria describirla para tener una mejor conceptualización del término.

### **C.-SEGREGACIÓN**

Las definiciones de segregación son en su mayoría difusas, confusas y poco prácticas, son diferentes las posturas negativas y positivas, perspectivas y variables desde las cuales se estudia. Ésta como muchos fenómenos que afectan a la sociedad, cada disciplina la estudia desde su perspectiva y esto crea una variedad de definiciones.

Para Sabatini (2003), Massey y Denton (1988) y Santos, C. (2011) la “segregación” es un fenómeno; la discusión ha sido definida por algunos autores como relacionada con problemas de aspectos sociales, ya que afecta más a las desigualdades sociales y económicas, que conciernen a los individuos. Massey y Denton indican que es multidimensional, en donde se incluyen aspectos socioeconómicos de los individuos, espaciales e incluso urbanos, que son afectados por la segregación.

Valdés, E. (2007:6) también cita a Mckenie (1925) señaló la segregación referida a los aspectos sociales La escuela de sociología urbana de Chicago, la definió como *“una concentración de tipos de población dentro de un territorio dado y se aplicó al estudio de la distribución espacial de minorías en grandes ciudades de los EEUU”*

Sabatini, la define desde la perspectiva sociológica del espacio urbano, como *“un fenómeno espacial, en términos generales plantea la existencia de dos tipos diferentes de segregación, aquella condicionada por la separación de grupos socioeconómicos y la otra, la conformada por diferencias raciales, étnicas y etarias*

*en la población urbana que tienen alguna manifestación en el espacio” (Sabatini, 2003:7).*

De acuerdo a este autor, la segregación residencial, como le llama a esta segregación social del espacio urbano, tiene 4 enfoques de la segregación residencial:

*“Es parte de los procesos sociales normales o comprensibles de la ciudad.*

*La segregación es parte constitutiva de la realidad social, es un recurso para consolidar la identidad de los grupos ascendentes o para defender viejas identidades amenazadas por los cambios.*

*Cuando la segregación se da en espacios pequeños, como en una ciudad pequeña, los efectos de la segregación pueden ser menores, y viceversa si la segregación se hace intensa en escalas agregadas, se rebasan los márgenes de lo caminables y se reduce las posibilidades de interacción física entre los grupos sociales, la segregación espacial se puede volver negativa.*

*Es un proceso, no una situación. es un fenómeno que tiene una razón de ser, y posiblemente, fases de evolución más o menos predecibles” (Sabatini, 2003:9).*

Continuando con lo social, Castells indica que *“la segregación como la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad no sólo en términos de diferencia sino de jerarquía” (Castells 1974:204).*

Saraví (2008) indica también que la segregación urbana se inserta de distintas formas en procesos de diferenciación, desigualdad, y/o exclusión, quien establece dos temas que forman parte del proceso de segregación: la sociabilidad urbana y la dimensión simbólica de la segregación. La primera se refiere a cómo la estructura espacial, la división social del espacio urbano refleja, condensa y retroalimenta una estructura social compleja en la que coexisten y se combina procesos de diferenciación, desigualdad y exclusión. Y la segunda referida a las dimensiones

subjetivas, asociadas con el prestigio o desprestigio social de las distintas áreas o barrios de cada ciudad y concomitantemente de las personas y familias que habitan.

Sabatini, indica también que *“la concentración de los grupos sociales en zonas específicas de la ciudad definen la segregación (Sabatini, 2008:7)”*.

Autores como Pérez y Campuzano (2011), Saraví (2008) y Castells (1999) indican que la segregación tiene otras variables afectadas, una de ellas es la físico-espacial, como sigue:

Los primeros indican que los problemas de segregación se concentran en la carestía de equipamiento, infraestructura y servicios, mientras que en los países desarrollados, debido a que éstos ya han superados sus necesidades básicas de desarrollo urbano, las diferencias son de raza y de vivienda. Además las capacidades económicas de sus habitantes, resultan en una diferenciación de las clases medias y altas, construyendo espacios aislados de la ciudad, con una gran diferencia de calidad de vida.

Saraví (2008) indica que las diferenciaciones socio-económica se basan en espacios restringidos para uno u otro sector de la población, principalmente a través de barreras físicas, como barrios cerrados en donde existen áreas de esparcimiento, educativos y demás servicios exclusivos, fragmentando la estructura espacial

Valdés, E. agrega *“el espacio no es un reflejo de las desigualdades socio económicas, las áreas residenciales segregadas favorecen el proceso de reproducción de las relaciones de producción ya que en su interior tiende a reproducirse la situación de clase, y son precisamente los barrios, los espacios donde se producen los diferentes grupos sociales” (Valdés 2007:7).*

De acuerdo a lo anterior, continúan dos aspectos en el concepto, definidos también en la fragmentación, lo social, la escala del estudio y los diferentes impactos que tienen en la sociedad y el espacio, así como los aspectos físico-espaciales.

En lo referido a los aspectos físicos espaciales, y lo indicado por Rodríguez, Castells y Pérez y Campuzano, la segregación residencial, pareciera tener una relación con

la fragmentación espacial, ya que la forma de expresión de la estratificación espacial, son áreas urbanas segregadas en entornos homogéneos, marcando divisiones espaciales, tipológicas o estructurales de la ciudad, además que los servicios e infraestructura no siempre están a al alcance de ciertos grupos sociales.

Una variante más que indica, Sabatini (2007), en sus estudios es la segregación simbólica, que se percibe a través del desprestigio de las áreas sociales de la ciudad, una percepción subjetiva, que afecta la relación y estigma del territorio, ocasionando una desintegración social y fragmentando el espacio.

#### **D.-DISPERSIÓN**

La dispersión es un término que con frecuencia se confunde con la fragmentación, sin embargo, éste término se relaciona más con la densidad habitacional de las ciudades, y la conformación del espacio.

Marinero, Ángel y de las Rivas, coinciden en su crítica acerca del fenómeno “*sprawl*”, y definen a la dispersión como “*un fenómeno resultado de desarrollos de baja densidad dependientes del automóvil típico de Norteamérica y la Europa centro-occidental*” (Marinero 2011:197) desde este punto en el cual se menciona una dependencia del automóvil, indica una relación con el espacio físico, un fenómeno similar al de la fragmentación, sobre todo cuando las partes se encuentran dispersas o lejanos de los diversos usos de suelo, se menciona como “*el fenómeno espacial que fragmenta y separa zonas de uso de suelo y las jerarquías múltiples de redes, retículas y espacios públicos*” (Burguess, 2011:72).

Bazant, J: (2011) refiere un artículo sobre este dilema de la dispersión y su relación con la compactación, y define la primera como “*el resultado de modelos de descentralización urbana, como un desarrollo urbano disperso de baja densidad, menor de 200 hab/ha, representado por asentamientos urbanos dispersos en las periferias de la ciudad y a una ocupación horizontal del territorio con el uso predominante de viviendas sobre el lote*” (Bazant, 2011:200).

Marinero, A. y De las Rivas, J. (2011) señalan *“que es un fenómeno con efectos : crecimiento de baja densidad en “salto de rana”, en áreas inundables o con valor natural, formando comunidades cerradas, etc”* (Marinero, A. y De las Rivas,J., 2011:166).

Duhau y Giglia (2008:77) citan a De Mattos (2004), describen que uno de los rasgos de *“la fragmentación urbana, es la conformación de un periurbano difuso de baja densidad, que prolonga la metrópoli en todas las direcciones en que ellos posible... donde la estratificación social tiene una perfecta lectura territorial”*.

A partir de lo anterior se tiene que la dispersión urbana tiene una mayor relación con la densidad de las ciudades, sin embargo éste fenómeno se da en ciudades compactas, en donde las densidades promedio se aproximan a 750 Hab/ha y la expansión horizontal de densidades inferiores no es un patrón de crecimiento deseable de acuerdo a algunos autores como Bazant (2011) quien sugiere que la dispersión y baja densidad urbana encarece los servicios e infraestructura; además de la fuerte influencia de los modelos económicos en el desarrollo y dispersión de las ciudades.

#### **E.-EL DILEMA Y LA DISCUSIÓN SOBRE LA INTEGRACIÓN-DESINTEGRACIÓN**

Mientras algunos autores tienen una clara postura respecto a la fragmentación y a la dispersión, algunas veces llamado *“sprawl”*, ciudad difusa, extendida o estallada, otros definen ambos términos como iguales, no sólo en su conceptualización o definición del término, sino también en lo referido al fenómeno, considerando a la dispersión como el detonante de la fragmentación, cuando el primero, dispersión se relaciona con las bajas densidades urbanas y el segundo término, la fragmentación relacionado con sectorizaciones de espacios, pedazos o fragmentos urbanos.

Es posible, sin embargo, definir que la fragmentación es una dispersión a diferente escala, en donde la densidad de la ciudad se desvanece por partes a gran escala, cuando la dispersión comúnmente es referida a escalas inferiores de densidad,

preferentemente habitacionales. Ambos casos son el contrapunto de una ciudad compacta, tendencia actual de las ciudades y modelos urbanos en la literatura.

El concepto de “integración” se puede definir a partir de la vinculación y relación de un todo con sus partes, las cuales pueden estar dispersas o concentradas, esta relación y vinculación se da a través de servicios urbanos, equipamiento e infraestructura de la ciudad.

La literatura hace referencia de una integración – fragmentación en ciudades o regiones que se des/conectan a una red global hasta elementos o componentes de la ciudad que están des/conectados entre sí, en escalas locales la afectación es hacia la sociedad que la habita, condicionada por aspectos políticos y espaciales, además de otros aspectos que interviene como la estructura y composición de la ciudad.

La “fragmentación” es el concepto que contrapone la definición de la “integración”, a través de una dialéctica entre estos dos conceptos. La fragmentación se define como la ruptura de un todo en partes, estas partes pueden corresponder a grandes regiones, ciudades o asentamientos, razón por lo cual es importante definir las escalas a las que se refiere, en este caso se tienen escalas tanto globales, como locales, ambas afectadas por aspectos económicos y tecnológicos contemporáneos.

Para este trabajo se ha identificado que las discusiones sobre la fragmentación y la integración y los aspectos en los que se reflejan son diversos a partir de lo cual se tienen 4 variables claramente identificados en la literatura:

De acuerdo a Vidal Rojas, S (2008); Prevot, S. (2001); Link, F (2009); Valdés, E (2001); Lobato, R. (1989) y Burgess, R. (2011); la desintegración (fragmentación) se da en diferentes variables:

- a) Aspectos **urbano-espaciales** perceptibles, como lo son núcleos urbanos, sectores marcados, desconexiones físicas y discontinuidades morfológicas,
- b) En aspectos **sociales**, en los que existe un sesgo de grupos de personas que se acumulan en espacios que pueden estar o no dentro de un todo físico, pero que en

la lectura subjetiva de cada una de las partes sociales es la de una separación del todo que las contiene,

c) En aspectos **económicos**, los cuales condicionan las fracturas a través de las diferentes actividades que se realizan, relacionada de alguna forma con los usos de suelo del todo urbano, el uso industrial , residencial, comercial, desagregando en pedazos, secciones o sectores, dependiendo de su uso, a la ciudad;

d) Y en una variable que genera una discusión respecto a los actores que se incluyen que es la **política**, la cual se plantea como una fragmentación de los elementos políticos de lo urbano, los actores, dispositivos de gestión (normas) y regularización urbana., esto es que en algunos casos, cada elemento político que compone o norma la esfera de la planeación urbana, realiza actividades diferentes dirigida a distintos objetivos con lo que se no se tiene el beneficio del todo (ciudad).

#### 1.-ELEMENTOS DE LA ACCESIBILIDAD Y LA CONECTIVIDAD

Como se ha podido identificar a lo largo de éste capítulo, existen elementos importantes de conexión e integración de las ciudades, aquellos que pueden crear una ciudad des/integrada, fragmentada o segregada. Estos elementos surgen de conceptos como la conectividad y accesibilidad.

La conectividad y la accesibilidad son dos conceptos muy similares que en condiciones se confunden principalmente por tener indicadores similares, sin embargo, la diferencia está en las capacidades y disponibilidad de ellos.

La accesibilidad tiene diferentes definiciones, la fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), la cual se ha convertido en uno de los principales referentes sobre movilidad, señala que la accesibilidad es *la calidad del acceso de las personas y empresas a un sistema de movilidad*, otros como Santos, L y De las Rivas (2008) citan a Lane, Powell y Smith (1975), quien señala que este concepto se emplea *“para designar el grado, la facilidad de acceso a un punto en términos de distancia, tiempo o costo ... Se refiere al número de posibles elecciones de recorridos para una suma determinada de costos de viaje”* (Santos, L y De las Rivas, 2008:19), al mismo

tiempo en un seminario sobre accesibilidad metropolitana de acuerdo a estos mismos autores se definió que es: “ *el conjunto de capacidades que hacen a la posibilidad de que la población toda acceda a los beneficios de la vida urbana*”... (Santos, L y De las Rivas, 2008:21).

Como se observa, en las tres definiciones se hace referencia a la calidad, grado, facilidad o posibilidades para acceder a ciertos nodos o puntos, esto es que la accesibilidad está vinculada con las formas o beneficios urbanos.

Para determinar las capacidades de las personas de acceder a los nodos o puntos, es necesario conocer la disponibilidad de la infraestructura, redes, movilidad y transporte. Es un concepto relacionado con la movilidad y transporte, con el nivel de servicio, la frecuencia, distancias, tiempos y costos.

**Conectividad** en desarrollo regional se define como *la cualidad que incrementa el potencial del desarrollo*. Otra definición hace referencia a *la capacidad de enlace o existencia de conexión, en el marco del tránsito de la ciudad (movilidad urbana) y de la dualidad infraestructura-servicio* (Santos, L y De las Rivas, 2008:17).

En el análisis de la conectividad para experiencias internacionales realizado por Rozas & Figueroa (2005: 10), la conectividad se define como una “*cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan. La representación física... es una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio*”.

Para este trabajo, los aspectos físicos – espaciales se considera que definirán la conectividad a partir de carreteras, accesos, vialidades y toda estructura que permita una integración al medio laboral, además de la importancia de sus existencias de los habitantes.

Existen además la conectividad social, la estructuración de redes sociales con patrones homogéneos o heterogéneos a partir de características económicas y sociales, si bien no se realizará un estudio social, si se propone mostrar una

generalidad urbana y social donde se observe la capacidad y disponibilidad de los recursos existentes que permitan relacionar a las personas de que habitan en un contexto urbano.

## 2.-LA VINCULACIÓN ESPACIAL EN LAS CIUDADES

La integración o desintegración representada por la fragmentación, refiere a conexiones forma en la que las ciudades o partes de ellas se unen, enlazan y relacionan, los intentos de coincidir en algún punto los conceptos de integración, fragmentación, dispersión y segregación urbana, están relacionados en síntesis con aspectos de redes, conexiones, distancias, capacidades de servicios, equipamiento, formas de relación entre los habitantes y sectorizaciones sociales y urbanas.

Eibenshutz y Goya (2009) engloban estos aspectos al desarrollar un estudio sobre la integración urbana en las ciudades en México, donde centran sus estudios en la realización de diagnósticos de las ciudades respecto a la accesibilidad y conectividad. Definiendo entonces estos conceptos a partir de distancias y tiempos de recorridos, volumen y frecuencia de traslados a los puntos donde desarrollan sus actividades más importantes, a los diversos tipos de vialidades, a los servicios como transporte público y privado y las formas de comunicación sean redes físicas o virtuales, estableciendo las redes físicas como aquellas relacionadas con servicios de transporte o redes viales, mientras que en el caso de las virtuales aquellas relacionadas con los medios de comunicación, como redes de celulares, o internet.

De cierta forma, Vidal Rojas, S (2008); Prevot, S (2001); Link, F (2009); Valdés, E (2001); Lobato, R. (1989); Burgess, R. (2011) y Graham y Marvin (2001) refieren a discontinuidades, redes, retículas, formas de conexiones, y calidad de las infraestructuras, elementos referidos por Eibenshutz y Goya (2009), ya que para hablar de una sectorización de espacios, se está hablando de formas de conectividad, de disponibilidades de infraestructura urbana, que en algunas ocasiones depende de la sectorización social y condicionantes políticos y administrativos, así como de los mercados inmobiliarios.

Hasta este punto se ha hecho referencia a vinculación física y espacial, aunque la conectividad y vinculación no sólo es espacial, sino también social, referida en este caso como la integración y convivencia social, la creación de lazos y uniones entre las personas, habitantes de las ciudades o de partes de ellas, en este punto se encuentran los indicadores de la segregación social y/o simbólica. Autores que estudian fenómenos sociales, como Pérez, Valdés, E. (2007); Castells, M. (1999); Saraví (2008); Sabatini y DeMattos (2006) expresan estos integradores a partir de homogeneización de grupos sociales en fragmentos espaciales, de separaciones en ese mismo espacio a partir de características económicas, de co-existencia de diversidades sociales, y de conectividades sociales que implican movilidad al interior de las ciudades. Estas siguen siendo redes aunque no físicas, pero implican una relación y conexión con otras partes

Los aspectos económicos contribuyen a la heterogeneidad socio-espacial. En los aspectos económicos y políticos es importante destacar que continúan siendo condicionantes generales. La fragmentación se da entre actores que no están directamente involucrados con la acción de habitar, conectar, integrar y acceso a la ciudad. Marinero y De la Rivas (2011) y Prevot, S. (2001) coinciden en fragmentación y dispersión tanto de los agentes como de los dispositivos de planeación y gestión urbana y que en ellos se encuentra la clave de la integración urbana.

En resumen la integración es un concepto de redes, conexiones y vínculos, tal como se señaló a lo largo de este apartado, referido a los aspectos espaciales, existen indicadores como la accesibilidad y conectividad y sus formas de medirse, en lo referido a los aspectos sociales, la integración se da a través de convivencias y formas de conexión de redes sociales y familiares.

## **F.-DESARROLLO URBANO Y PLANEACIÓN URBANA**

La Ley General de Asentamientos del año 1976 lo define también como: "#proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población" (Ley general de Asentamientos Humanos, 1976).

Se hace referencia a dos conceptos del desarrollo urbano, ambos refieren al desarrollo urbano como un proceso donde se planea y regula la ciudad. De acuerdo a Plazola intervienen aspectos físicos, económicos y sociales, mientras que la Ley General de Asentamientos únicamente hace referencia a aspectos físicos de crecimiento de las ciudades.

La **planeación** urbana puede ser definida como una actividad que pretende: Precisar objetivos coherentes y prioridades al desarrollo económico y social; determinar los medios apropiados para alcanzar tales objetivos; poner efectivamente en ejecución dichos medios con vistas a la realización de los objetivos apuntados (SEDESOL).

Es el proceso sistemático de elaboración de un plan. Dicha actividad humana consiste en organizar o diseñar en un esquema global coherente y congruente, el conjunto de acciones requeridas para alcanzar un objetivo que se sitúa en el futuro.

Una ciudad planeada es aquella que en el emplazamiento y el trazado de las vías principales, han sido determinados de antemano, (...) ha ocurrido también con la situación de los edificios públicos principales, los espacios abiertos para uso público y las dimensiones de las líneas de fachada de los solares y terrenos destinados al aprovechamiento residencial (Whittick, 1975).

La planeación aparece en Inglaterra, para hacer frente a las externalidades y problemas que se agravan con el crecimiento de las ciudades industriales; la contaminación los incendios y las plagas producidas por el uso mixto del suelo (industrial y residencial, especialmente, por las altas densidades y por la precariedad de las construcciones y de los servicios sanitarios (Sabatini, 1997).

La planeación urbana en sus inicios fue vista como herramienta e instrumento para conocer y solucionar problemas urbanos; en su paso histórico se puede apreciar una evolución de técnica a teoría. Los cambios y modificaciones que ha sufrido no han sido todos generados desde adentro, sino que muchos se han surgido producto de las realidades del contexto en la cual está inmersa; tal es el caso de los avances de la informalización y globalización a finales del siglo pasado.

Como se puede observar en las definiciones, el principal objetivo de la planeación ha sido crear acciones encaminadas a la organización, diseño y ordenamiento de las ciudades con la finalidad de solucionar o evitar los problemas que surgen durante su desarrollo o crecimiento. La planeación urbana a lo largo del tiempo ha sufrido modificaciones y ha evolucionado de ser práctico a transformarse en instrumentos normativos y políticos.

### **G.-EXPANSIÓN Y CRECIMIENTO URBANO**

Para este estudio es necesario definir los conceptos de expansión y crecimiento urbano, ya que ayudan a identificar las problemáticas a las que se enfrenta la ciudad de Mérida.

Una definición aceptada de la **expansión** es aquella que indica que el crecimiento físico del área urbana, sobre el terreno geográfico del emplazamiento, el cual puede ser fomentado por la aglutinación, que es una expansión de las periferias de las áreas urbanas, por un crecimiento aumentativo de la misma, mientras que el crecimiento urbano se define como el fenómeno de ampliación geográfica, espacial y demográfica del área urbana. Este se puede dar por extensión física territorial del tejido urbano (**expansión**) o por incremento de las densidades de construcción y población (redensificación). Esta expansión puede darse en forma espontánea y en forma planificada (SEDESOL,2010).

**Crecimiento urbano** se identifica como el fenómeno de ampliación geográfica-espacial y demográfica del área urbana. Éste se puede dar por extensión física – territorial del tejido urbano (expansión) o por incremento de las densidades de construcción y población (redensificación).

## CAPÍTULO III

---

### PROPUESTA METODOLÓGICA PARA UN ESTUDIO URBANO DE INTEGRACIÓN

A partir de lo discutido en aspectos de planeación urbana y desarrollo urbano y demás elementos que contribuyen a explicar la integración, se describe el diseño de la metodología que se utilizó en el desarrollo del proyecto y en particular en los elementos que abordaron en el trabajo de campo, construyendo de ésta forma la metodología utilizada.

Es pertinente para este estudio conocer y evaluar las metodologías y estudios relacionados con la temática para conocer la forma en la que se han abordado estudios similares, y que abordan los temas de integración, fragmentación y segregación urbana y así definir la forma específica en la que se construye la metodológica de éste trabajo; Además de las diversas condicionantes identificadas a lo largo de la revisión metodológica y el marco que contiene las variables son necesarias para establecer cada uno de los indicadores del estudio, éstas son las espaciales, sociales, económicas y políticas.

En este apartado se establecen también los criterios del estudio, los actores sociales que intervienen y la escala física y espacial de los planteamientos, así como el proceso de la selección de las muestras de estudio, para finalmente establecer las zonas de estudio.

## A.-VARIABLES ESPACIALES, SOCIALES, ECONÓMICAS Y POLÍTICAS

A partir de la revisión bibliográfica y de la conceptualización de los fenómenos y elementos que componen la ciudad (Anexo B), se identificaron 4 variables: la espacial, la social, la económica y la política. No es posible identificar indicadores para cada variable en específico, ya que al analizar una variable ésta se relaciona con otra.

### 1.-VARIABLES ESPACIALES

Identificadas como aquellas referidas a conceptos de la accesibilidad y conectividad urbana, en donde se identifica la comunicación y relaciones entre los sectores de la ciudad, la principal característica es que hacen referencia a aspectos del espacio, arquitectura, urbanismo y su relación. Se puede observar en la tabla 1, que existen coincidencias de algunos autores respecto a las calidades de servicios y equipamiento urbano, aspectos de conectividad, entramados urbanos, y sectorizaciones de los espacios.

Tabla de indicadores espaciales para el análisis de problemáticas urbanas		
Autor	Indicador	Problemática
Eibenschutz y Goya (2009)	Accesibilidad y conectividad a las fuentes de ingreso	Integración
	Accesibilidad y conectividad a los servicios y equipamiento	
	Ubicación respecto al equipamiento y servicios	
Vidal, R (1997)	Discontinuidad morfológica	Fragmentación
Lobato, R. (1989)	Redes, retículas y conectividad urbana	
Link,F (2009), Burguess,R. (2011)	Aislamiento espacial, sectorización de espacios	Integración
Link,F.(2009), Janoshka, M. (2002)	Usos de suelo	Fragmentación
Graham y Marvín(2001), Valdés,E. (2007), Pérez Campuzano (2011)	Calidad de las redes de infraestructura	Integración / Fragmentación/ Segregación
Saraví, (2008)	Barreras Físicas	Segregación
Valdés,E. (2007)	Privatización de espacios	Fragmentación
De Mattos (2004)	Dispersión y baja densidad urbana en la periferia urbana	Dispersión

**Tabla 1.- Indicadores espaciales para el análisis de problemáticas urbanas**  
Elaboración propia a partir de la revisión bibliográfica de la temática.

## 2.-VARIABLES SOCIALES

Están relacionadas con aspectos de convivencia, grupos sociales, diversidad social, homogeneidad social, comunicación y relación de vida entre las personas. Desde los puntos anteriores se relaciona con los conceptos de segregación y fragmentación social conformando espacialmente la ciudad. La integración y segregación social, las relaciones entre las personas y la organización espacial y socio-económica son las bases para estos indicadores.

Tabla de indicadores sociales para el análisis de problemáticas urbanas		
Autor	Indicador	Problemática
Pérez	Conectividad y convivencia intrafamiliar	Integración
	Conectividad y convivencia al interior del conjunto habitacional	
	Comunicación al exterior del conjunto habitacional	
Eibenschutz y Goya (2009)	Movilidad y conectividad social	Integración
Valdés, E. (2007) Castells, M. (1999)	Homogeneización de grupos sociales	Fragmentación
Saraví, (2008) Link, F (2009)	Separaciones socioeconómicas	Segregación
Sabatini	Concentración de población por diferencias raciales y económicas	Segregación
Vidal, R (1997)	Repliegues comunitarios	Fragmentación
De Mattos (2006)	Co-existencia de diversidad social sin necesidad de interacción entre sus partes	Segregación

**Tabla 2.- Indicadores sociales para el análisis de problemáticas urbanas**  
Elaboración propia a partir de la revisión bibliográfica de la temática.

## 3.-VARIABLES ECONÓMICAS

Estas variables tienen un vínculo muy estrecho con aspectos políticos y sociales, como se indicó, condiciona el desarrollo de una ciudad a través de los modelos capitalistas de consumo. Por ejemplo, la ubicación de la vivienda oferta, el tipo de vivienda y a quien se dirige esta oferta, están relacionados también con las políticas de vivienda existentes.

Tabla de indicadores económicos el análisis de problemáticas urbanas		
Autor	Indicador	Problemática
Link, R. (2009)	Actividades económicas	Fragmentación
	Usos de suelo de acuerdo a actividades	
	Tendencia económica de la ciudad	
Saraví (2008)	Existencia de niveles socio-económicos (diferencias)	Segregación
Prevot,S.(2001), Saraví (2008)	Percepción de divisiones sociales, simbolismo económico	Fragmentación

**Tabla 3.- Indicadores económicos el análisis de problemáticas urbanas**  
Elaboración propia a partir de la revisión bibliográfica de la temática.

#### 4.-VARIABLES POLÍTICAS

Esta variable, es más que una condicionante a los aspectos espaciales, económicos y sociales, delimita los aspectos normativos de la ciudad y puede condicionar su conformación, más allá de las necesidades de la sociedad (Segre y Cárdenas, 1990).

Indicadores políticos-normativos el análisis de problemáticas urbanas		
Autor	Indicador	Problemática
Marinero y De la Rivas(2011)	Dispositivos de gestión	Fragmentación
Bolio,O. (2000)	Instrumentos de regularización urbana y social	Fragmentación
Prevot, S. (2001)	Dispersión de actores involucrados en la planeación	Fragmentación
	Capacidad de gestión de los gobiernos	
	Políticas urbanas	

**Tabla 4.- Indicadores político-espaciales.**  
Elaboración propia a partir de la revisión bibliográfica de la temática.

Como se observa, cada variable tiene un conjunto de indicadores, los cuales pueden ser parte del fenómeno de la integración así como de los conceptos que ayudan en su composición. Es posible identificar en cada una de las variables que afectan a las temáticas abordadas en éste capítulo, elementos relacionados con la conectividad y accesibilidad de servicios urbanos, equipamiento e infraestructura urbana, términos aplicables también a la conectividad entre personas, las cuales pueden ayudar a identificar tendencias sociales.

## **B.-INDICADORES DE LA INTEGRACIÓN**

A partir de la revisión de los indicadores que intervienen en cada uno de las variables identificadas a lo largo de la revisión bibliográfica y del recorrido a través de diversos autores que realizan discusiones sobre la temática de la integración urbana, ampliamente relacionada con la fragmentación espacial y la segregación social se encontró que existen una coincidencias al analizar indicadores de conectividad, accesibilidad, convivencia familiar o al interior de los conjuntos, así como de repliegues sociales y afectaciones en la calidad de servicios y polarización económica de las ciudades, así como una dispersión administrativa.

Todo este planteamiento se concentra para este trabajo, en las siguientes temáticas a analizar.

- Accesibilidad y conectividad espacial
- Integración y convivencia social
- Gestión y administración

La primera relacionada con indicadores espaciales y físicos, que permiten también abarcar aspectos sociales y de convivencia humana, de forma tangencial, al poder observar a través de ellas la afectación a los grupos sociales de los aspectos espaciales.

La segunda temática está completamente relacionada con los aspectos e indicadores sociales, las problemáticas a las que se enfrenta la sociedad que habita la ciudad, y una relación con la división socio-económica.

El tercer tema se refiere a aspectos meramente normativos y a las críticas administrativas en lo referente a las temáticas, y de cómo lo realizado por estos actores afecta a la ciudad.

## **C.-CRITERIOS DE ACTORES A INVESTIGAR Y ESCALAS DEL ESTUDIO**

### 1.-ACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS PROCESOS DE LA INTEGRACIÓN URBANA

A partir de lo anterior expuesto y para este trabajo, se consideran tres actores sociales que intervienen en los procesos expansivos, de crecimiento y de las diversas problemáticas de la ciudad:

- a) la sociedad,
- b) actores político-administrativos,
- c) agentes inmobiliarios.

La **sociedad**, que depende de la perspectiva de la forma de quien usa la ciudad, en que la vive y habita, construyéndola de acuerdo a sus necesidades, la sociedad es también consciente de los beneficios o prejuicios que ésta tiene. Es indicador de aspectos espaciales, sociales y económicos.

Los **actores políticos-administrativos** son aquellos que dan la pauta en las normativas, formas de gestión y administración urbana, espacial y económica, y en quien la mayoría de las ocasiones recae la responsabilidad legal de la conformación y estructuración de la ciudad, al crear, permitir, renovar, mejorar, fortalecer o mantener las acciones urbanas.

En el caso de Mérida los actores políticos, como se mencionó en el apartado de antecedentes de la problemática urbana, éstos han tenido un papel importante en el proceso urbano de la ciudad, principalmente en la conformación de la reserva territorial para el desarrollo y crecimiento expansivo de la ciudad y quienes han establecido las normativas para dicho desarrollo. En términos concretos quienes han diseñado estas políticas y normativas han sido, las administraciones públicas, El Ayuntamiento de Mérida y Gobierno del Estado.

Los **agentes inmobiliarios**, son aquellos que a través de sus acciones han contribuido a la estructura urbana, esto a través del desarrollo y construcción de conjuntos habitacionales, de las decisiones respecto a las composiciones de sus tramas urbanas, de la forma en la que se conectan e integran a las ciudades, así

como de la interpretación de los programas urbanos de desarrollo y las políticas urbanas. Se ha podido observar a lo largo del desarrollo y crecimiento de la ciudad que buscan oportunidades para su economía, en muchas ocasiones se benefician de la especulación de suelo de la ciudad, de las grietas normativas y jurídicas, así como de las situaciones políticas que dan origen a oportunidades para establecerse.

Estos últimos dos actores sociales se consideran para este trabajo como los más influyentes sobre el desarrollo, estructura, crecimiento y patrones de estructura urbana, ya que las decisiones tomadas por ambos grupos son los que organizan la ciudad, sin embargo, no son los que habitan dichas organizaciones, esto lo hace la sociedad.

Por lo que para probar la hipótesis de éste estudio y para efectos de éste trabajo, se indica que la importancia sobre los procesos de integración, expresados en la fragmentación y segregación de la ciudad de Mérida, son dados por la sociedad que habita la ciudad, en este caso, quien habita los casos específicos de estudio que se proponen. Para lo anterior se realizaron encuestas acerca de los indicadores más importantes relacionados con los tópicos de integración urbana. Así mismo para completar este punto de vista, se consultó a algunos funcionarios y ex--funcionarios públicos relacionados ampliamente con el desarrollo de las políticas urbanas y normativas.

Los aspectos económicos y políticos de la ciudad, se dan a partir de los actores específicos de la sociedad que intervienen en las políticas y normativas de planeación y de administración de los recursos económicos de la ciudad, en este caso es el Estado a través de las instituciones públicas quien se encarga de dichos aspectos; éstos recursos económicos y políticos pueden encaminarse también a aspectos urbanos como a aspectos sociales.

## 2.- LA ESCALA FÍSICA DEL ESTUDIO

Parte de la sustentabilidad de las ciudades hoy en día radica en la forma espacial de las ciudades, algunos autores contemporáneos como Graizbord y Monteiro, (2011) concentran sus discusiones en dichos modelos o tendencias urbanas y los beneficios o prejuicios de ellas, específicamente estos autores refieren a que dicha forma espacial puede condicionar aspectos de movilidad y uso de los servicios urbanos disponibles, los cuales tienen repercusiones en el hábitat y medio ambiente natural.

La escala espacial a la que se dan estas formas urbanas es trascendente en la forma en la que se afecta a cada uno de los aspectos sociales, espaciales, económicos y políticos, esto se relaciona ampliamente con lo mencionado con anterioridad respecto a la sustentabilidad y la forma en la que ésta se afecta, por mencionar un ejemplo, el ritmo de vida de los habitantes y la movilidad realizada a diario en una ciudad mediana no tiene la misma afectación en dichos habitantes ni en los patrones de flujo de la ciudad, como lo tendría una ciudad más grande y con mayor complejidad.

Los fenómenos y problemáticas que se relacionan con la integración y desintegración como se mencionó un ejemplo en el párrafo anterior, tienen afectaciones locales y globales, esto es, en el caso de la ciudad de Mérida, una afectación a nivel futura Zona Metropolitana de municipio de Mérida, o a nivel afectación de la ciudad y su mancha urbana, o a una escala más pequeña respecto a las localidades cercanas a las áreas de estudio, estableciendo diferentes redes urbanas.

En el caso de este estudio, la integración o desintegración se refiere a aquella que se da al interior de la ciudad, la forma en la que las actividades, servicios y equipamientos urbanos interactúan y sirven para la sostenibilidad de ella, además de la forma en la que aspectos y elementos sociales pueden influir en los habitantes, en su forma de habitar o de vivir la ciudad.

#### **D.- LA SOCIEDAD. SELECCIÓN DE MUESTRAS DE ESTUDIO**

Para poder realizar una selección de las muestras de estudio, es necesario identificar cuáles son los fenómenos y problemáticas urbanas trascendentes en los procesos de des/integración urbana y social, de acuerdo a la revisión de la literatura y los referentes conceptuales analizados en la literatura de la temática y que se investigaron en este estudio, que son:

1. Localización de las muestras de estudio respecto a la ciudad.
2. Ubicación geográfica de las muestras de estudio.
3. Densidad habitacional
4. Año de desarrollo del conjunto habitacional
5. Crecimiento, expansión y tamaño de los desarrollos habitacionales en Mérida, en el período del estudio y Vivienda de suelo formal, nueva y producida en serie
6. Oferta Socioeconómica de la vivienda

##### **1. LOCALIZACIÓN DE LAS MUESTRAS DE ESTUDIO RESPECTO A LA CIUDAD.**

El primer aspecto a definir es la localización de las muestras de estudio. De acuerdo a autores que han estudiado el fenómeno de des/integración a partir de las vertientes de fragmentación y segregación como es el caso de Guillermo A. (2002) y Monclús (1998) en América Latina, indican que los patrones de segregación residencial responden a la creación de sub-centros urbanos y conjuntos habitacionales fuera de las periferias urbanas, la cual crea patrones espaciales dispersos y fragmentados, con bajas densidades; autoras como Isunza y Méndez (2011) también señalan que los actuales desarrollos inmobiliarios que contribuyen a los fenómenos mencionados, son aquellos que se ubican cerca de poblaciones conurbadas, o en municipios cercanos a las manchas urbanas; Bazant (2011) y Rodríguez señalan que la creación de mini-ciudades contribuye a los fenómenos expansivos y de desintegración; así mismo autores que han estudiado este fenómeno de desintegración como Eibenshuz (2009) y López, R (2002) indican la importancia de la localización de los conjuntos habitacionales respecto a sus centros económicos. A

partir de esto se puede definir que los conjuntos inmobiliarios fuera de las periferias, cercanos a poblaciones o municipios conurbanos y aquellos sub-centros urbanos, son aquellos que presentan características acordes con este estudio.

Castells, M. (1999); Sabatini, F. (2003); Cáceres y Cerda, Schteingart (2002) y Borshdorf (2003), establecen diversas visiones sobre la co-existencia de los diferentes estratos en los núcleos espaciales; mientras que los primeros 3 autores indican la existencia de núcleos sociales homogéneos en sectores sociales, definiendo esto como parte del proceso de segregación, los siguientes dos autores señalan que existen mezclas de elementos urbanos de lujo y de pobreza.

En el caso de la ciudad de Mérida y para este estudio, de acuerdo con lo planteado, existen conjuntos habitacionales fuera de la periferia urbana de Mérida, resultado de políticas urbanas y normativas ocurridas en un período específico de tiempo, los cuales se considera que presentan algunas características similares a la de las ciudades de América Latina, y algunos criterios presentes en las discusiones actuales de las temáticas en donde también se indica que las metrópolis se prolongan hacia todas las direcciones, conformando espacios peri-urbanos difusos<sup>2</sup>, de baja densidad, estableciendo parámetros adecuados para la dispersión, fragmentación y desintegración urbana; en la misma periferia urbana, se identifican fragmentos o islas urbanas, donde es posible identificar una lectura estratificada de la sociedad, tal como algunos autores indicaron<sup>3</sup>, los espacios fragmentados pueden contener una sociedad heterogénea pero que no necesariamente tenga una relación o convivencia social.

## 2. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LAS MUESTRAS DE ESTUDIO.

Después de establecer que para este estudio es necesario estudiar los conjuntos habitacionales fuera de la periferia urbana, ya que su importancia y elementos a estudiar radican en el aislamiento espacial y social respecto al resto de la ciudad, se deberá definir la ubicación geográfica de las muestras de estudio.

---

<sup>2</sup> De acuerdo con los términos de la conceptualización de este trabajo, se entiende que el peri-urbano difuso, está relacionado con la dispersión y baja densidad de la ciudad o de las zonas de la ciudad.

<sup>3</sup> Schteingart (2002) y Borshdorf (2003) señalan que la integración o la unificación se puede dar en diferentes niveles dentro de las ciudades, abarcando diferentes estratos sociales,

En el caso de la ciudad de Mérida como se indicó en los antecedentes de la problemática, la ciudad al interior se caracteriza por presentar una dualidad urbana, autores como Bolio, O.(1999) García, C. y estudios como el de Monkkonen (2012) e Iracheta y Bolio (2012) indican que existe una fuerte segregación en la ciudad, presentando patrones específicos de éste fenómeno; es posible que en la periferia urbana, los patrones de heterogeneidad se estén estableciendo, es por eso que se evitará en lo posible obtener muestras en puntos que reafirmen hipótesis de estudios o condicionen la dualidad existente, sino que se buscará una mayor diversidad en la obtención de muestras.

Otra condicionante utilizada para la ubicación geográfica de los fraccionamientos, es la de los factores económicos relacionados con el desarrollo y crecimiento de la ciudad, a partir de los cuales se establecen patrones naturales de desarrollo, se busca que los fraccionamientos seleccionados sean susceptibles de encontrar en cualquier muestra diferentes niveles o estratificaciones sociales en la periferia urbana, y de ésta forma se continúa con la postura de evitar el sesgo de la muestra.

Apoiado en la referencia la organización espacial basada en el desarrollo económico de una ciudad definida por Janoschka<sup>4</sup> (2004) quien indica que los ejes viales se organizan de acuerdo al desarrollo económico, se tiene que las ciudades siguen un patrón de crecimiento de acuerdo a sus ejes radiales de mayor impulso y de acuerdo al Programa Integral de Desarrollo de la Zona Metropolitana (PIDEM), y a las políticas de expansión, impulso y crecimiento de la Ciudad de Mérida señaladas en los Programas de Desarrollo Urbano de 2003 y 2012, así como los planes parciales de las localidades urbanas a desarrollarse, la ciudad de Mérida tiene una estructura con varios ejes principales que se extienden desde el centro de la ciudad hacia el exterior.

---

<sup>4</sup> Janoschka (2004) define que *“los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y expansión urbanas correspondientes a una metrópoli desarrollista latinoamericana... siguen constituyendo el principio de organización espacial fundamental”*

El PIDEM (2012) identifica siete principales puntos geográficos-corredores urbanos cuya importancia se relaciona con actividades industriales, comerciales y de logística; de los siete puntos identificados es posible que tres de ellos no tengan la jerarquía por flujo vehicular, ni por la actividad que se realiza en dichas vialidades.

Se tiene entonces 4 puntos importantes: el corredor urbano-industrial Mérida-Umán (1), el corredor urbano – habitacional Mérida-Ucú (2) y Mérida – Kanasín (3), el corredor urbano – turístico - industrial y comercial Mérida – Progreso(4)

En cada uno de los 4 puntos importantes existen desarrollos habitacionales importantes tanto en el impacto urbano, social, como en su tamaño, sirviendo estos como referencia para ubicar las muestras.

### 3. DENSIDAD HABITACIONAL

Los fenómenos de dispersión y fragmentación urbana como se mencionó en el análisis conceptual de éste trabajo, están relacionados con la densidad de las ciudades y de sus conjuntos habitacionales, el concepto de ciudad dispersa<sup>5</sup>, de acuerdo a las definiciones de autores como Marinero (2011), Bazant (2011) y López,R. (2011) referidas a la densidad urbana y la dispersión, aquellas ciudades cuya densidad es inferior a los 200 hab/ha la clasifican como una ciudad difusa.

Esto quiere decir que Mérida, de acuerdo a esta clasificación, es una ciudad difusa, ya que su densidad promedio de acuerdo al PDUM (2012) es de 32 hab/ha, y un



Fuente : Programa de Desarrollo Urbano 2011,  
Ayuntamiento de Mérida

<sup>5</sup> “ciudad dispersa es aquella cuya densidad es inferior a los 200 hab/ha habitado generalmente por grupos de población de bajos ingresos”(Bazant,2011: 200)

promedio de 3.6 hab/viv, (Ayuntamiento de Mérida, 2012) con lo cual se tiene una ciudad dispersa y extensa a lo ancho de su territorio, cuya relación habitante/hectárea no varía mucho, respecto a los estratos socio-económicos, esto es que, tanto las zonas habitacionales de personas de escasos recursos como las zonas habitacionales de alto poder adquisitivo pueden tener la misma densidad urbana.

Esta característica de baja densidad urbana promedio, ha ocasionado que desarrollos conjuntos habitacionales recientes tengan una densidad alta de acuerdo a los estándares de la ciudad, por ejemplo de acuerdo al PDU de Mérida 2003, la densidad Alta Habitacional era de 40 viviendas por hectárea, esta densidad aún se encuentra por debajo de la densidad media de otras ciudades. Esto ha permitido a desarrolladores actuales aumentar la densidad de las viviendas y continuar dentro de la densidad baja de la ciudad de Mérida.

Referirse a las densidades habitacionales de la ciudad de Mérida, permite establecer los parámetros a partir de los cuales se inicia el desarrollo éste trabajo, es decir, no es posible establecer que la ciudad de Mérida paso de ser una ciudad compacta a una ciudad dispersa como sucedió en la ciudad latinoamericana de Santiago de Chile, pero sí es posible establecer que la ciudad de Mérida, ha tenido una dispersión en términos de densidad, desde su consolidación, debido a diversos factores, y que forma parte natural de la forma espacial y de la organización de la ciudad de Mérida.

Como se mencionó antes, la densidad de la ciudad de Mérida aún está por debajo de la considerada ciudad difusa (Bazant, 201<sup>a</sup>) lo cual permite que los promotores aún continúen los desarrollos debajo de éste estándar, lo cual es también apoyado por las normas actuales del PDU de la ciudad de Mérida.

En el PDU de la ciudad de Mérida (Ayuntamiento de Mérida, 2012) en su “carta síntesis”, señala las densidades actuales de los fraccionamientos existentes o en proceso de construcción, clasificándolos en viviendas HAD Habitacionales de Alta Densidad, HMD Habitacionales de Mediana Densidad, y HBD Habitacionales de Baja Densidad, las zonas habitacionales fuera de la periferia tienen una clasificación como

zona habitacional de alta densidad; se presenta a continuación una tabla con las densidades actuales en dicho programa:

Especificaciones de los niveles de densidad de vivienda PDU Mérida 2012		
Niveles de densidad de vivienda	Densidad	
	Habitantes por hectárea	Viviendas por hectárea
HBD	98 hab/ha	vivienda unifamiliar y multifamiliar
HMD	137 hab/ha	
HAD	273 hab/ha	

**Tabla 5** Tabla de especificaciones de los niveles de densidad de vivienda, elaborada a partir del PDU de Mérida 2012, en su nivel estratégico. N/E = No especificado

#### 4. AÑO DE DESARROLLO DEL CONJUNTO HABITACIONAL

Los conjuntos habitacionales son pieza clave en el crecimiento de la ciudad de Mérida, principalmente porque en una etapa de desarrollo de la ciudad se convirtieron en el detonante de su crecimiento expansivo, crecimiento que más adelante es el principal detonante de la composición y forma espacial de la ciudad con tendencia a la fragmentación y desintegración socio-urbana.

Como parte de los parámetros para definir las muestras de estudio, es importante establecer un período de tiempo en el que los conjuntos habitacionales se convirtieron en esta pieza clave, para lo cual a continuación se enumerarán las principales actividades que apoyaron la expansión de la ciudad de Mérida.

La expansión de la ciudad se explica desde diferentes perspectivas, el PIDEM (2012) y al autor Bolio Oses (2003), indican, que en el año 2003 el PDDU de la ciudad de Mérida establece normativas y políticas que permiten la expansión urbana, y actúa como el detonante del acelerado proceso de expansión urbana de la ciudad de Mérida, al permitir e impulsar el crecimiento fuera de los límites de la mancha urbana.

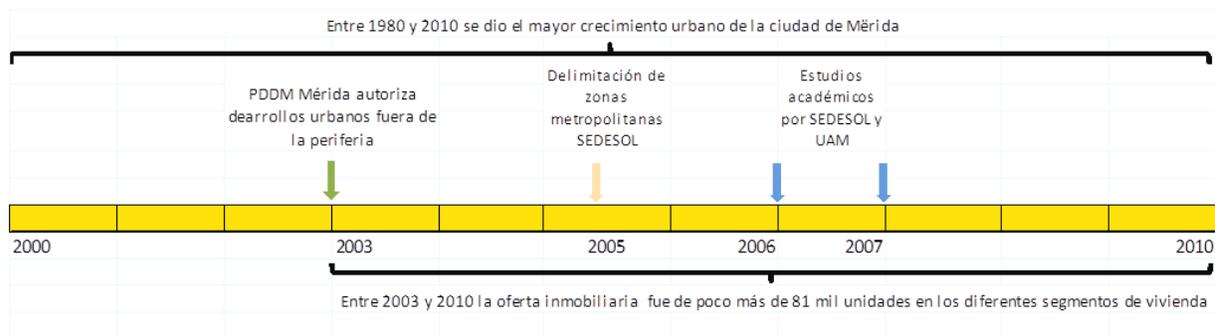
Dos años más tarde en el año 2005, la delimitación de las zonas metropolitanas de México del mismo año, elaborado por el INEGI, en coordinación con SEDESOL y CONAPO, en el año 2000, emite la declaratoria de zonas metropolitanas, donde se

define por primera vez a la ciudad de Mérida con su zona Metropolitana, mientras que en el año 2004 la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y el Consejo Nacional de Población (CONAPO), publicaron el libro “Delimitación de las zonas metropolitanas de México”, el cual constituyó el primer esfuerzo de la Administración Pública Federal por contar con una delimitación exhaustiva y sistemática de las zonas metropolitanas del país en la que coincidieran distintos intereses institucionales.

Esto implica que la ciudad no tenga límites normativos para el desarrollo y crecimiento fuera de la periferia urbana, siendo que el Programa Director de Desarrollo Urbano de Mérida el documento normativo para el impulso de un crecimiento y desarrollo controlado de la ciudad, aprueba estos desarrollos y por lo tanto la expansión urbana. De la misma forma, esta autorización de expansión, abre las puertas hacia la conformación de la Zona Metropolitana del Municipio de Mérida, más allá de la conformación de una zona conurbada de la ciudad de Mérida. Esta conformación de la zona metropolitana responde a la búsqueda de consolidar al municipio como un polo de desarrollo con servicios, infraestructura y equipamiento urbanos de calidad, que ofrezca altos estándares de calidad o al menos esa es la justificación de los gobiernos del Estado y Municipio.

Así mismo, se realizaron importantes estudios académicos en la ciudad relativos a éste tema, en los que fue posible identificar algunos patrones de desintegración socio-urbana en fraccionamientos urbanos cercanos a la periferia urbana pero que aún se encontraban dentro de la mancha urbana. Estos proyectos de investigación se realizaron en los años 2006 y 2007 y fueron desarrollados en diversas ciudades del país, entre ellas Mérida, por la Universidad Autónoma de México Xochimilco en coordinación con la SEDESOL; los dos estudios realizados fueron, uno, sobre el “Mercado formal e informal del suelo”, y el otro un estudio de la “Integración de las ciudades de México”.

En Mérida, existe una oferta de poco mas de 81 mil unidades (de vivienda) distribuidas entre los diferentes segmentos según el valor del mercado (Iracheta y Bolio O, 2012 : 76)



**Gráfico 8 Línea de tiempo de los principales acontecimientos relacionados con la expansión urbana de la ciudad de Mérida en el período entre los años 2000 y 2010**

**Fuente:** A partir de la revisión bibliográfica Elaboración propia.

Por lo tanto, y a partir de ésta pequeña línea de tiempo es posible definir que el período de tiempo de mayor trascendencia en el desarrollo expansivo urbano de Mérida, y que más adelante contribuye a tendencias de desintegración social y urbana fue en el período de 2000 a 2010. Sin embargo esto no quiere decir que en actualidad no continúe este proceso, sino que de acuerdo a entrevistas realizadas a ex funcionarios públicos, en el año 2012, las políticas de crecimiento de la ciudad están destinadas a controlar esta expansión urbana, resultados que sólo podrán ser visibles en un período a corto plazo de 6 años.

## 5. CRECIMIENTO, EXPANSIÓN Y TAMAÑO DE LOS DESARROLLOS HABITACIONALES EN MÉRIDA, EN EL PERÍODO DEL ESTUDIO Y VIVIENDA DE SUELO FORMAL, NUEVA Y PRODUCIDA EN SERIE

Después de determinar que los desarrollos habitacionales han sido punto clave en la expansión de la ciudad de Mérida, lo siguiente es establecer el tipo de vivienda al que se dirige este trabajo.

La vivienda de los conjuntos habitacionales que han causado este impacto en el desarrollo de la ciudad son aquellas que se construyen en serie, con una densidad de 273 hab/ha como máximo de acuerdo al PDU de Mérida (2012) y que además se encuentran en la periferia urbana.

El impacto de los desarrollos, su crecimiento y tamaño de los desarrollos hace referencia al factor de escala que estos puedan tener respecto a la ciudad. Como se mencionó anteriormente parte del estudio es obtener una muestra con suficientes variaciones que pudieran dar un panorama amplio sobre la temática de estudio, es por esto que se determinó que los conjuntos habitacionales debería de tener dimensiones diferentes, con promedios de habitantes que van desde los 1000 viviendas hasta las que van más allá de las 10,000 viviendas.

El tamaño de la muestra indica también un porcentaje en el crecimiento y desarrollo de la mancha urbana, el impacto de la ciudad, así como la trascendencia de los servicios dependiendo de su tamaño antigüedad y crecimiento, así como la proporción directa de estos elementos. Es importante mencionar que al analizar el impacto de los conjuntos habitacionales fue necesario establecer el impacto respecto a la futura zona metropolitana.

De acuerdo a lo acotado al universo de 74 fraccionamientos identificados fuera de la periferia urbana de Mérida se tienen 8 fraccionamientos indicados a continuación.

Tabla de número de viviendas ofertadas por cada conjunto habitacional, ubicados en los puntos más importantes de expansión urbana de la ciudad de Mérida.			
Ubicación geográfica respecto a la mancha urbana	Nombre del Conjunto Habitacional	Densidad	Número de Viviendas ofertadas
Oeste	Ciudad Caucel	HAD	13,547
	Gran Santa Fe	HAD	1,063
Noroeste	Real Montejo	HAD	1,235
Norte	Las Américas	HAD	4,623
Este	Villas de Oriente	HAD	2,602
	Los Encinos	HAD	854
	Alamos de Oriente	HAD	108
Sur	Santa Cruz Palomeque I y II	HAD	974

**Tabla 6** Tabla de número de viviendas obtenidas por cada conjunto habitacional ubicados en diversos puntos de la ciudad de Mérida.

Fuente: Inventario Nacional INEGI. Censo de Población y vivienda 2010, referida al 12 de junio del mismo año.

\*En el año 2010, no se tenía información del número de viviendas ofertas aunque el permiso se otorgo en 2009

Como se observa, esta selección responde a criterios de ubicación en los 4 principales puntos cardinales de desarrollo y expansión urbana de la ciudad de Mérida, además de considerarse vivienda en serie de Alta densidad, y cuyo número de viviendas responde a los números de viviendas mencionadas en este apartado.

## 6. OFERTA SOCIOECONÓMICA DE LA VIVIENDA

Para continuar con la búsqueda de una máxima variación de muestras, es necesario realizar un análisis de la oferta socioeconómica de vivienda, en metros cuadrados y precio, ésta información se obtuvo del Registro Único de Vivienda (RUV), en su portal de Sistema de Información Geográfica, de esta forma se pudo identificar la clasificación socioeconómica de las viviendas de acuerdo a las diferentes tipificaciones de la vivienda.

La Asociación Hipotecaria de México, conjuntamente con organismos relacionados con la temática de vivienda tales como: Infonavit, Sociedad Hipotecaria Federal, Conavi, Entidades Financieras (Bancos, Sofoles/Sofomes), Fovisste, Softec, elaboró una clasificación homologada de valor de las viviendas según su valor económico a partir de una unidad de medida de veces salarios mínimos mensuales vigentes para el Distrito Federal. Cabe señalar que esta clasificación fue hecha en abril del año 2010 y por lo tanto es posible ajustarla a la clasificación del Salario Mínimo Mensual del Distrito Federal (SMMDF) del año 2013.

Clasificación Homologada de valor de vivienda de acuerdo al Código de Edificación de Vivienda 2010 CONAVI							
Tipo de vivienda		VSMMDF Veces Salario Mínimo Mensual del Distrito Federal		PESOS			
				Año 2010		Año 2013	
		Desde	Hasta	Desde	Hasta	Desde	Hasta
Interés Social	Económica		118		\$ 206,121.00		\$ 232,307.00
	Popular	118.1	200	\$ 206,122.00	\$ 349,357.00	\$ 232,504.00	\$ 393,741.00
	Tradicional	200.1	350	\$ 349,358.00	\$ 611,374.00	\$ 393,938.00	\$ 689,046.00
Media		350.1	750	\$ 611,375.00	\$1,310,088.00	\$ 689,243.00	\$1,476,528.00
Residencial		750.1	1500	\$1,310,089.00	\$2,620,176.00	\$1,476,725.00	\$2,953,056.00
Residencial plus		Más de 1500		Mas de \$ 2,620,176		Más de \$ 2,953,056	

**Tabla 7 Clasificación homologada de valor de vivienda elaborado a partir de la clasificación Homologada de la asociación Hipotecaria Federal y el Código de edificación de vivienda 2010 CONAVI y actualizada al Salario Mínimo del DF al 2013 = 64.76 pesos diarios.** Fuente CONAVI Elaboración propia

Como se observa en la tabla 8, existen 4 clasificaciones de la vivienda en México, Interés social media, residencia y residencial plus. La variación en los precios es relativa al aumento del Salario Mínimo del DF (SMMDF). Es importante señalar que la mayoría de las viviendas ofertadas en los fraccionamientos seleccionados hasta el momento, en el caso de Mérida, se ubican entre un mínimo de 11,000 pesos y un máximo de 662,000 pesos, precio obtenido en el registro único de vivienda (RUV), es decir entre una vivienda de interese social económica y una vivienda media.

Para continuar con este análisis, se encontró otra clasificación de vivienda, la CONAVI, en su código de edificación de vivienda, también del año 2010, publicó la clasificación de la vivienda por precio promedio, en donde además de indicar el costo promedio de las viviendas expresado en Número de veces del salario mínimo del Distrito Federal (VSMMDf) indica también la superficie construida promedio y el número de cuartos como sigue:

Clasificación de la vivienda de acuerdo a superficie construida promedio y número de habitaciones de acuerdo al código de edificación de vivienda 2010 CONAVI			
Tipo de vivienda		Superficie construida promedio	Número de cuartos
Interés Social	Económica	30 m <sup>2</sup>	Baño, Cocina, Área de usos múltiples
	Popular	42.5 m <sup>2</sup>	Baño, Cocina, Estancia-Comedor, 1-2 recámaras
	Tradicional	62.5 m <sup>2</sup>	Baño, Cocina, Estancia-Comedor, 2-3 Recámaras
Media		97.5 m <sup>2</sup>	Baño, ½ baño, Cocina, Sala-Comedor, 2-3 Recámaras y Cuarto de servicio
Residencial		145 m <sup>2</sup>	De 3 a 5 Baños, Cocina, Sala, Comedor, 3-4 Recámaras, Cuarto de servicio, Sala Familiar
Residencial Plus		225 m <sup>2</sup>	De 3 a 5 Baños, Cocina, Sala, Comedor, 3 a más recámaras, de 1 a 2 Cuartos de servicio, Sala Familiar

**Tabla 8 Clasificación de la vivienda por CONAVI, publicada en el Código de edificación de vivienda de 2010. Fuente CONAVI 2010**

Se realizó un análisis de los precios y m<sup>2</sup> de cada conjunto habitacional (de los 8 indicados anteriormente) de acuerdo a los modelos de vivienda registrados ante el RUV. Con esta clasificación basada en metros cuadrados, sumada a la clasificación

económica se realizó un análisis integral y detallado de los conjuntos habitacionales y los rangos en los que se localizan.

Se señala que al realizar estas comparativas se hallaron algunas incongruencias, por ejemplo la vivienda ofertada con un precio cercano a los 662,000 pesos, como es el caso del Fraccionamiento las Américas, y que de acuerdo a la tabla 8, se ubica como una vivienda media, sin embargo por ese precio se puede obtener una vivienda de hasta 120m<sup>2</sup> o 140m<sup>2</sup> que equivale a una vivienda residencia, que rondaría en un precio de 1,310, 000 pesos. Sin embargo es importante también señalar que el precio con él se inserta al mercado, el cual es el que se establece en la pagina del RUV, muchas veces no se actualiza.

#### **E.-DEFINICIÓN DE LAS MUESTRAS DEL ESTUDIO**

Al final después de realizar el análisis comparativo de precios y metros cuadrados y determinar la importancia y trascendencia que cada uno de los conjuntos habitacionales pudiese tener para este trabajo, se determino lo siguiente.

Después del análisis de la densidad de los conjuntos habitacionales, ubicación geográfica, precio de la vivienda y metros cuadrados se escogió 4 fraccionamientos, en los siguiente puntos cardinales respecto a la ciudad de Mérida al Oeste, Ciudad Caucel, Al Norte, Las Américas, al Este Villas de Oriente, y al Suroeste, Santa Cruz Palomeque.

#### Características de los conjuntos habitacionales

- Fraccionamiento Villas de Oriente, se desarrolló en 2 etapas por la misma constructora Carmar, con viviendas desde 41m<sup>2</sup> hasta 76 m<sup>2</sup>, con precios que van desde los 189,400.00 hasta los 466,000.00 pesos aproximadamente, con un total de viviendas hasta el año 2010 de 2,602 viviendas.
- En el caso de Ciudad Caucel se identificaron 25 fraccionamientos, aproximadamente un 50% de los fraccionamientos tiene varias etapas, en algunos casos llegan hasta la etapa 9, cada fraccionamiento es desarrollado por una o dos constructoras. La oferta de vivienda va desde la vivienda

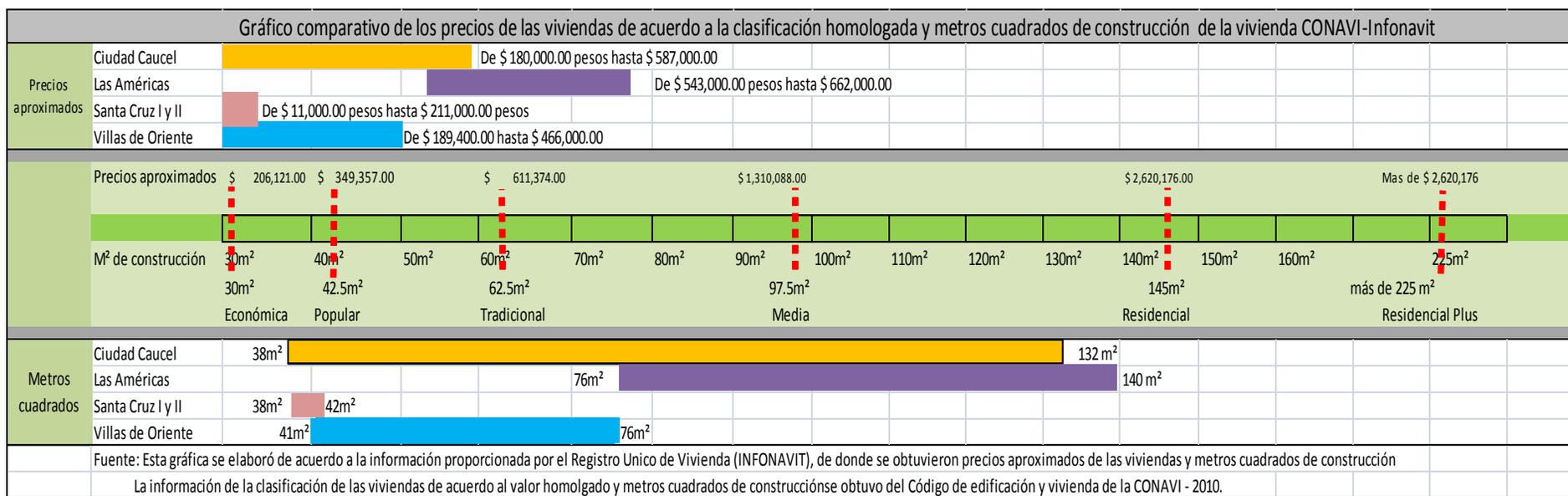
Económica con una oferta de 32 m<sup>2</sup> en el caso de Villa Jardín Cd CauceI, con precios desde 173,000 pesos, como el caso del fraccionamiento La Rinconada Ciudad CauceI, hasta viviendas media, cercana a residencial de 132 m<sup>2</sup> en Hogares, con precios de 587,000 pesos aproximadamente. Es decir, presenta un abanico muy amplio de viviendas ofertadas en el municipio, sin embargo, utilizar un solo conjunto habitacional para este estudio, limitaría las posibilidades de utilizar muestras diversas y de máxima variación con lo cual no se alcanzarían los criterios anteriormente, el conjunto habitacional contiene alrededor del 10% del área total metropolitana futura de acuerdo a Iracheta y Bolio (2012) un total hasta el año 2010 de 13,547 viviendas aproximadamente.

- Fraccionamiento Las Américas, de la constructora SADASI con viviendas desde 76 m<sup>2</sup> hasta 140m<sup>2</sup>, con precios desde 543,000.00 pesos hasta 662,000.00 pesos aproximadamente, con un total de viviendas hasta el año 2010 de 4,623 viviendas.
- Santa Cruz Palomeque I y II, viviendas ofertadas a través de organismos de vivienda como FONAVI, INFONAVIT, CONAVI y Ayuntamiento de Mérida, de 42m<sup>2</sup>, con un precio promedio de 211,811 pesos, en sus etapa 1 y 2 tienen un total de 974 viviendas, fueron obras supervisadas por diversas constructoras en cada una de sus etapas.

Nota: En el caso del Fraccionamiento Villas de Oriente el número de viviendas se determinó a través de un conteo vía fotografía digital, ya que no es posible obtener esta información a través de la página del INFONAVIT. En el caso de Ciudad CauceI, Las Américas, y Santa Cruz Palomeque, fue posible establecer el número de viviendas a través del Registro Único de Vivienda (RUV), disponible en <http://sig.ruv.org.mx/>

**Tabla comparativa de las viviendas de los fraccionamientos Villas de Oriente, Ciudad Caucel, Las Américas y Santa Cruz**

Los criterios establecidos son costo de la vivienda y metros cuadrados de construcción



**Tabla 9 Tabla comparativa de las viviendas de los fraccionamientos Villas de Oriente, Ciudad Caucel, Las Américas y Santa Cruz**

Fuente: Registro Único de vivienda (INFONAVIT) 2010 y Código de edificación y vivienda de la CONAVI (2010)

### Ubicación de los 4 fraccionamientos a estudiar

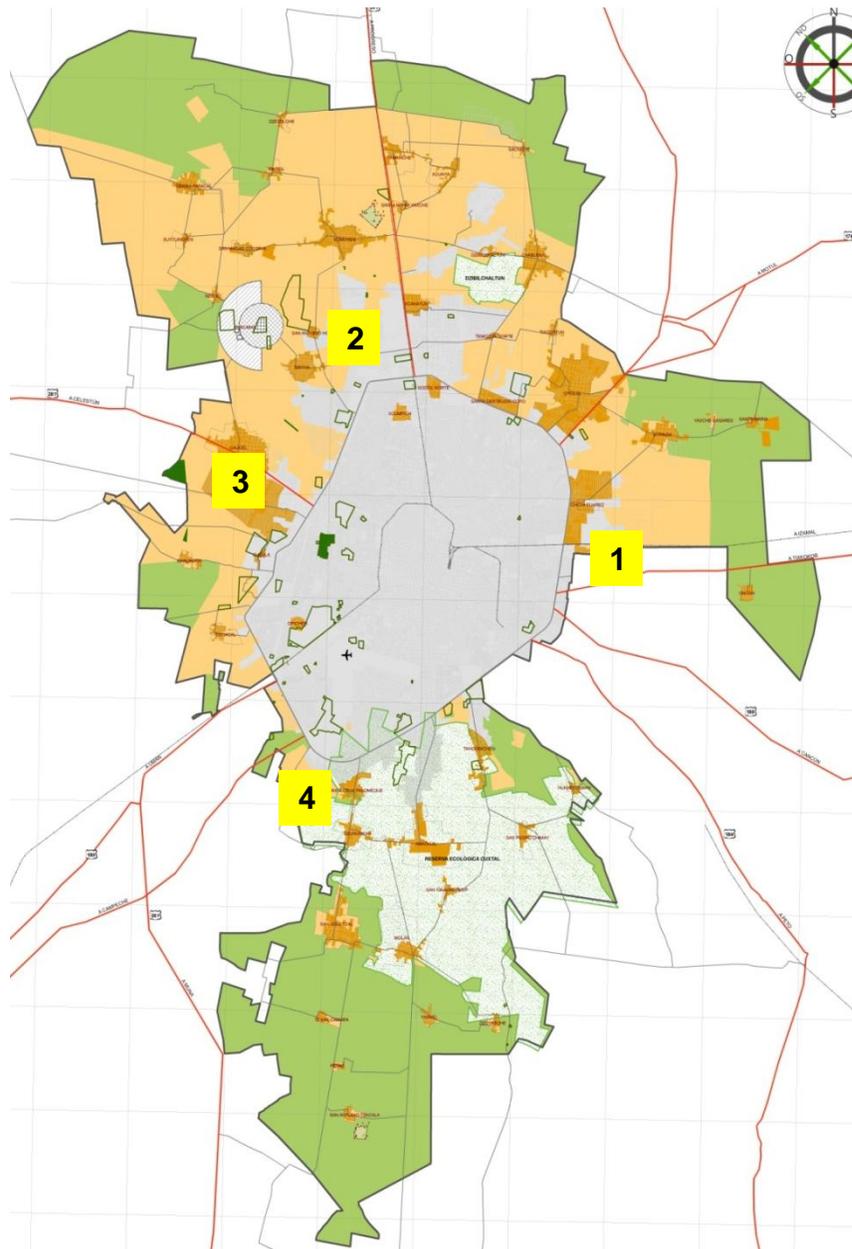


Ilustración 1 Plano de la Ciudad de Mérida. H. Ayuntamiento de Mérida 2012

1. Fraccionamiento Villas de Oriente
2. Fraccionamiento Las Américas
3. Ciudad Caucel
4. Santa Cruz Palomeque I y II

## F.-MATRIZ DE TAMAÑOS MUESTRALES PARA LOS CONJUNTOS HABITACIONALES

Para saber el tamaño de la muestra en cada uno de los conjuntos habitacionales a estudiar se aplicó una fórmula empleada de muestras probabilísticas, como sigue:

**Matriz de Tamaños Muestrales para diversos márgenes de error y niveles de confianza, al estimar una proporción en poblaciones Finitas**

<b>N</b> [tamaño del universo]	
<b>p</b> [probabilidad de ocurrencia]	0.5

Nivel de Confianza (alfa)	1-alfa/2	z (1-alfa/2)
90%	0.05	1.64
95%	0.025	1.96
97%	0.015	2.17
99%	0.005	2.58

**Fórmula empleada**

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}} \quad \text{donde: } n_0 = p*(1-p)* \left( \frac{z(1-\frac{\alpha}{2})}{d} \right)^2$$

### Ilustración 2 Ilustración de la formula de matriz de tamaños muestras en poblaciones finitas

Fuente: Hernández, et. al. (2010) Elaboración del cálculo propio.

Con ésta fórmula se obtuvieron los siguientes números de muestra, con los que se realizó el número de encuestas. Sin embargo, se hace nota, que resulta extraño aplicar la formula a universos con amplias diferencias y se obtengan muestras con una variación de unos pocos números entre sí, tal es el caso de Ciudad Caucel y Santa Cruz Palomeque con universos cuya diferencia es de 12573 viviendas y cuya muestra difiere sólo 3 viviendas.

Tamaño de la muestra de cada uno de los conjuntos habitacionales a estudiarse

Nombre	Universo	Nivel de confianza	Error máximo de estimación	Tamaño de la muestra
Villas de Oriente	2602	90%	10%	66
Ciudad Caucel	13547	90%	10%	67
Las Américas	4623	90%	10%	66
Santa Cruz Palomeque I y II	974	90%	10%	63

**Tabla 10** Tamaño de la muestra de cada uno de los conjuntos habitacionales a estudiarse, con base a un universo, nivel de confianza y error máximo de estimación.

Fuente: Hernández, et. al. (2010) Elaboración propia.

## CAPÍTULO IV

### DIAGNÓSTICO DE LOS CASOS DE ESTUDIO

Tal como se indicó en apartados anteriores, se analizará la integración a través de indicadores de: a) accesibilidad y conectividad, b) la integración social y c) la gestión urbana.

Para poder realizar un análisis de la conectividad y la accesibilidad, es necesario primero realizar un análisis de la infraestructura, servicios urbanos y equipamiento para determinar si la dotación de éstos respecto al número de habitantes de los conjuntos habitacionales es el sugerido respecto a las normas establecidas, a partir de esto y conjuntamente con la opinión de los habitantes en este rubro se identificará la independencia o dependencia de los habitantes de los conjuntos respecto a la ciudad o sub centros urbanos.

De existir una dependencia a la ciudad en el caso de los habitantes, será necesario contar con los medios y las facilidades para realizar las conexiones adecuadas, lo cual deriva en la calidad de vida de las personas que habitan estos centros urbanos. El tiempo y forma de transporte, así como las condiciones de éste impactan en la integración física - urbana a la ciudad de Mérida, así como en la posible fragmentación urbana.

La falta de adecuada infraestructura, también deriva en problemas sociales y la integración o desintegración social que pudiera existir al interior de los conjuntos, la accesibilidad y disponibilidad de cada uno de los habitantes para relacionarse con sus vecinos y con el resto del contexto social de la ciudad o de los sub centros urbanos. Así mismo la calidad de la infraestructura podría causar una sectorización en los habitantes respecto a otros conjuntos habitacionales o la ciudad.

Las dependencias administrativas y de gestión urbanas son identificables a través de las problemáticas observables y de la opinión de los habitantes de cada conjunto habitacional, con lo cual se establece la falta de integración de los actores administrativos así como de la ciudad en su totalidad.

## **A.-DIAGNÓSTICO URBANO**

### **1.-DIAGNÓSTICO DE LAS CAPACIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA, SERVICIOS URBANOS Y EQUIPAMIENTO URBANO**

#### **a) Infraestructura y servicios urbanos**

La identificación de la calidad o capacidad de la infraestructura fue posible analizarla a partir del trabajo de campo, en este caso de la observación y recopilación gráfica, así como de la información obtenida de los entrevistados y de acuerdo a los PPDU de los fraccionamientos. Es importante señalar que para poder tener un análisis completo de infraestructura y servicios urbanos es necesario recurrir a fuentes bibliográficas o normativas que pudieran respaldar o no, lo existente en los conjuntos.

En lo referido al abasto de agua, de acuerdo al PDU de Mérida (2012), en el apartado respecto a los usos de suelo (Ayuntamiento de Mérida,2012: 61), para los fraccionamientos de reciente creación se propone la creación de sistemas independientes de abasto de agua, ya que es parte de los promotores de cada proyecto garantizar el abasto de éste líquido.

A partir de lo anterior, se tiene que los 4 conjuntos habitacionales cuentan con redes de agua, en el caso de las Américas existen 5 cárcamos de bombeo de agua, Ciudad Caucel cuenta con 8 cárcamos, mientras que Santa Cruz y Villas de Oriente cuentan con un cárcamo cada uno. Si se realizan comparaciones entre cada uno de los conjuntos habitacionales se tiene que existe una diferencia importante en la infraestructura que cada uno posee, es importante mencionar en este punto la percepción de la capacidad de este servicio en los habitantes, ya que en el caso de los conjuntos Villas de Oriente, Santa Cruz Palomeque e incluso Ciudad Caucel el servicio de agua no es continuo en su totalidad, en el caso del primer fraccionamiento existen incluso horarios de apertura de la bomba y los habitantes tienen que organizarse para realizar sus actividades diarias, en el caso del segundo conjunto el servicio a veces es constante y a veces no, esto responde posiblemente a la ubicación de las viviendas en el conjunto y a la diferencia en la oferta de la

vivienda de cada área ya que unas son una aportación de vivienda económica a la población y la otra es vivienda que se oferta a través de Infonavit, en estas últimas no existe problema en el abasto como en los anteriores. En lo que respecta a Ciudad Caucel las viviendas en algunas ocasiones han presentado fallas en el abasto de agua, pero en general es continuo, contrario a estos dos conjuntos, Las Américas es el único que goza de servicio continuo y en perfectas condiciones según lo indicado.

Estas pequeñas diferencias respecto al número de bombas, a la capacidad de éstas para atender a todo el conjunto habitacional adecuadamente, al servicio adecuado en un conjunto y en otro no, no sólo responde a la gestión y relación de los promotores y constructoras respecto a los organismos que proveen este servicio sino también al mercado socioeconómico al que se dirige la vivienda.

El drenaje en estos conjuntos, es considerado como parte de las aportaciones a los problemas de contaminación del manto freático del Estado. El drenaje pluvial se localiza en las partes más bajas de las vialidades, en los puntos de convergencia y de acuerdo a los porcentajes de inclinación indicados por las normativas vigentes. Cada uno de los 4 conjuntos posee drenaje pluvial y sistema de alcantarillado, sin embargo en 2 de 4 conjuntos habitacionales, Villas de Oriente, y Santa Cruz Palomeque, ésta infraestructura no se encontraba en buen estado y existen problemas de acumulación de agua pluvial con los que se incrementan los problemas de salud.

En el caso del drenaje sanitario, los 4 conjuntos habitacionales cuentan con ésta red además de plantas de tratamiento de aguas, éste sistema de drenaje pocos fraccionamientos al interior de la ciudad lo poseen, ya que prevalece el sistema de desechos al sumidero o a fosas sépticas de dimensiones establecidas. Únicamente en un fraccionamiento se presentaron problemas con la red, problema cuya respuesta tardó de dos a tres semanas en ser resuelto. En el caso de las plantas de tratamiento en Villas de Oriente se señalaron problemas de contaminación en el aire, sobre todo para los vecinos cercanos a la planta, en contraste en el fraccionamiento Las Américas se indicó que existen horarios de apertura de las válvulas las cuales no ocasionan problemas de contaminación del aire.

En lo que respecta al alumbrado público, los problemas de cobertura de alumbrado respecto a las luminarias son casi inexistentes al menos al interior de los conjuntos habitacionales, en estos casos el principal problema radica en la falta de mantenimiento a las luminarias, creando las zonas sin cobertura y zonas oscuras, lo cual deriva en una percepción de inseguridad al interior de los conjuntos. En lo que respecta al alumbrado público en las vialidades de acceso y en los accesos se pudo verificar que no existe suficiente iluminación, en el caso de Las Américas la vialidad que conecta al periférico no tiene luminarias en varios sectores, en el caso de Ciudad Caucel la vialidad principal cuenta con adecuada iluminación, Villas de Oriente posee luminarias pero quedan espacios oscuros, y en Santa Cruz el acceso principal hacia periférico no cuenta con luminarias ni iluminación, al igual que al interior de los conjuntos la sensación de inseguridad es común en estos puntos, cabe señalar que el porcentaje de personas que indicaron que los accesos eran seguros fue mínimo ya que incluso las Américas que fue señalado como el más seguro, la indicación de lo anterior fue al interior del conjunto.

Referente a las redes de internet, telefonía fija, sistemas de cablevisión en los 4 conjuntos se señaló que ni Telmex, ni Cablevisión ofertan los servicios al interior del conjunto, las compañías que ofertan estos servicios son poco conocidas e incluso al interior de la ciudad de Mérida no ofertan sus servicios, los habitantes indicaron que la calidad y servicio de éstos es mala.

De acuerdo a los programas parciales de Desarrollo y de acuerdo a la información recopilada en campo, en los conjuntos de las Américas, y Ciudad Caucel, las redes de drenaje, electricidad, servicios de comunicación y alumbrado público son subterráneas.

En general, las redes de agua, alumbrado, drenaje, electricidad, alcantarillado y demás redes de comunicación, tienen cobertura en cada uno de los 4 conjuntos habitacionales estudiados, la capacidad, disponibilidad y estado varía en cada conjunto,, por ejemplo, en lo referido al abasto de agua, alumbrado público y drenaje sanitario, el Conjunto habitacional con mayores prejuicios es el de Villas de Oriente, contrario a los otros tres, cuyo abasto, capacidad de cobertura e incluso de

respuesta a los diversos problemáticas que pudieran surgir difiere mucho de los anteriores.

#### b) Equipamiento urbano y sus capacidades

El equipamiento que existe en cada uno de los conjuntos habitacionales estudiados, de acuerdo a la información de campo y a la opinión de las personas entrevistadas, es muy variada dependiendo de diversos aspectos, tanto de la cantidad de habitantes que se espera se tenga en el conjunto habitacional, hasta de las características y disposiciones establecidas en sus programas parciales de desarrollo urbano.

De acuerdo al Sistema Normativo de Equipamiento Urbano SEDESOL (SNEU) 1995, existen 11 subsistemas de equipamiento urbano<sup>6</sup>, que deberá bajo ciertas condiciones existir en conjuntos habitacionales dependiendo de los habitantes que alberga el conjunto. Aunque esta norma, establece los elementos indispensables con los que se deberá de contar, en algunos casos dichos elementos se consideran para localidades municipales, sin embargo se continúa la normativa como una referencia adecuada.

### **Salud**

En el caso del sistema Salud, únicamente un conjunto habitacional tiene Unidad Médica Familiar (UMF) la cual de acuerdo al SNEU su capacidad es de 5 a 10 km de radio de influencia con lo cual se le da cobertura a todo el conjunto, en el caso de Villas de Oriente, la UMF de la localidad de Kanasín cumple con el radio de influencia necesario para dotar de este servicio al conjunto. Casos distintos son los de Santa Cruz y Las Américas, el primero, el servicio de Salud del IMSS se encuentra en línea recta a aproximadamente 8km de distancia, siendo un Hospital General Regional, cuya cobertura es de la localidad completa; en el segundo caso no existe Centro de Salud u Hospital del IMSS cercano, encontrándose el Hospital general Regional Juárez en línea recta a 8 km aproximadamente, el cual tiene una

---

<sup>6</sup> De acuerdo al SNEU los 11 subsistemas de equipamiento son: educación, cultura, salud, asistencia social, comercio y abasto, comunicaciones, transporte, recreación, deporte, administración pública, servicios urbanos.

cobertura a toda la localidad. En cualquiera de los 4 casos presentados, aunque la cobertura de los hospitales o unidades familiares fuera suficiente para la capacidad de habitantes, el problema radica en la accesibilidad de las redes viales y de movilidad para llegar a ellos, más que de la capacidad de enlace a estos servicios.

En los 3 de los 4 casos las personas derecho habientes del sistema de salud, la capacidad de las redes es fundamental, en el caso de Villas de Oriente, aunque la distancia no aparentara ser un obstáculo, existen problemas de movilidad y de conectividad con los medios de transporte. En algunos casos se señaló que prefieren acudir a los Centros de Salud o Unidades Médicas que se encuentran en el centro de la ciudad de Mérida, ya que es más fácil conectarse a la ciudad de Mérida, que a la localidad de Kanasín, ya que las rutas de conexión entre el conjunto y la localidad aún no se encuentran en buen estado, las personas que señalaron trasladarse a la localidad de Kanasín, se transportan en tricitaxis o caminaban hacia la localidad para conseguir medio de transporte, ya que los autobuses en su mayoría se trasladan a la ciudad de Mérida.

En lo referido a Las Américas, las personas indicaron que al tener las posibilidades de conexión al resto de la ciudad a través de una de las redes viales de mayor conectividad, además de los medios de transporte adecuados, ya que cerca del 50% indicó utilizar vehículo propio, deciden trasladarse a clínicas particulares que se encuentran en las zonas periféricas cercanas al conjunto, como lo son Altabrisa, Francisco de Montejó o City Center, es importante indicar que de este dato más del 90% indicó realizar lo anterior.

Aunque se espera que la cercanía e inmediatez a una vialidad tan importante y de tanta conectividad como lo es el periférico de la ciudad de Mérida dotaría de beneficios a aquellos que se ubican cerca a ella, lo cierto es que no ocurre, el fraccionamiento Santa Cruz Palomeque, siente una pérdida de conexión con la ciudad, o al menos esa es la opinión de los habitantes. A pesar que no pertenece administrativamente a la localidad de Umán, la dependencia en aspectos importantes es trascendente, esto se debe a que la comunicación como lo son las estructuras de conectividad vial, y medios de transporte, rutas de camiones y combis colectivas,

favorecen a la mencionada localidad. Se indicó que es más fácil y rápido acudir al Hospital General Regional del municipio de Umán para ser atendidos que a algún Hospital o Unidad de Medicina Familiar de la ciudad de Mérida ya que los traslados, tiempos, recorridos, distancias y medios de transporte hacen más complejo lo anterior.

Por lo tanto, a partir de lo planteado en los tres casos de estudio, se tiene que aunque los 4 conjuntos tengan la cobertura adecuada, la conectividad y accesibilidad a estos medios determinan la utilización o no, de dichos servicios.

### **Educación**

En lo que respecta al sistema educativo, de acuerdo a la información de campo la educación básica, primaria y secundaria además de jardín de niños, cubren con la existencia al interior de los conjuntos habitacionales, sin embargo al realizar los análisis de las distancias adecuadas para recorrer, es decir los radios de influencia de cada nivel educativo, en algunos casos no cumple con las especificaciones del SNDEU. En los 4 casos de estudio, el jardín de niños y primaria se concentran en un solo punto, en dos casos específicos Ciudad Candel y Las Américas las distancias promedio al punto más lejano del conjunto exceden las recomendaciones de SEDESOL para estos elementos educativos. Sumado a lo anterior, la capacidad de atención a los alumnos está limitada, es decir, existe un déficit en el número de cupos respecto a la población que lo demanda.

Razones expuestas en el párrafo anterior, señalan algunos porqués de los padres de hijos en edad escolar prefieren trasladarse a otras escuelas del interior de la ciudad. Otra condicionante importante es la relacionada con los medios de transporte, al igual que lo referido a la salud, ya que las rutas formas de conectividad con la ciudad o al interior del conjunto habitacional, determinan en algunas ocasiones las decisiones de los lugares donde los hijos estudian. Sumado a lo anterior una condicionante más está referida al uso y costumbre de la familia, lugar donde estudiaron antes, calidad de la educación, en la mayoría de los casos referida por la antigüedad de la escuela, o por estado público o privado.

En estos casos, se pudo observar que los conjuntos habitacionales con mayor dependencia a la ciudad en aspectos relativos a la educación fueron Las Américas y Ciudad Caucel, en ambos casos se presentan radios de servicio urbano con problemas. Es importante también señalar que los alumnos que han superado la educación básica y buscar continuar sus estudios tiene que trasladarse en su mayoría a la ciudad de Mérida, en algunos casos con Ciudad Caucel aún tienen la posibilidad de trasladarse a las afueras del municipio al COBAY, que se ubica en la carretera Mérida – Hunucmá, salida Ucú, mientras que en Villas de Oriente y Santa Cruz Palomeque, las escuelas de nivel superior, se localizan al interior de la ciudad de Mérida.

### **Comercio y abasto**

La forma en la que los habitantes de los fraccionamientos obtienen sus alimentos básicos y demás productos comerciales refiere a la dependencia o independencia del conjunto respecto a la ciudad o algún núcleo comercial urbano.

Las tendencias de desarrollos a partir de núcleos comerciales urbanos sucede en la ciudad de Mérida, en la actualidad es posible identificar algunos nodos comerciales cuya finalidad fue la descentralización de la ciudad. Entre los nodos descentralizados de Mérida se encuentran: al norte el conformado a partir de la Gran Plaza de Mérida, Centro de Convenciones Siglo XXI, Museo Maya de la ciudad de Mérida y Liverpool, todo lo anterior con una zona comercial que circunda las tiendas ancla; al noreste, del centro comercial City Center hacia la México Norte, sobre la Avenida García Lavín, y mas hacia El Oeste, el conformado por Altabrisa y zona comercial circundante, al Este la Macroplaza, al Oeste Plaza Las Américas y Plaza Dorada. Cabe mencionar las personas que habitan en los diferentes puntos cardinales acuden a estos núcleos urbanos para utilizar los servicios con cierta frecuencia.

Únicamente Ciudad Caucel indicó independencia a la ciudad de Mérida para realizar compras de abasto, esto es por las grandes cadenas de supermercados que se encuentran al interior del conjunto y en su zona aledaña, Las Américas sin embargo presenta una amplia variedad de tiendas de abasto de cadenas más pequeñas como

Dunosusa, Super Willys y Oxxo's recorridos con frecuencia por los habitantes, en caso de emergencia como indicaron algunos, ya que para realizar sus compras completas indicaron realizarla en centros comerciales o grandes cadenas de mercados de la ciudad de Mérida en zonas cercanas al conjunto, tal es el caso del Chedraui, Comercial Mexicana, Aurrera, Walmart, etc. Los otros dos conjuntos restantes Villas de Oriente y Santa Cruz Palomeque indicaron tener problemas para poder realizar sus compras, en ambos casos los realizaban en el centro de la ciudad, o en cadenas de mercados durante el trayecto, y a que ambos casos reportaron pocas tiendas de abasto de alimentos.

No se encontró en el recorrido de campo, mercado público al interior del conjunto, sin embargo en el caso de Santa Cruz Palomeque, fue frecuente el comentario de acudir al mercado municipal de la localidad cercana, Umán. En el caso de los tianguis, solo en Villas de Oriente se pudo observar un tianguis que acude todos los domingos en uno de los accesos del fraccionamiento. Ciudad Candelario no tiene un mercado al interior del conjunto, sin embargo el mercado del municipio de Candelario se encuentra a menos de 2.5 km, aunque los habitantes no señalaron acudir con frecuencia.

Con lo anterior se tiene que aunque los conjuntos habitacionales no tienen mercados municipales o tiendas Conasupo o tianguis permanente para el comercio y abasto de alimentos, es frecuente que los habitantes acudan a núcleos urbanos de grandes cadenas comerciales para realizar sus compras. Esto es se puede prescindir de dichos equipamientos.

En los tres apartados de abasto, salud y educación, indican que existe una fuerte relación y conexión de los habitantes de los conjuntos a la ciudad de Mérida, una comunicación frecuente, y una necesidad de conexión física a través de las redes viales para favorecer la comunicación entre los conjuntos y los centros urbanos., así como una continuidad física en la estructura de los conjuntos respecto a la ciudad de Mérida, que faciliten la permeabilidad entre ambos.

## **Recreación y deporte**

En aspectos relacionados con elementos recreativos y deportivos, en ninguno de los 4 conjuntos habitacionales se encontró una plaza cívica, ni salas de cine.

Sólo en un conjunto habitacional, Ciudad Caucel se encontró un modulo deportivo, y una alberca deportiva. Los otros tres conjuntos habitacionales tienen áreas verdes con juegos infantiles o jardín vecinal.

De acuerdo a la información obtenida en los planos urbanos, los 4 conjuntos habitacionales deben de contar con espacios y áreas verdes de esparcimiento, sin embargo al acudir a verificar la información en algunos casos se pudo observar que los espacios no están adecuados para el uso de los vecinos, esto es, no tienen suficientes arboles, juegos infantiles, mobiliario urbano y demás elementos recreativos, esta situación fue constante en cada uno de los fraccionamientos, sin embargo, se señala que en algunos casos por ejemplo, en las Américas y Caucel, las promotoras aún continúan trabajando para adecuar los espacios y en las primeras etapas de los desarrollos ya se cuenta con los elementos adecuados de espacios de esparcimiento. La problemática en los otros dos conjuntos, Santa Cruz y Villas de Oriente, es una situación final, no es posible observar que los trabajos de limpieza y adecuación de espacios sea algo a futuro, ya que las promotoras se han retirado y las áreas se quedan en mal estado.

Además de lo anterior, las capacidades de la influencia de los núcleos verdes son insuficientes en 3 de los 4 casos de estudio, únicamente en las Américas se pudo observar que dichos espacios son suficientes para los habitantes del conjunto. Al respecto en el conjunto habitacional de Ciudad Caucel sucedió un conflicto entre las promotoras y los habitantes, éstos últimos asegurando que las promotoras decidieron construir viviendas en terrenos que estaban destinados para áreas verdes, deportivas y de recreación.

En dos de cuatro conjuntos, Las Américas y Ciudad Caucel, se observaron gimnasios y talleres de danza y baile privados, con lo anterior algunos habitantes complementan sus actividades deportivas, aunque en ambos casos fue común

trasladarse a la ciudad de Mérida para estas actividades. En los otros dos elementos de estudio no es frecuente observar dichos elementos deportivos privados y únicamente se tienen en cada uno, un núcleo recreativo con área de juegos infantiles, canchas deportivas y zonas de recreación.

### **Cultura y asistencia social**

El equipamiento de biblioteca, casas de cultura y centro social, no se encontraron al interior de alguno de los 4 fraccionamientos. Sin embargo en el caso de los conjuntos cuya conectividad con las localidades es estrecha es posible encontrar algunos de estos servicios. En el caso de Santa Cruz Palomeque la distancia promedio al centro de población de Umán es de 8 km, población en la que se encuentra con la Casa de la Cultura de la localidad, Biblioteca y Centros de asistencia social. Caso similar son los de Ciudad Cautel, en donde la localidad de Cautel, cuenta con Biblioteca y Casa de cultura; y también en Villas de Oriente, cuya distancia de 3 km a Kanasín, permite cierta conexión con su biblioteca, único equipamiento cultural identificado.

El conjunto Las Américas, está ubicado a 11 km en promedio del centro de la ciudad de Mérida, en donde se encuentra el equipamiento de cultura y de asistencia social, sin embargo, existen proyectos privados de teatros, y elementos culturales en sus alrededores. Esto lo hace ser el conjunto habitacional que además de carecer del equipamiento, se encuentra con menos accesibilidad a los existentes, razón por la cual, es posible que en el PDU parcial del fraccionamiento Las Américas se contemplen estos elementos.

### **Comunicaciones y transporte**

En ninguno de los conjuntos estudiados se encontró estación de taxis, ni paraderos establecidos de autobuses de transporte, ni agencias de correos o telegráficos, de la misma forma que se señaló en los casos de Ciudad Cautel, Villas de Oriente y Santa Cruz Palomeque, sus centros de correos se encuentran en los centros de las localidades más cercanas, en el caso de Las Américas, estos servicios se encuentran en los núcleos comerciales más desarrollados de su contexto, como lo es

el fraccionamientos Francisco de Montejo o zonas comerciales cercanas al periférico de mayor accesibilidad vehicular.

### **Otros servicios urbanos**

Ciudad Caucel es uno de los conjuntos con mayor variedad de servicios urbanos, esto debido al número de habitantes o cantidad de viviendas existentes, respecto a los otros 3 conjuntos estudiados.

En ninguno de los 4 casos se encontró un basurero municipal exclusivamente para los conjuntos habitacional, oficinas específicas de gobierno federal o ministerio público, sin embargo en las localidades cercanas, como Kanasín, Umán y Caucel, existen estos servicios. En el caso específico de Las Américas, estos servicios se localizan en el municipio de la ciudad, ubicado a una distancia promedio de 11 km.

Ficha de diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Santa Cruz Palomeque

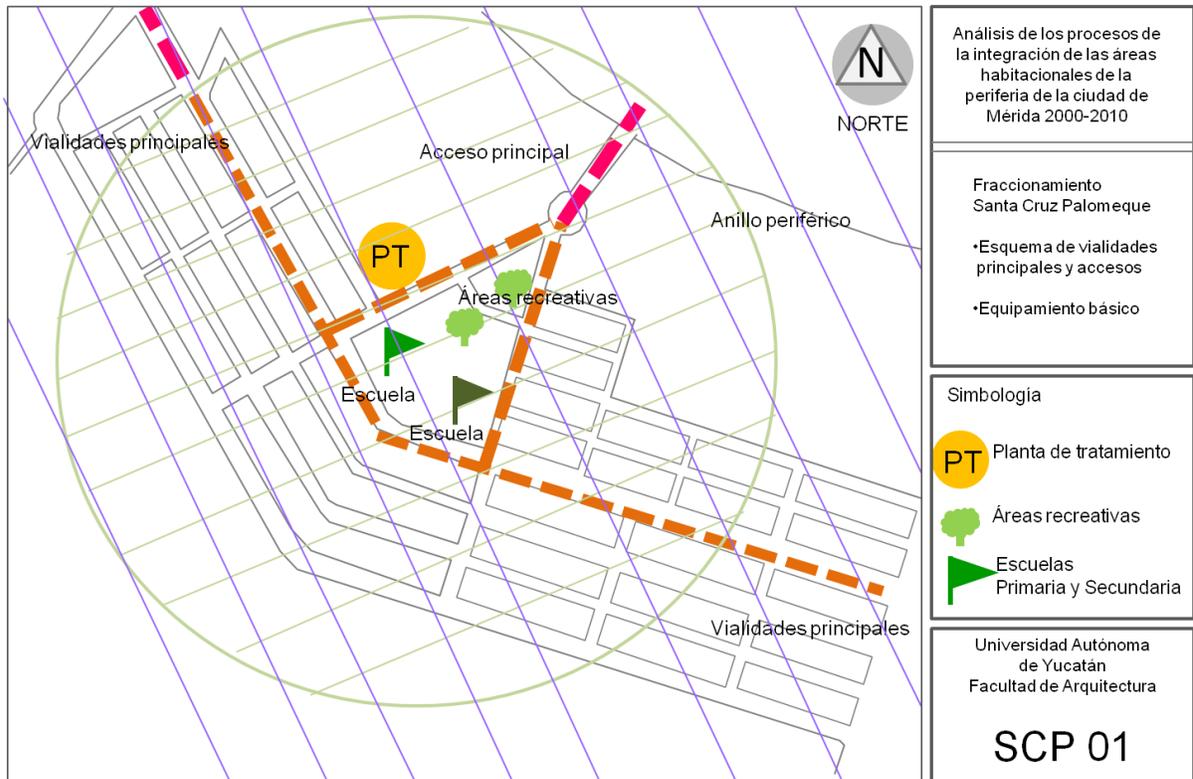


Ilustración 3 Esquema de vialidades, accesos, equipamiento urbano y servicios urbanos

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia



Ilustración 4 Inundación en vialidades del conjunto Villas de Oriente

Fotografía propia Fecha Mayo 2013

Es frecuente encontrar en el conjunto habitacional problemas de inundación en las vialidades principales, principalmente en épocas de lluvias

**Ilustración 6 Equipamiento recreativo en el conjunto Villas de Oriente**

Fotografía propia Fecha Mayo 2013

Aunque de acuerdo a la normativa de SEDESOL, el equipamiento de recreación es adecuado para el conjunto habitacional, es evidente la escasez de áreas verdes y de diseño.



**Ilustración 5 Equipamiento en el conjunto Villas de Oriente**

Fotografía propia Fecha Mayo 2013

Es evidente la falta de equipamiento en el conjunto en diferentes temáticas, como por ejemplo el equipamiento religioso.



**Ilustración 7 Banquetas en mal estado**

Fotografía propia Fecha Mayo 2013

Los problemas y deficiencias en las vialidades y banquetas ocasionadas principalmente por la falta de mantenimiento o la mala calidad de los materiales usados, fueron evidentes al realizar el recorrido



## Ficha imágenes conjunto habitacional Santa Cruz Palomeque



### Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Las Américas



**Ilustración 8** Esquema de zonas de influencia y dotación de las áreas recreativas

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia



**Ilustración 9** Áreas recreativas en Las Américas

Fotografía propia Fecha Mayo 2013

Las zonas más recientes del conjunto habitacional aún no han podido consolidar elementos como parques vecinales y áreas de juegos



**Ilustración 10** Áreas de juegos en Las Américas

Fotografía propia Fecha Mayo 2013

En el conjunto hay áreas de juegos infantiles ya consolidados.

Ficha de diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Las Américas

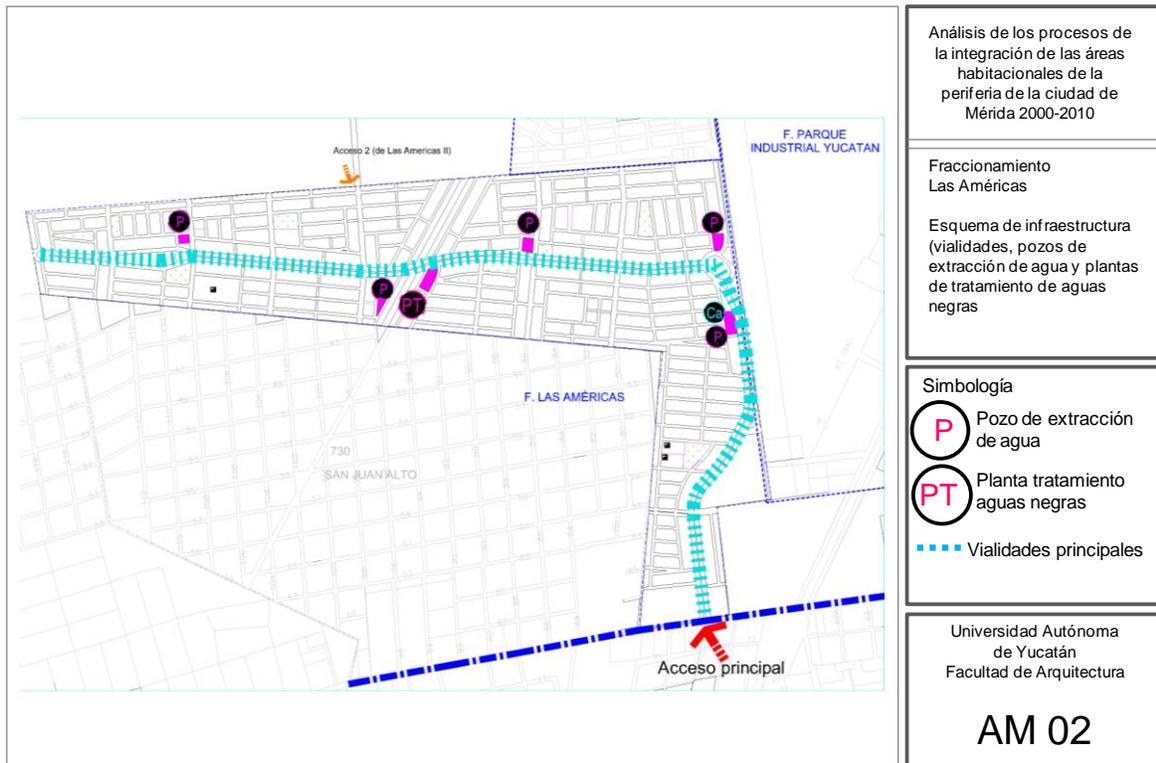


Ilustración 11 Esquema de vialidades e infraestructura de drenaje y pozos de agua.

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia

Ilustración 12 Vialidades en Las Américas  
Fotografía propia

Las vialidades principales en el conjunto se encuentran en buen estado y el mantenimiento en los camellones, el cual es realizado por personal de SADASI



Ilustración 13 Planta de tratamiento de aguas negras en Las Américas  
Fotografía propia

El conjunto cuenta con plantas de tratamiento en buen estado, de acuerdo a lo reportado por los vecinos.



Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional las Américas

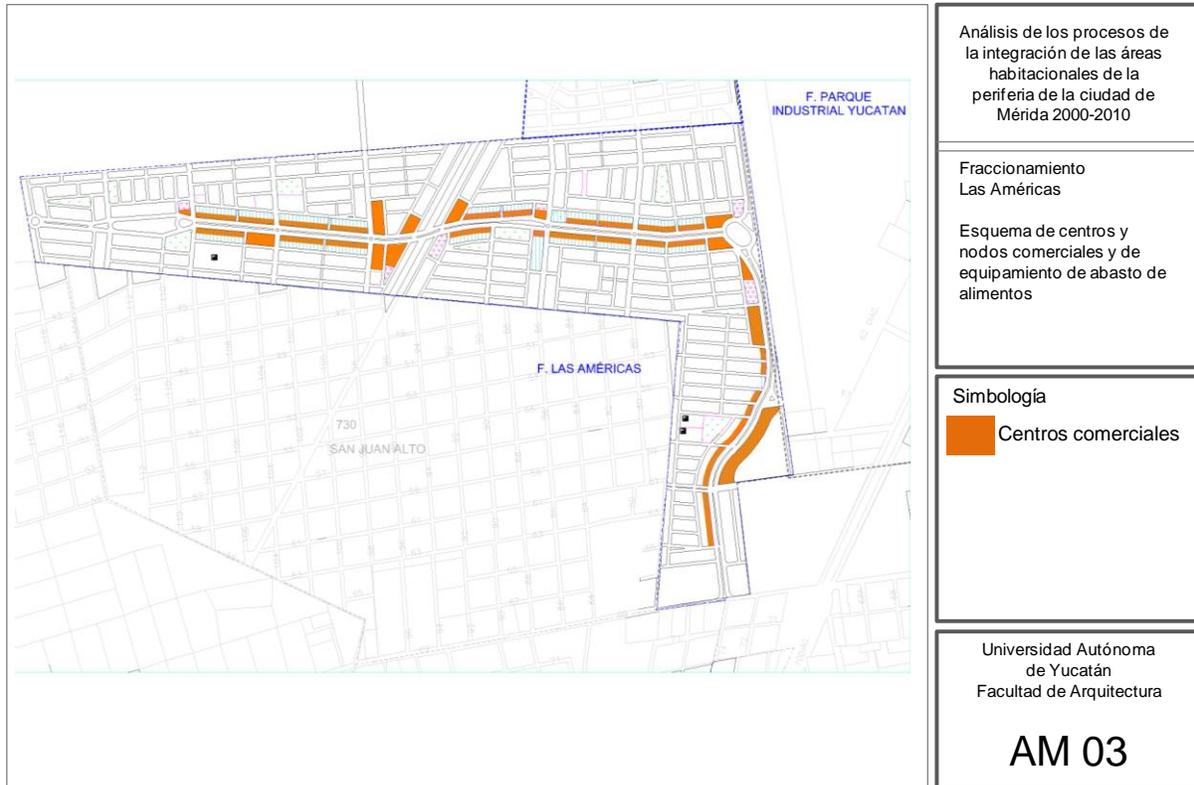


Ilustración 15 Esquema de centros y nodos comerciales.

Fuente: Elaboración a partir de información de campo



Elaboración propia



Ilustración 16 Áreas comerciales en Las Américas

Ilustración 17 Áreas comerciales en Las Américas

Fotografía propia  
Mayo 2013

El conjunto cuenta con numerosos nodos comerciales en el conjunto, en donde se encuentran tiendas de abasto, farmacias, restaurantes y demás servicios.

## Ficha imágenes conjunto habitacional Las Américas



Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Ciudad Cauce

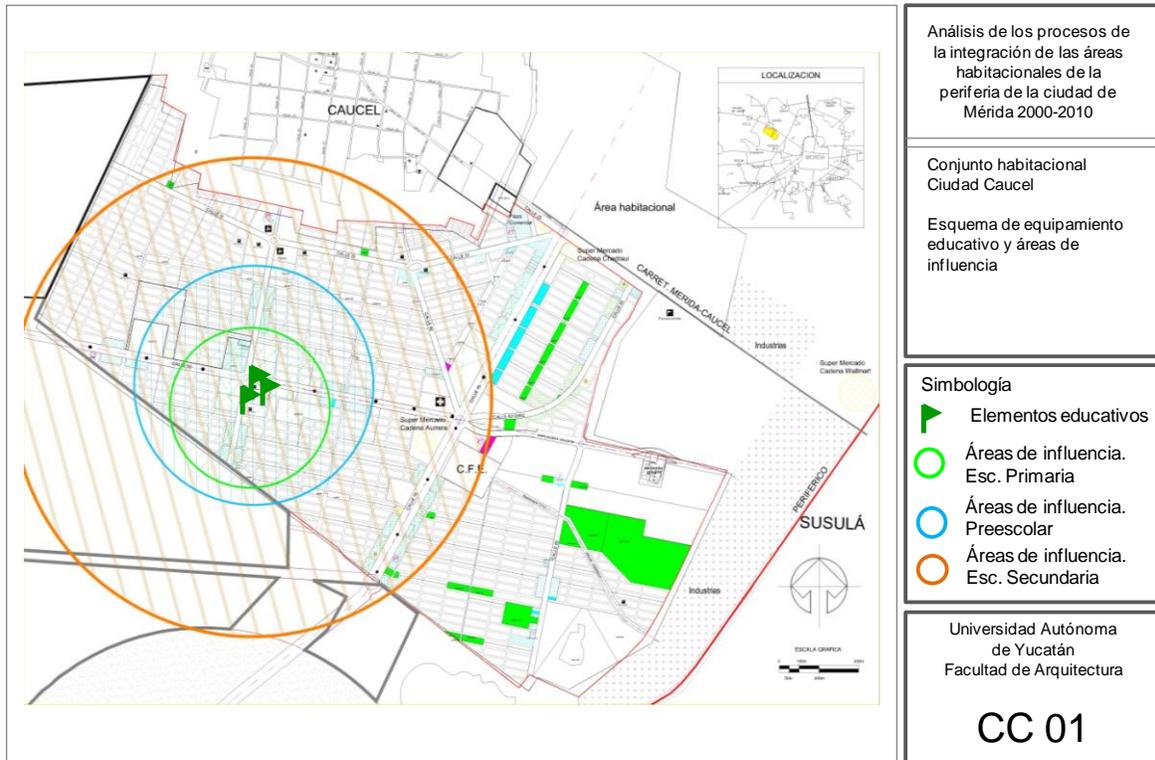


Ilustración 18 Esquema de vialidades e infraestructura de drenaje y pozos de agua.

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia

Ilustración 19 Zona escolar en Ciudad Cauce

Ilustración 20 Escuela Preescolar Ciudad Cauce

Fotografía propia Marzo 2013

Aunque el conjunto cuenta con educación básica, preescolar, primaria y secundaria, éstos no son suficientes para la población de Ciudad Cauce, de acuerdo al SNEU.



### Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Ciudad Cauce

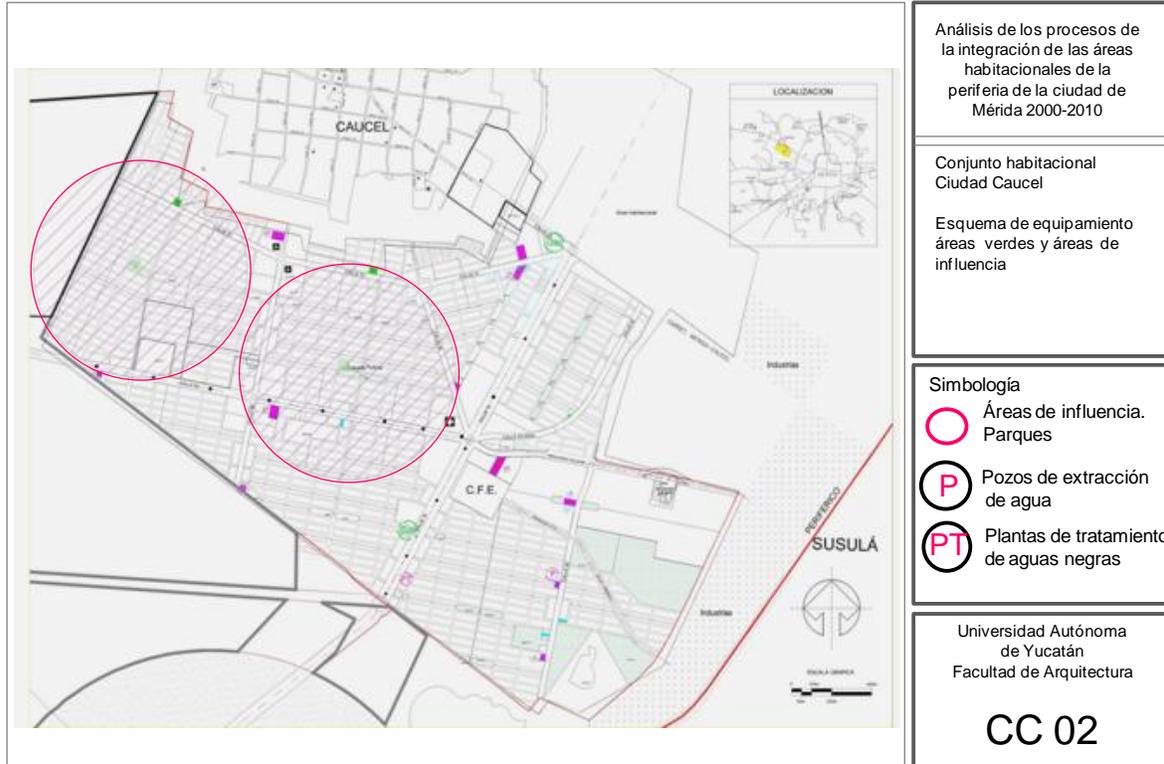


Ilustración 21 Esquema de vialidades e infraestructura de drenaje y pozos de agua.

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia



Ilustración 22 Áreas destinadas a zonas recreativas en Ciudad Cauce



Ilustración 23 Área recreativa Ciudad Cauce  
Fotografía propia

Es común encontrar áreas verdes en áreas destinadas para zonas recreativas, áreas sin diseño urbano.

### Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Ciudad Cauce

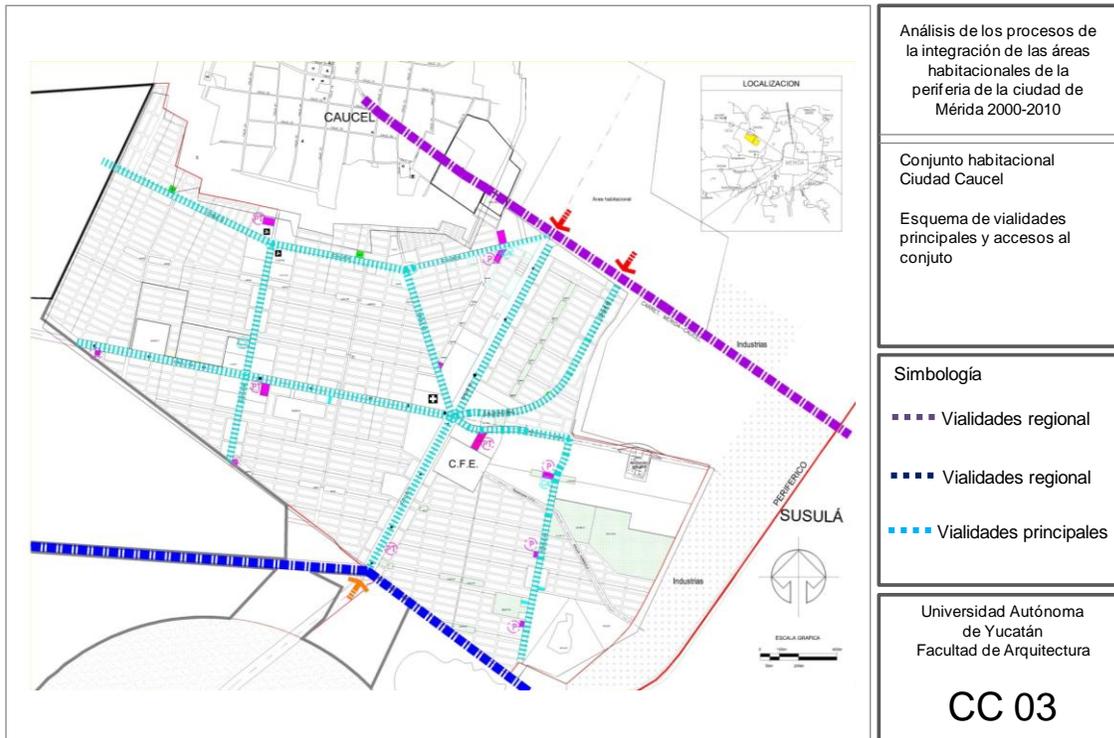


Ilustración 24 Esquema de vialidades y accesos.

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia

Ilustración 25 Vialidades de acceso al conjunto Ciudad Cauce

Ilustración 26 Vialidades principales en el conjunto Ciudad Cauce  
Fotografía propia Marzo 2013

Hay accesos del conjunto que no tienen alumbrado público, ni espacio para realizar recorridos a pie, propiciando sensaciones de inseguridad entre los habitantes.



## Ficha imágenes conjunto habitacional Ciudad Caucel



Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Villas de Oriente

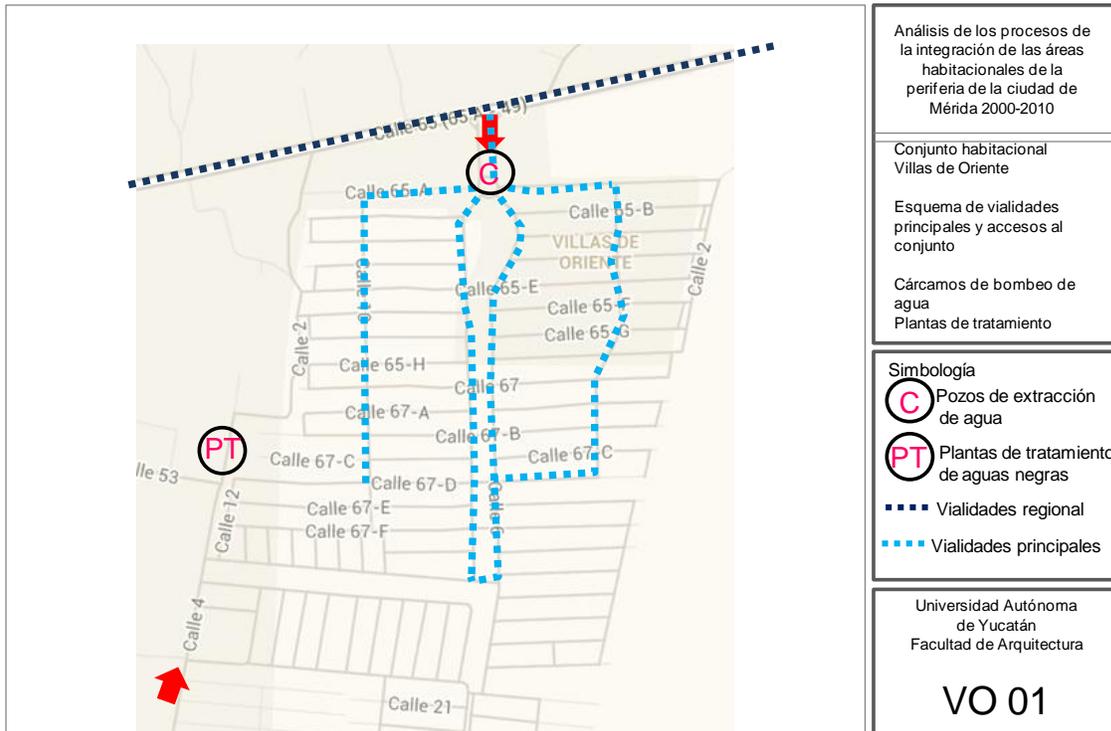


Ilustración 277 Esquema de vialidades y accesos.

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia



Ilustración 28 Vialidades de acceso al conjunto Villas de Oriente

Ilustración 29 Rupturas en las vialidades del interior del conjunto

Fotografía propia Marzo 2013



Las vialidades del conjunto se encuentran en mal estado, los baches y rupturas del pavimento son frecuentes.

Uno de los accesos no está pavimentado y tampoco tiene alumbrado público.

Ficha del diagnóstico de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura del conjunto habitacional Villas de Oriente

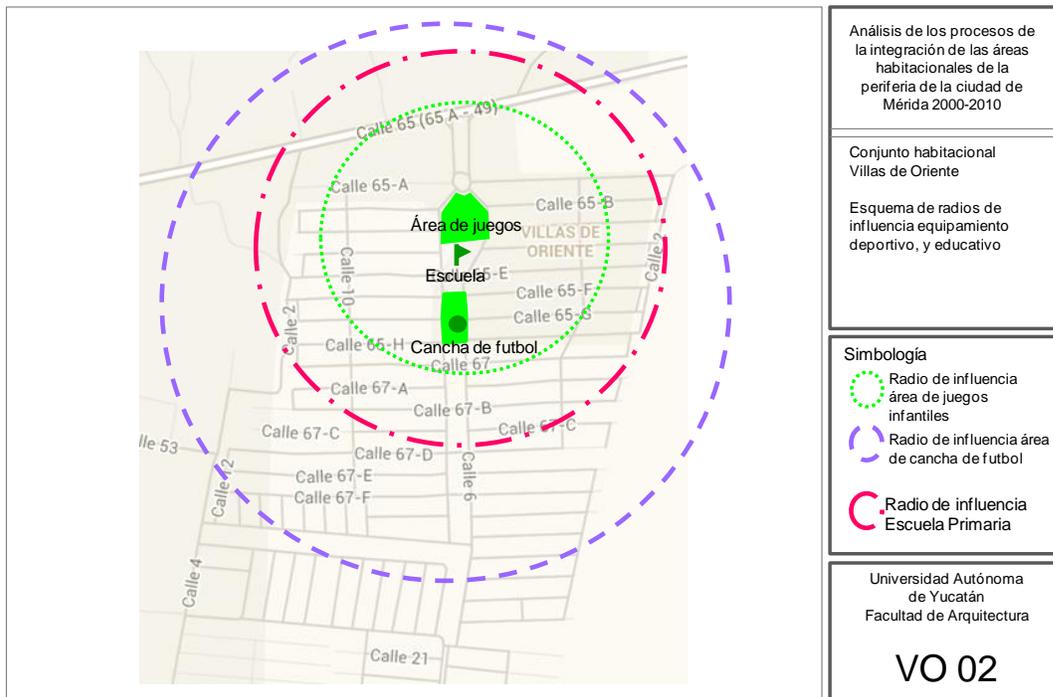


Ilustración 30 Esquema de área de juegos e influencia, y escuelas

Fuente: Elaboración a partir de información de campo Elaboración propia

Ilustración 31 Escuela primaria en Villas de Oriente

Ilustración 32 Al fondo, jardín de niños y al frente área de juegos infantiles en el conjunto habitacional

Fotografía propia Marzo 2013

En el conjunto se localizó el jardín de niños y la escuela primaria, ambos hasta la fecha continúan ampliando sus instalaciones.

Las áreas infantiles, quedan rezagadas en el diseño urbano del conjunto, además de la falta de mantenimiento de ellas.



## Ficha imágenes conjunto habitacional Villas de Oriente



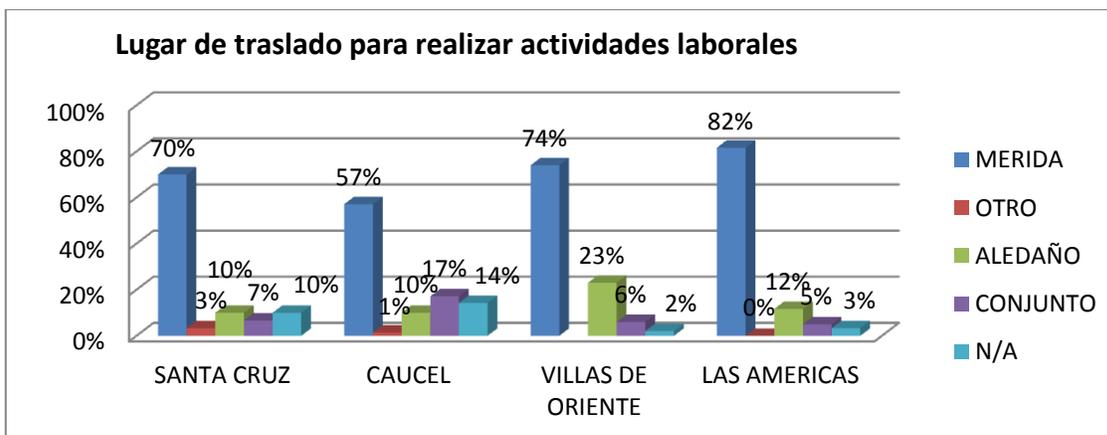
## 2.-DIAGNÓSTICO DE LA INTERACCIÓN DE LOS CONJUNTOS HABITACIONALES ESTUDIADOS CON LA CIUDAD DE MÉRIDA

Como se indicó en el apartado anterior, la falta de equipamiento urbano, en sectores de salud, educación y abasto, no son únicamente las necesidades de los habitantes que hacen que éstos tengan una conexión social a la ciudad de Mérida, existe también una dependencia laboral a las fuentes de ingreso de las personas que habitan dichos conjuntos. Este tema determina en gran medida el nivel de integración de dichos conjuntos a las zonas urbanas.

A través del conocimiento de éste tópico se puede deducir si las personas utilizan y determinan los conjuntos como ciudad dormitorio, la medida de éste uso, el impacto de sus actividades en su vida en aspectos sociales y económicos principalmente.

### a) Traslados a centros laborales

La dependencia laboral de las personas que habitan los conjuntos habitacionales sin duda fue uno de los aspectos más destacados en los resultados de campo, un promedio de 74% de la población en los 4 conjuntos reportó que su centro laboral se encuentra en la ciudad de Mérida. A partir de esto y considerando que entre un 45% y un 56% de los habitantes se traslada en transporte público, colectivo y autobús de pasajeros, el tema del transporte y la movilidad urbana se convierten en tópicos importantes en las temáticas de conectividad y dependencia laboral.

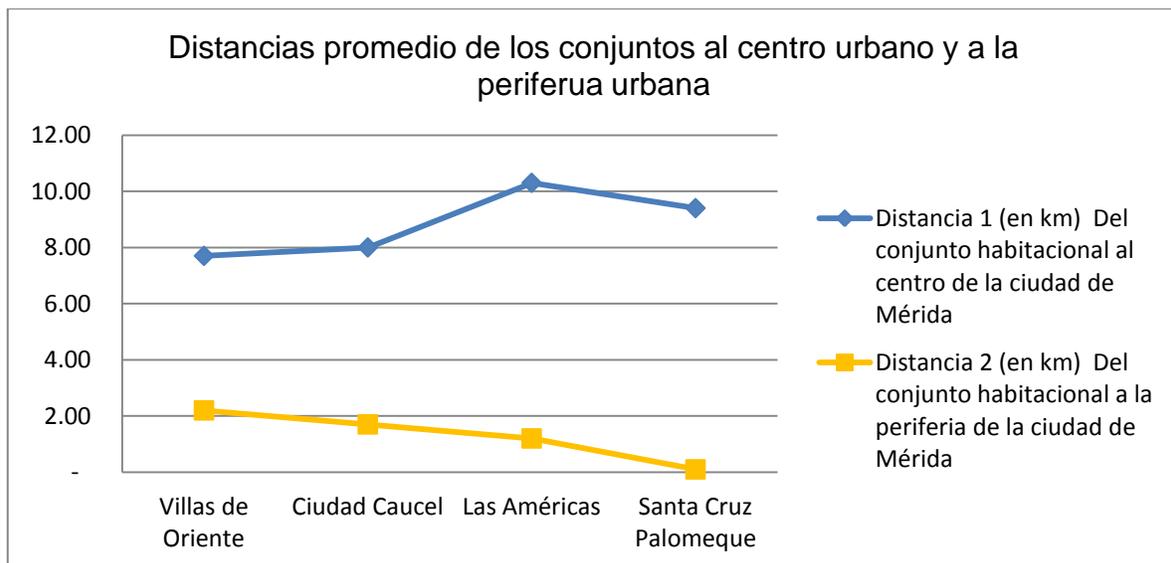


**Gráfico 9 Lugar de traslado de los habitantes de los conjuntos habitacionales para realizar actividades laborales.** Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

La intensa movilidad urbana para realizar actividades laborales indica que en los conjuntos habitacionales así como en sus zonas aledañas no existen suficientes fuentes laborales, a pesar de que dos conjuntos habitacionales, Las Américas y Ciudad Caucel se ubican cerca de zonas industriales o de equipamiento y servicios urbanos, lo cual indica que los conjuntos habitacionales periféricos son hasta el momento ciudades dormitorio y zonas habitacionales, además indica también que existe una especialización en los usos de suelo de la ciudad, lo cual va segmentando la ciudad en partes.

De acuerdo a la información obtenida, se infiere que existe una sectorización de los usos de suelo. La necesidad de traslado a la ciudad, al centro urbano y a los sub centros urbanos económicos indica una economía centralizada y concentrada en un solo punto.

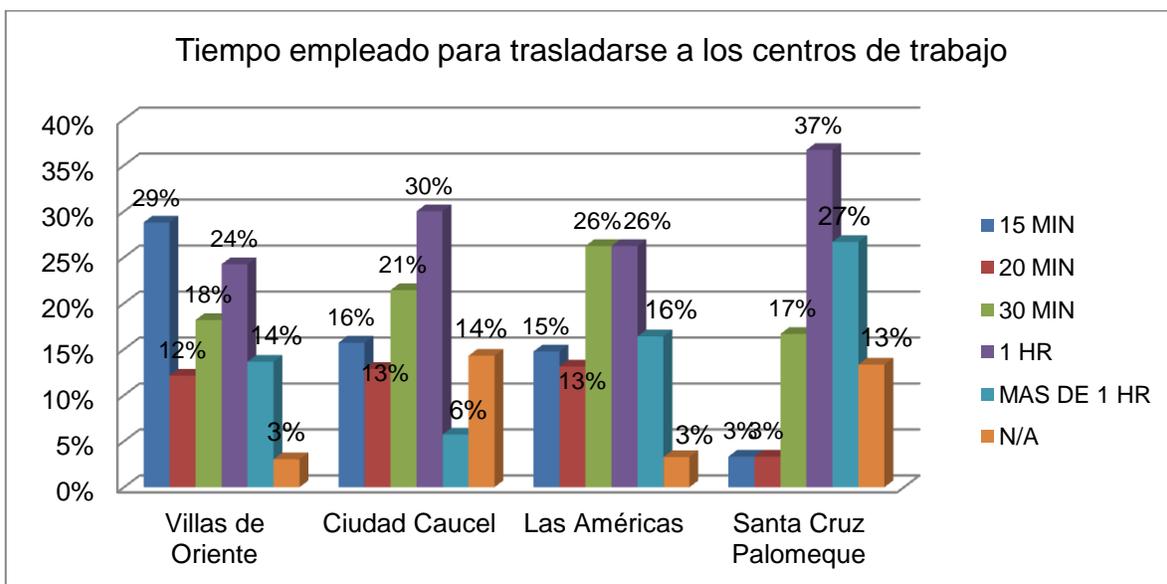
Esto quiere decir que las personas cuyos centros de trabajo se encuentran en el centro de la ciudad de Mérida, así como en sub centros urbanos de ésta, deberán recorrer distancias importantes para trasladarse, tal como se observan en la siguiente gráfica.



**Gráfico 10 Distancias promedio de los conjuntos habitacionales respecto al centro de la ciudad y a la periferia urbana.** Fuente: Recopilación de información en campo. Elaboración propia. Julio 2013

La distancia promedio respecto al centro de la ciudad es de 8.30 km, y la distancia promedio al anillo periférico de Mérida, que es la vía con mayor accesibilidad a a ciudad de Mérida, es de 1.30 km. Estas distancias derivan en problemas relacionados con el tiempo “perdido” en estas conexiones, así como en problemas viales, ambientales y de integración.

De acuerdo a la gráfica a continuación, Gráfico 11 Comparativa de los tiempos empleados por los entrevistados para trasladarse a sus centros de trabajo., el tiempo promedio para los traslados es de una hora aproximadamente, independientemente de la ubicación de los centros de trabajo, respecto a la ciudad y respecto al centro urbano, así como del medio de transporte utilizado, el cual varía en cada conjunto habitacional.



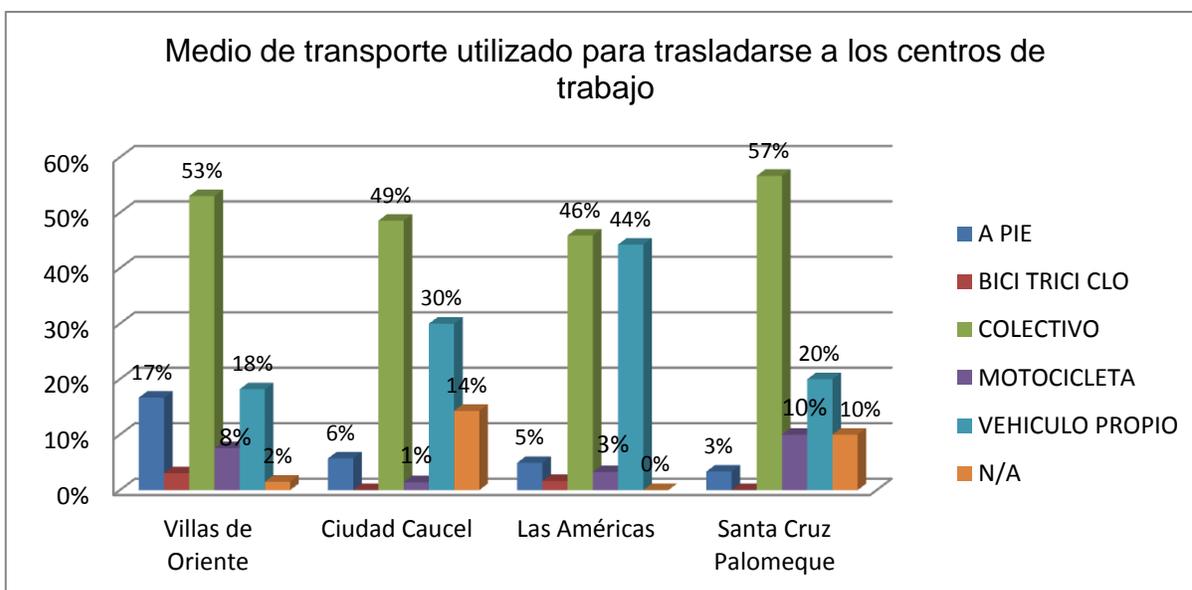
**Gráfico 11 Comparativa de los tiempos empleados por los entrevistados para trasladarse a sus centros de trabajo.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Tal como se señaló en párrafos arriba, el tiempo destinado al traslado entre un lugar y otro tiene implicaciones en las pérdidas en la calidad del tiempo de las personas, así como en el tiempo ocupado en realizar otras actividades de convivencia al interior del conjunto o al interior de la vivienda.

Se señala también, que a pesar de que las distancias entre los conjuntos son importantes en los tiempos de traslado, existe otra variable importante, y es referido a las redes de servicios de transporte.

El transporte es un importante conector de la ciudad, de sus fragmentos y puede funcionar como un importante elemento integrador. De acuerdo a la información recopilada en el trabajo de campo y como se muestra en el Gráfico 12 Medio de transporte utilizado para trasladarse a los centros de trabajo., el transporte colectivo, en donde se incluyen los autobuses de pasajeros y vagonetas o furgonetas para transporte de pasajeros, es el medio de transporte más utilizado, seguido por el automóvil propio; lo cual implica que un medio de transporte motorizado debe de incluirse para realizar traslados, esto principalmente por las distancias entre las fuentes de trabajo y los lugares donde las personas habitan.



**Gráfico 12 Medio de transporte utilizado para trasladarse a los centros de trabajo.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Es importante señalar que no sólo en lo que respecta a aspectos laborales, se dan estas situaciones de dependencia, sin embargo se considera que la búsqueda de un medio económico para sustento, es quizás la actividad más importante para los habitantes, ya que si no realiza esta actividad, es difícil poder mantener un estatus

socio-económico, en donde en la mayoría de los casos e irónicamente, una parte proporcional de sus ingresos son destinados al pago de la vivienda de éstas familias.

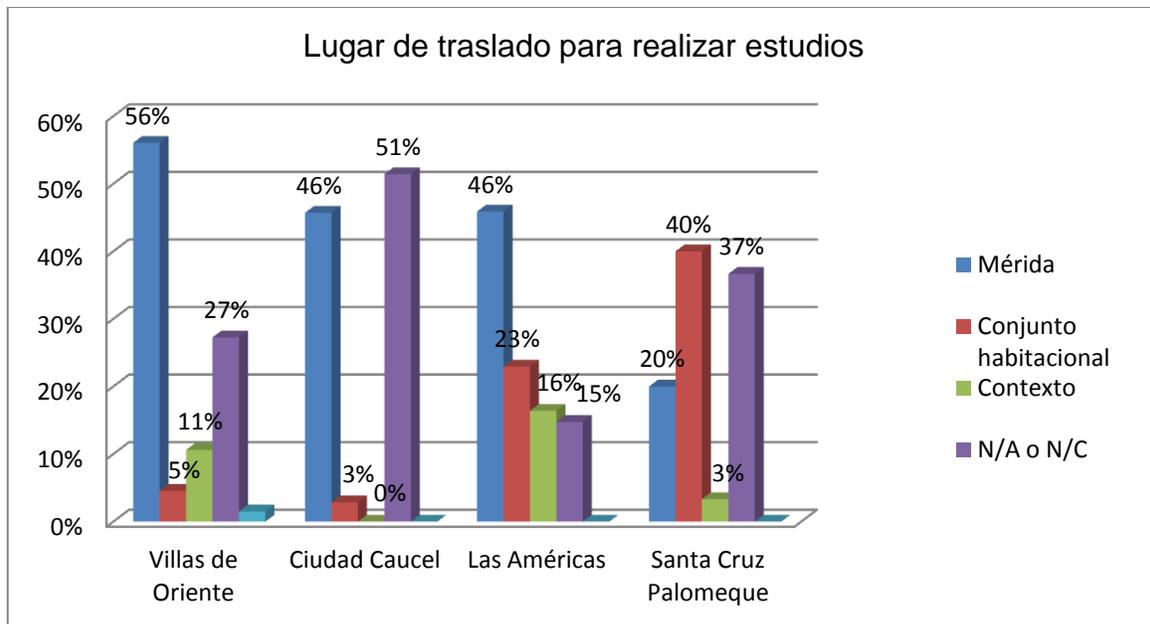
Se indica también que en esta investigación fue posible observar que las zonas periféricas no son objeto de desarrollo laboral, ya que los centros de empleo no se encuentran en zonas cercanas a los desarrollos actuales, ya que desde la concepción de los conjuntos, no se esperaba el desarrollo de usos de suelo mixtos, en donde se combinen zonas industriales o grandes zonas comerciales con suelo residencial. Esto significa que la búsqueda de fuentes de ingreso hacia la afueras de los conjuntos habitacionales, sería un patrón lógico en el desarrollo de la ciudad, y en la forma en la que se planteó.

#### b) Traslado a centros educativos

Una de las diferencias respecto a la dependencia de escolar que pudiera existir de los habitantes de los conjuntos habitacionales hacia la ciudad de Mérida, es que contrario a las fuentes de ingreso, dichos conjuntos deben de cubrir la demanda de dichos habitantes.

De acuerdo al o establecido en apartados anteriores de éste capítulo, el radio de influencia de los centros educativos de los conjuntos habitacionales, no son del todo adecuados, de acuerdo a lo señalado por la SNDEU de SEDESOL, que junto con otras características señaladas en el mismo apartado le importancia a la dependencia educativa hacia la ciudad.

Como se observa en el Gráfico 13 Lugar donde las personas en edad escolar acuden a realizar sus estudios., aunque los 4 conjuntos tienen elementos de educación básica al interior de ellos, el porcentaje de las personas en edad escolar que acuden a escuelas de la ciudad de Mérida, es alto, a excepción del conjunto de Santa Cruz Palomeque, quienes su primera opción es el conjunto habitacional. Se indica también que existe un alto porcentaje de personas que no están en edad escolar, ni tienen hijos que estén en esa situación.

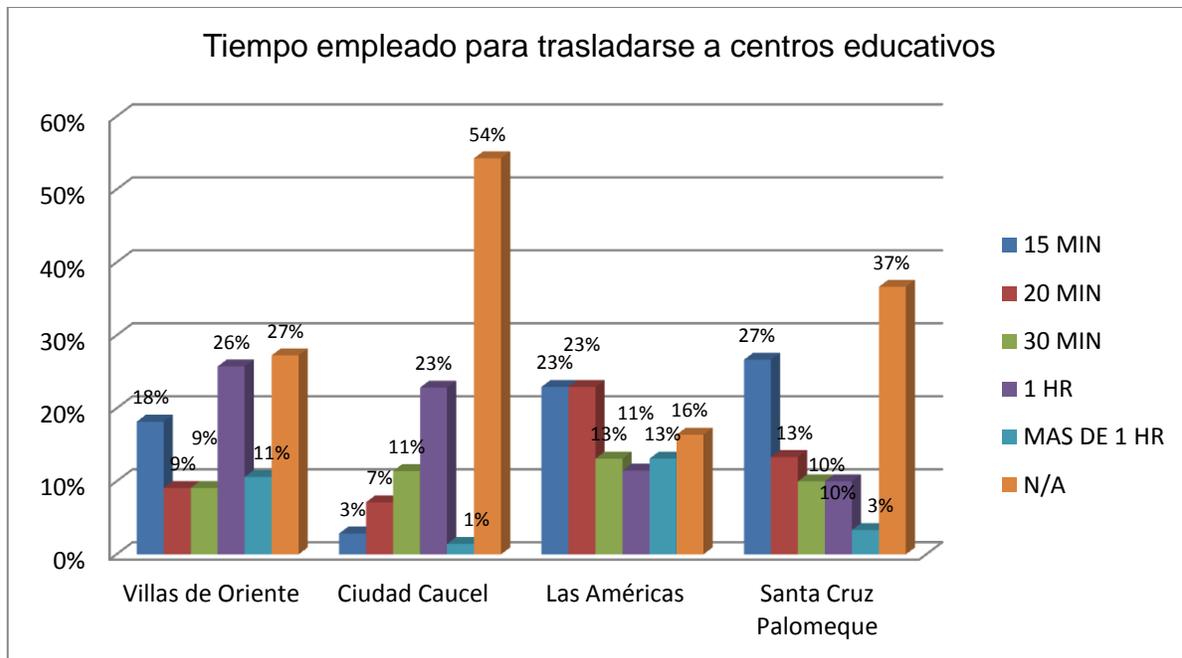


**Gráfico 13 Lugar donde las personas en edad escolar acuden a realizar sus estudios.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Entre las características destacadas por las que se prefiere estudiar en la ciudad de Mérida, están la capacidad de las escuelas en ambos lados; en el caso de los conjuntos habitacionales es muy posible que éstos aún tengan cupos limitados, además que en caso de querer continuar sus estudios estos no poseen preparatorias o universidades, lo cual significa que hay que realizar traslados para esto.

Otra de las características importantes es el radio de influencia de éstos, y una vez más como elemento importante se encuentran las redes de transporte que proporcionan la adecuada accesibilidad a estos conjuntos educativos, en donde en algunos casos las rutas de transporte no conducen a estos puntos.



**Gráfico 14 tiempo empleado por las personas en edad escolar para trasladarse a centros educativos**  
Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

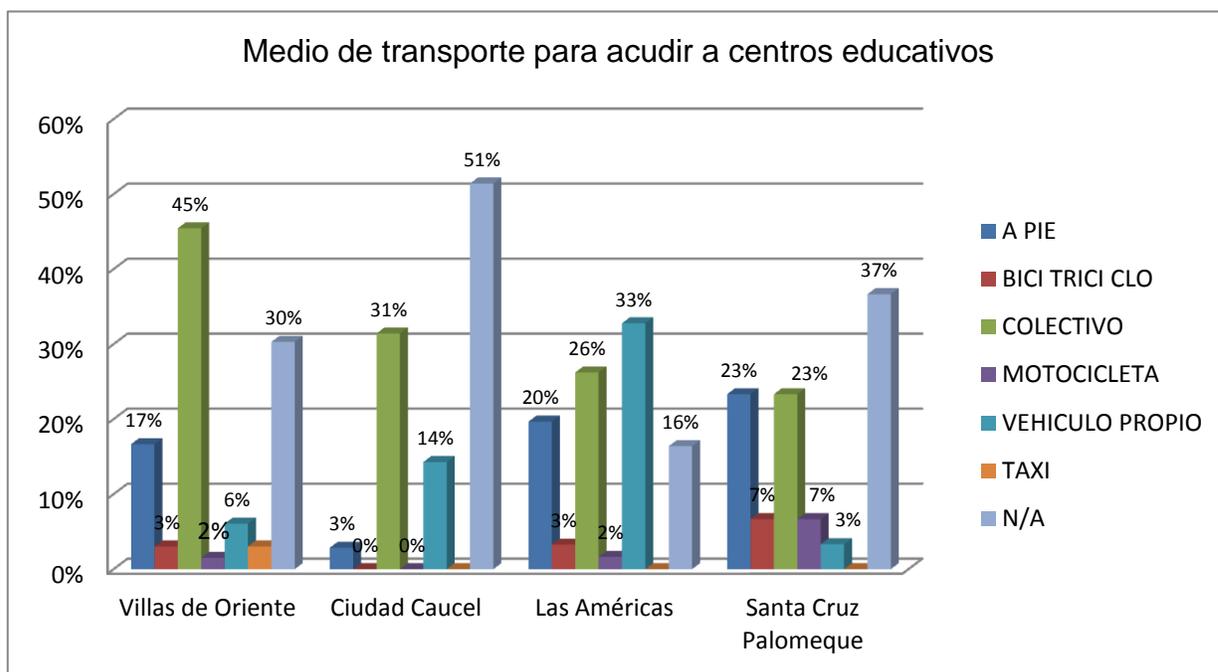
Los tiempos estimados para estas actividades en promedio es de 15 min, seguido por una hora en los traslados, lo cual implica que muchos de ellos se trasladen a centros educativos dentro de las rutas de transporte, lo que facilita la movilidad a estos sitios.

Respecto a los medios de transporte utilizados la situación es muy similar a la de los centros laborales, el medio de transporte más utilizado es el colectivo o transporte público de pasajeros, seguido del vehículo propio o particular.

Con la misma consistencia que en el apartado anterior, los medios de transporte tienen una fuerte intervención en los traslados de las personas, así mismo el tiempo entre un punto y otro tiene referencia con éste medio.

Esta actividad al igual que la laboral, tienen una importancia al realizarse fuera de los conjuntos habitacionales, no sólo por indicar una preferencia por trasladarse a la ciudad de Mérida, sino porque con esto, la movilidad diaria para ingresar a la ciudad de Mérida se incrementa con diversas actividades, que lejos de descentralizar a la

ciudad sólo enfatizan su prioridad y agudizan los problemas urbanos de congestión urbana y otros problemas sociales como el hacinamiento de las personas.

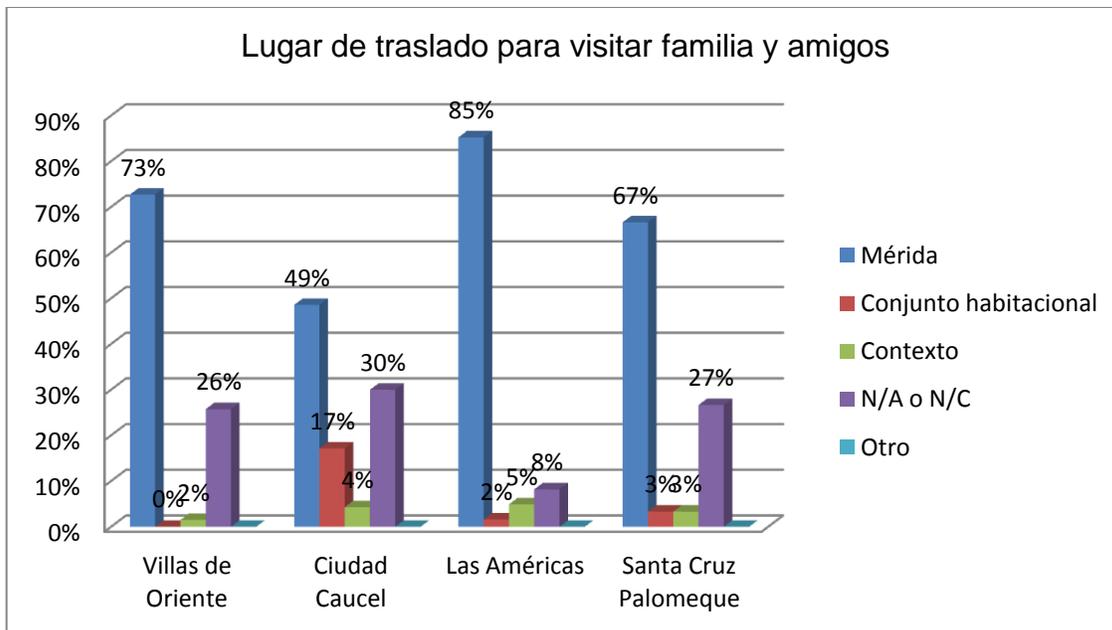


**Gráfico 15 Medios de transporte utilizado por las personas en edad escolar para acudir a sus centros de estudios.** Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

c) Traslados para realizar actividades recreativas, sociales y religiosas.

La importancia de conocer la forma y formas en las que se accede a actividades recreativas, sociales y religiosas refiere a aspectos sociales de segregación integración y socialización tanto al interior de los conjuntos como con el resto de la ciudad.

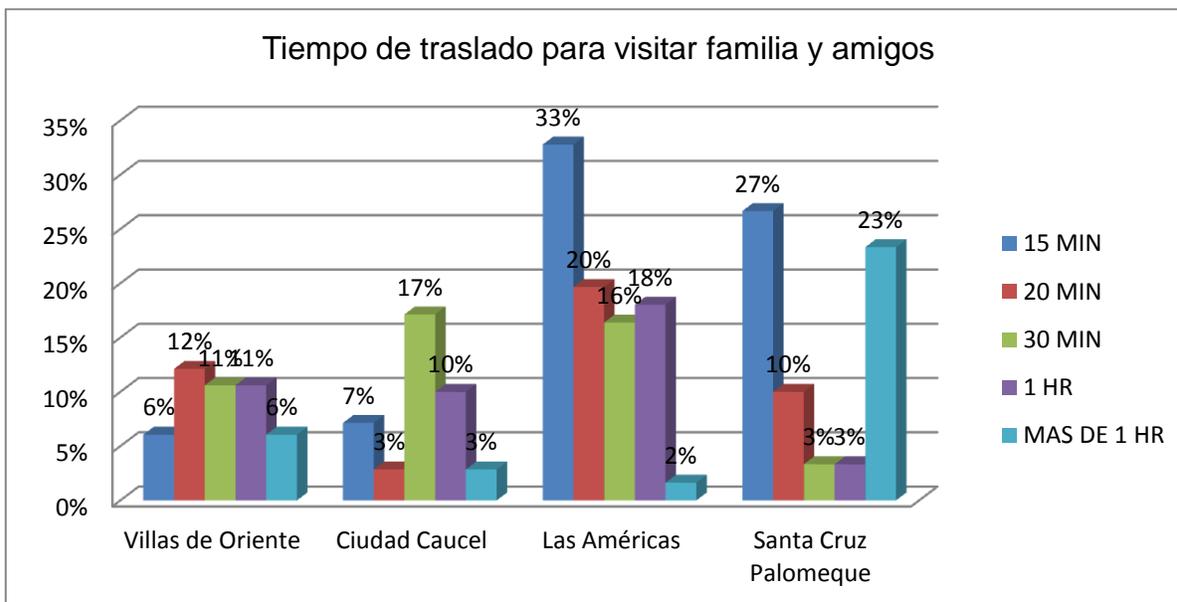
Como se señala en el Gráfico 16 Lugar donde las familias acuden para visitar a familiares y amigos., y el Gráfico 17 Tiempos de traslado de las familias para visitar familiares y amigos. La ciudad de Mérida, continúa siendo el lugar con mayor recepción de personas en busca de convivencia con sus familias y amigos, mientras que en lo que se refiere al tiempo, éstos son muy diferentes, el abanico en los recorridos es amplio, pero se puede promediar aproximadamente en 15 min.



**Gráfico 16 Lugar donde las familias acuden para visitar a familiares y amigos.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

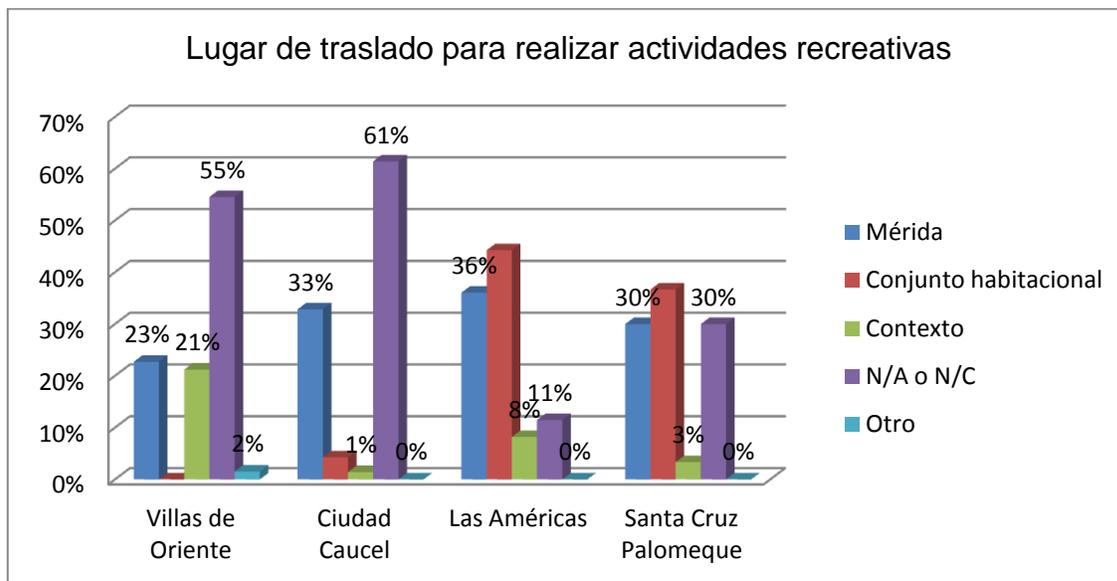
Aunque la tendencia para esta actividad continúe siendo Mérida, la poca constancia en los tiempos indican que los lugares a donde las familias o entrevistados se dirigen son muy variados.



**Gráfico 17 Tiempos de traslado de las familias para visitar familiares y amigos.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

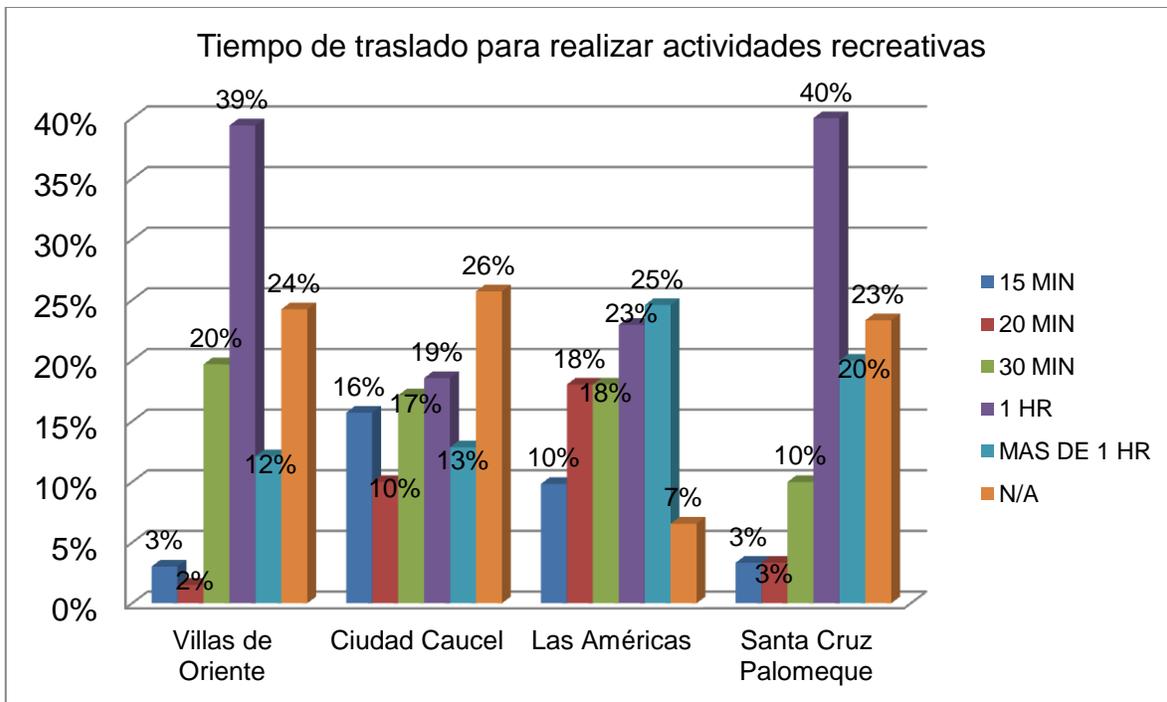
En lo que respecta a actividades recreativas, como acudir a centros culturales, teatro, películas, de acuerdo a lo establecido en el apartado de cultura y asistencia social, ninguno de los 4 conjuntos tienen áreas culturales, pero si deportivas y que pueden servir para el esparcimiento de las personas como son algunos parques vecinales.



**Gráfico 18 Lugar de traslado de las familias para realizar actividades recreativas.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Los tiempos de traslado y los lugares a los que se trasladan son poco consistentes en el primer caso, el único factor común es la ciudad de Mérida, pero en el segundo aunque se puede promediar un tiempo aproximado de 1 hora para transportarse, los tiempos continúan sin un patrón constante, sin embargo es muy posible que estas actividades estén en función de los lugares a los que se transportan, que varían dependiendo de la actividad que quieran desarrollar, así sea acudir al centro de la ciudad o a alguna plaza o parque en algún punto en específico de la ciudad de Mérida o incluso en otra localidad o municipio.



**Gráfico 19 Tiempo de traslado de las familias para realizar actividades recreativas.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Es importante señalar que en los casos de visita a familias y actividades recreativas, la cantidad de personas o familias que indicaron que no realizan estas actividades, representan un número importante, cerca de un promedio de 22-24% de los encuestados señalaron lo anterior.

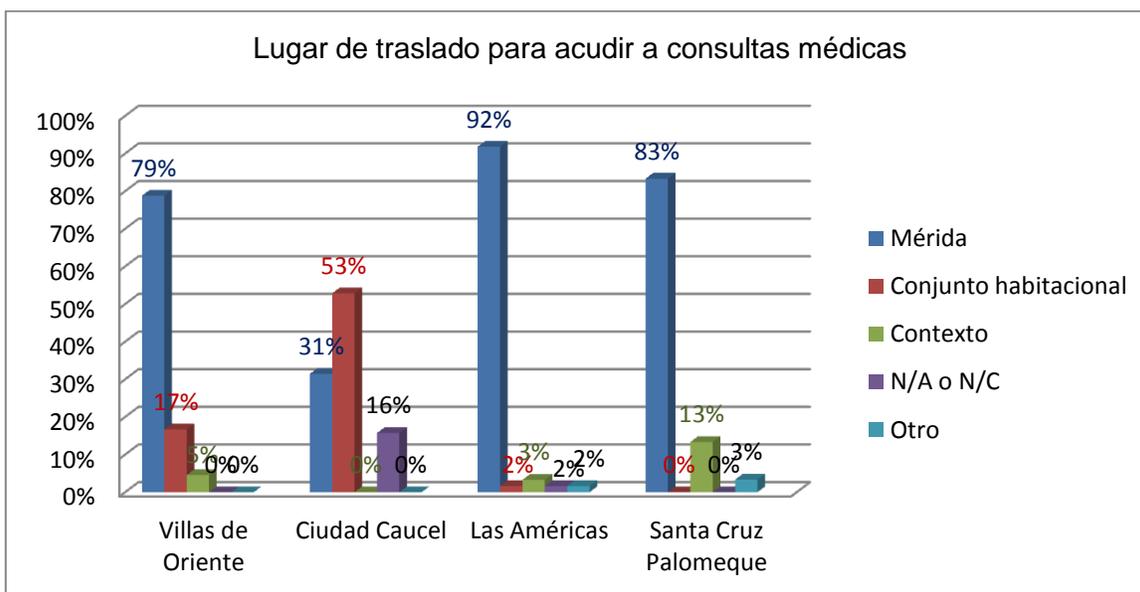
#### d) Traslados para obtener servicios de salud

La situación respecto a los hospitales, centros de salud y demás equipamiento de salud, es muy similar a la referida a la educación. Como en el caso de la educación, el único conjunto habitacional con Unidad de Salud y cuya cobertura es para todo el conjunto es ciudad Caucel, en el resto de los casos no existe unidad Médica en ninguno de los conjuntos y es necesario trasladarse a otros centros de salud.

De acuerdo al Gráfico 20 Lugar de traslado para acudir a realizar consultas médicas y/o emergencias básicas de la salud. , la ciudad de Mérida, continúa siendo el lugar con mayor recepción para ésta actividad, siendo las diversas Unidades Médicas los

puntos específicos donde las personas acuden, observando que como en situación similar respecto a los centros de trabajo, son las mayores dependencias de equipamiento de éstos conjuntos con la ciudad de Mérida.

El problema de mayor gravedad en éste caso, es que al ser un sector tan importante para las personas, como es la salud, en caso de accidente o emergencia médica que no requiera hospitalización, es indispensable realizar un traslado de grandes distancias para poder ser atendido.

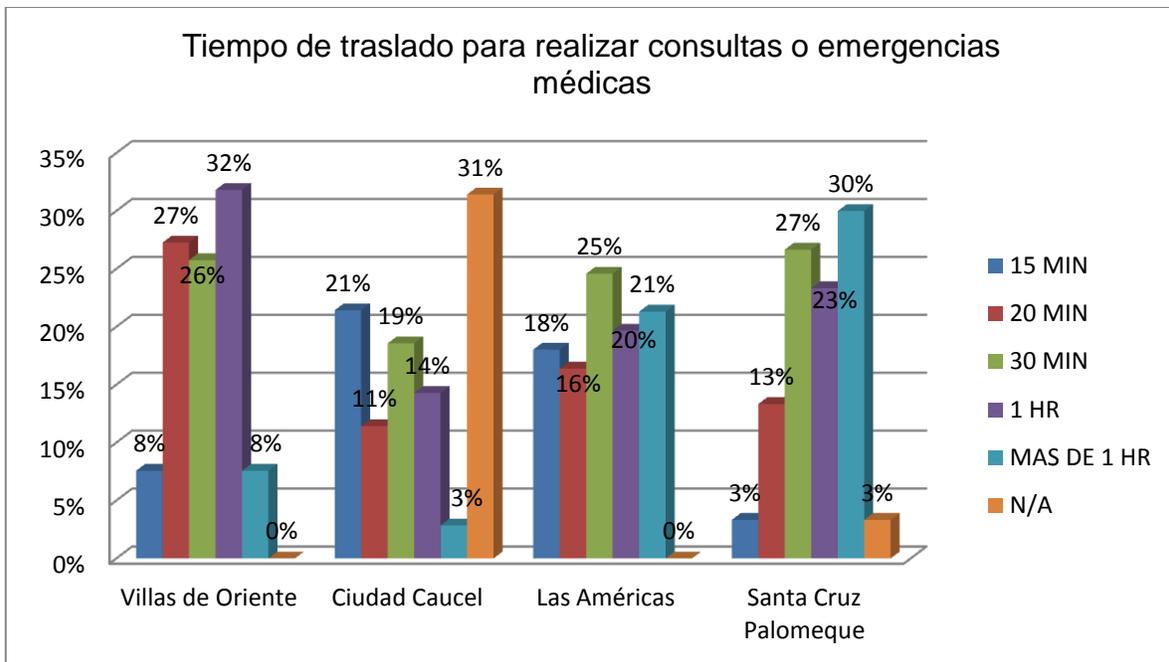


**Gráfico 20 Lugar de traslado para acudir a realizar consultas médicas y/o emergencias básicas de la salud.**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

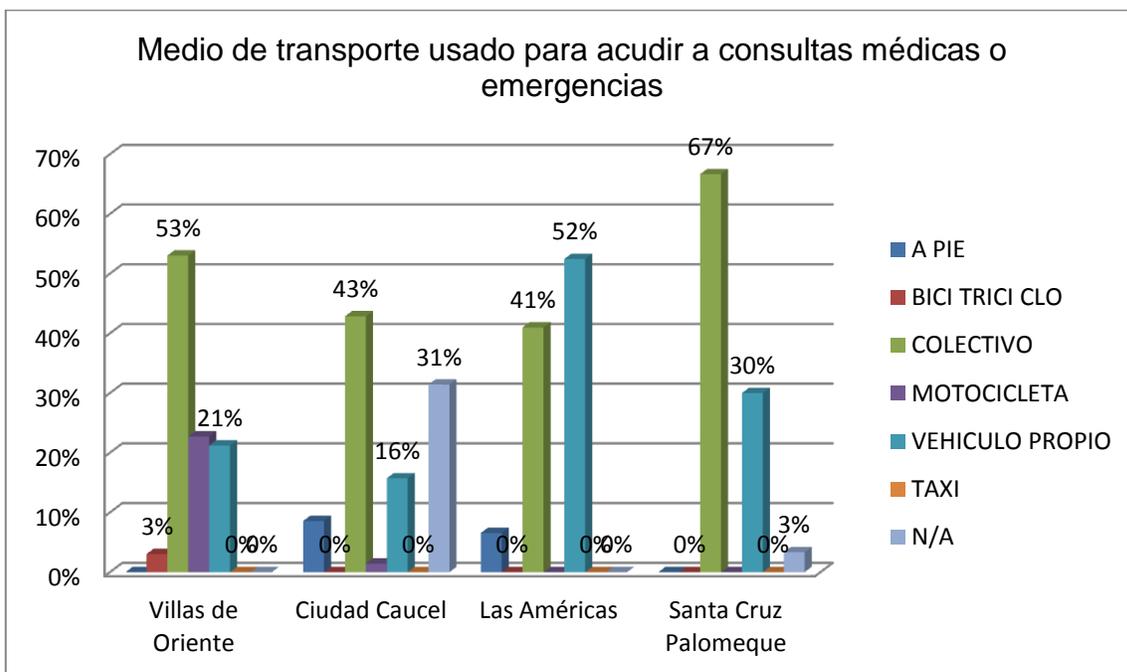
Más allá de lo señalado en el párrafo anterior, el problema continua cuando además el traslado para atender la emergencia, los tiempos de traslado exceden los 20 minutos cuando menos, y en el mejor de los casos, ya que en algunos conjuntos como Villas de Oriente y Santa Cruz Palomeque, su promedio de tiempo para trasladarse es de una hora o más de una hora.

Los tiempos son dispares y dependen en gran medida de los lugares a donde acuden, en el caso de las Américas, una parte importante de los encuestados señalaron acudir a clínicas privadas, mientras que en Cd. Caucel su tiempo estimado es un máximo de 15 min.



**Gráfico 21 tiempos de traslado para realizar consultas o emergencias médicas.**  
Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Así mismo otras personas indicaron acudir a farmacias con consultorios propios que se ubican al interior o en el contexto del conjunto para estas actividades



**Gráfico 22 Medio de transporte utilizado para acudir a consultas médicas o emergencias.**  
Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Respecto a los medios de transporte utilizadas para estas actividades, el colectivo o autobús de pasajeros continúa siendo la opción más recurrida, el peligro de las personas en emergencias radica cuando ésta emergencia ocurre en horarios sin servicio de transporte.

Es quizás este apartado relacionado con la salud el más preocupante, no sólo por las distancias que pudieran existir, sino por los tiempos y medios existentes para que los habitantes puedan acudir a atender su situación.

### 3.-CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD A LOS CONJUNTOS HABITACIONALES

#### a) Vinculación y accesos a los conjuntos habitacionales

Las conexiones y continuidades físicas permiten la existencia de flujos de gente y por lo tanto inciden directamente en las relaciones sociales y económicas de la ciudad, esto es un índice de integración entre las partes.

Una de los principales elementos a analizar para conocer las conexiones y continuidades físicas, es la estructura vial del desarrollo habitacional y su congruencia con la estructura vial del desarrollo urbano de la ciudad central o núcleo urbano al que se integra. Esta congruencia es perceptible a través de la existencia de continuidades urbanas en sus estructuras viales, en la accesibilidad a los conjuntos habitacionales y en la relación directa con la ciudad, centro urbano o contexto inmediato.

De los 4 casos propuestos para este estudio, de acuerdo a lo observable y a la lectura realizada a esquemas de los conjuntos habitacionales y de la ciudad de Mérida, dos conjuntos habitacionales, Villas de Oriente y Ciudad Caucel al encontrarse en la zona conurbada de la ciudad de Mérida existe una relación con los municipios o localidades urbanas cercanas y a las que administrativamente aún pertenecen, en este caso Kanasín y Caucel respectivamente, localidades que continúan en un proceso de consolidación urbana y de incorporación a los elementos urbanos, es decir, todavía enfrentan problemas de localidades o municipios rurales, como falta de servicios, falta de capacidad administrativa, poca consolidación en su

infraestructura, etc., los habitantes de éstos últimos desarrollan actividades primarias, conformando comunidades pequeñas que en ocasiones son superadas por la futura cantidad de habitantes que contienen los grandes conjuntos urbanos.

De los cuatro conjuntos diagnosticados, las formas de conexión estructural con la ciudad son a través de uno o dos accesos como máximo, de uno o dos carriles. En el caso específico de Ciudad Caucel éste conjunto cuenta con 3 accesos al conjunto en cada uno existen nodos urbanos que distribuyen los flujos vehiculares hacia el resto de la estructura urbana, los accesos están comunicados con vialidades federales las cuales son conexiones con el anillo periférico de la ciudad de Mérida, la distancia entre el primer acceso y el periférico de la ciudad es de 1.70 km, y al centro de la ciudad de Mérida en un trazo de línea directa, la distancia es de 8.00 km aproximadamente. Después de periférico la vialidad continúa, incorporándose a la ciudad de Mérida.

Villas de Oriente, cuenta con un acceso principal sobre la vialidad regional Carretera Mérida-Tixcocab a una distancia del periférico de Mérida de 2.2 km aproximadamente, en el acceso principal existe un nodo que distribuye a 3 puntos principales de la traza del conjunto a partir de la cual, el acceso secundario está situado en el sur del conjunto habitacional, colinda con otro fraccionamiento “La arbolada” y con San Pedro Noh Pat localidad de Kanasín y de ahí a una vialidad federal, tramo Mérida-Cancún, que conectan con el periférico de la ciudad de Mérida. La distancia en línea recta al centro de la ciudad de Mérida es de 7.7 km aproximadamente. Al llegar al periférico la vialidad continúa integrándose nuevamente a la ciudad de Mérida.

En conjunto habitacional de Las Américas tiene una estructura similar, cuenta con un acceso principal, situado en una vialidad regional, carretera a Dzitya- entronque Carretera Mérida-Progreso, la distancia en línea recta al periférico de la ciudad de Mérida es de 1.24 km y al centro de la ciudad es de 10.30 km aproximadamente. El acceso conduce a la única avenida principal con trazo prioritario que recorre a todo lo largo el conjunto habitacional, es el eje distribuidor vial. El segundo acceso está ubicado en la parte Norte del conjunto en la segunda etapa del fraccionamiento, es la

vialidad regional que conduce nuevamente a la carretera Mérida-Progreso. Llegando a la vialidad periférica tiene un acceso continuo a la ciudad de Mérida.

Santa Cruz Palomeque I y II, se encuentra a 100 metros del periférico su entrada principal, tiene una estructura similar a la de Villas de Oriente, un acceso que da a un nodo vehicular que distribuye y secciona en 3 partes al conjunto habitacional, tiene una avenida perpendicular al acceso que sirve como distribuidor longitudinal del conjunto. El segundo acceso está sobre la vialidad regional entronque periférico–Ticimul a unos 300 mts de periférico, ningún acceso tiene continuidad vial después de periférico y no se integra a la estructura vial de la ciudad, hay que recorrer sobre periférico y acceder a la ciudad por otras vialidades como puede ser la carretera federal Mérida – Umán.

#### b) Continuidades urbanas o vacíos urbanos

La ubicación de los conjuntos habitacionales respecto a la mancha urbana consolidada o de mayor consolidación, la distancia a la que se encuentran inducen a la creación de vacíos urbanos, en donde se ubican espacios ejidales o de carácter privado, continuando de ésta forma con la especulación urbana y favoreciendo a otros grupos sociales dentro de la agenda de actores de éstos fenómenos, los cuales tienen los recursos económicos para adquirir suelo a precios muy altos exclusivos de ciertos sectores sociales. Además de continuar con la ruptura espacial de continuidad urbana de la ciudad.

La falta de un contexto urbano que condicione la forma o composición urbana de los conjuntos propicia que los desarrolladores o promotores diseñen a partir de sus necesidades y patrones previamente establecidos que no siempre son los adecuados a las condiciones naturales del lugar por condicionantes de clima, topografía, suelo etc. además al encontrarse insertos en medios lejanos de lo urbano, rompen con la lectura del contexto inmediato.

Las conexiones y continuidades físicas no sólo son perceptibles a través de la lectura de las estructuras urbanas, las redes de servicios y comunicación son elementos de

integración y composición de una ciudad, así como condicionantes de las relaciones e interacciones de la sociedad.

### c) Vialidades al interior del conjunto

Las vialidades al interior del fraccionamiento son importantes en la conectividad física urbana. De acuerdo al trabajo de campo realizado en dos etapas, la de observación y la de recopilación de información a usuarios, en los 4 fraccionamientos existen vialidades al interior de los fraccionamientos. Las estructuras de las vialidades en los conjuntos habitacionales son similares, presentan retículas rectangulares con vialidades, en general, en ninguno de los 4 fraccionamientos se encontraron vialidades cerradas o privadas habitacionales, por lo tanto existe una continuidad en la malla vial, lo cual permite una permeabilidad en el espacio urbano.

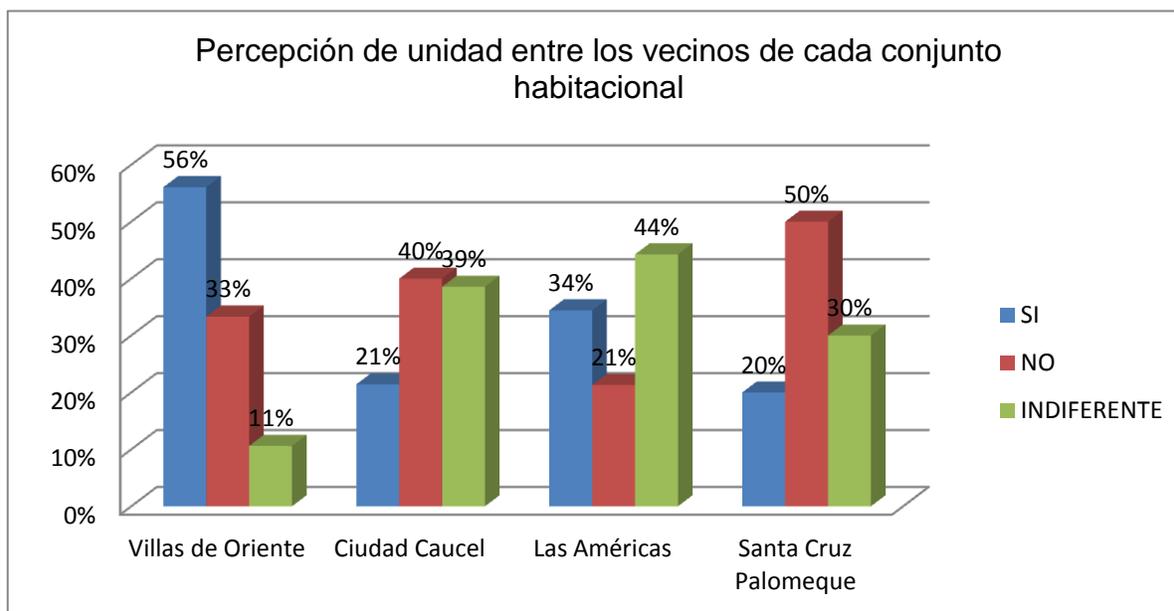
Las condiciones en las que se encuentran las vialidades varían de fraccionamiento en fraccionamiento, en Villas de Oriente los problemas en las vialidades son agudos, no sólo en aspectos físicos sino en aspectos de capacidad de respuesta de las administraciones, en un 95% de opinión, los problemas de inundación, ruptura de los pavimentos en las vialidades y ruptura de las banquetas fueron frecuentes; en el caso de Las Américas, Santa Cruz Palomeque y Ciudad Caucel cerca del 33% de las opiniones referían a problemas de baches e inundación.

Las vialidades aunque son suficientes y su cobertura se extiende a todo el interior de cada uno de los conjuntos habitacionales, las condiciones en las que se encuentran no son siempre las adecuadas, o la que sus habitantes esperan. En algunos casos, como lo son Ciudad Caucel y Las Américas, debido a que algunas promotoras aún continúan la construcción y promoción de sus viviendas es frecuente que cuiden el estado de las vialidades, banquetas, camellones y demás elementos urbanos.

## B.-ASPECTOS SOCIALES DE LOS CONJUNTOS HABITACIONALES

Para este trabajo, en el que una de las temáticas de la integración se relaciona ampliamente con la sociedad y sus posibles problemáticas, se buscó identificar problemas sociales y de convivencia que pudiera ser trascendente en los procesos urbanos.

Durante el trabajo de campo realizado se cuestionó a las personas respecto a la unidad y convivencia entre vecinos y de acuerdo al Gráfico 23 Percepción de unidad entre los vecinos de cada conjunto habitacional, a excepción de Villas de Oriente, los otros tres conjuntos reportaron falta de unidad entre ellos, que se traduce en falta de apoyo y en cierta indiferencia respecto a lo que sucede entre ellos. Esto posiblemente sea resultado de la poca o nula convivencia entre ellos y la poca frecuencia con la que interactúan, gracias entre otros factores al poco tiempo que pasan al interior del conjunto habitacional o incluso de las viviendas.



**Gráfico 23 Percepción de unidad entre los vecinos de cada conjunto habitacional**

Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

Esto es causado principalmente porque estos conjuntos habitacionales se han transformado en ciudades dormitorio y la frecuencia con la que conviven cada día es menor. De acuerdo a la gráfica es posible identificar a dos conjuntos habitacionales en donde las situaciones son algo contradictorias una respecto a la otra, por ejemplo,

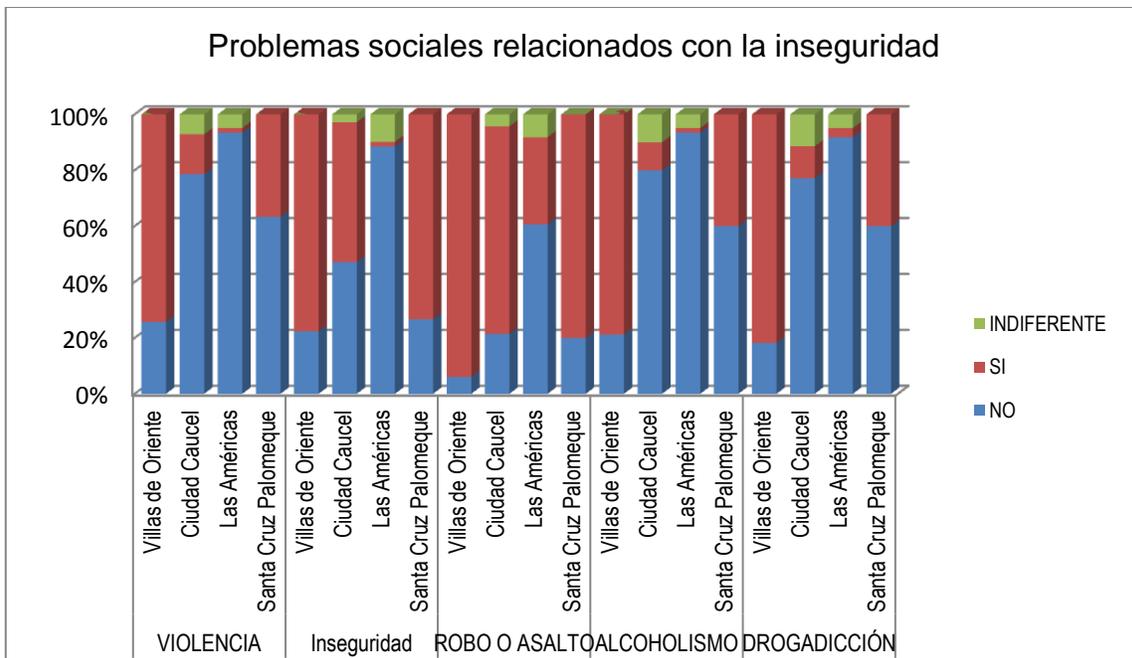
Santa Cruz Palomeque tiene una percepción de unidad entre sus habitantes muy negativa, mientras que en el caso de Villas de Oriente la percepción es que la mayoría son muy unidos. Caso singular es el de Las Américas, en donde el porcentaje de indiferencia es más alto que cualquier percepción negativa o positiva, lo cual nos habla acerca de una posible situación de desconocimiento, aislamiento y una fuerte convivencia al interior y cero al exterior.

Otro dato importante para determinar la convivencia fue como se indicó en el Gráfico 16 Lugar donde las familias acuden para visitar a familiares y amigos., en donde la tendencia es de 22% del total de los encuestados donde señalan no visitar familiares o amigos, o que simplemente se abstuvieron a responder, un dato importante si se considera que es el segundo dato en el rango de prioridades en el gráfico.

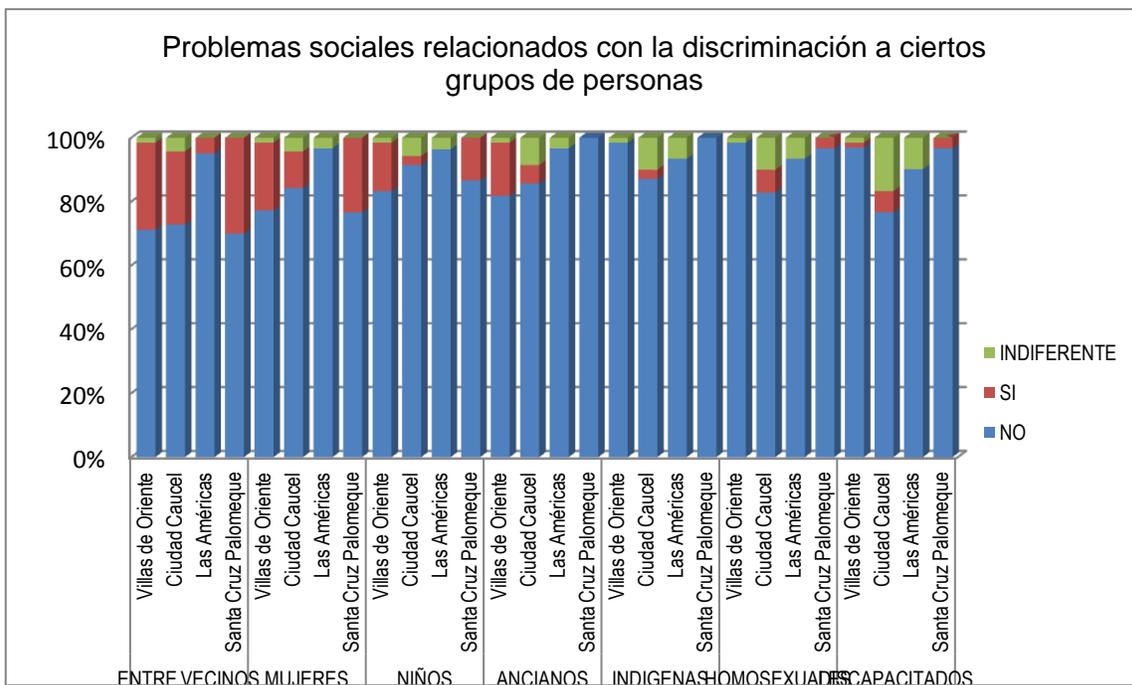
En lo que respecta a problemas relacionados con la seguridad, tal como violencia, inseguridad, robo y/o asalto, alcoholismo y drogadicción, se percibe que Villas de Oriente es el fraccionamiento con mayor incidencia en éstos problemas, de acuerdo a la opinión de los entrevistados. En segundo lugar, Santa Cruz Palomeque es el segundo conjunto habitacional con mayor incidencia. Gráfico 24 Problemas sociales relacionados con la inseguridad .

En la misma temática, sobre problemáticas sociales, están los relacionados con violencia hacia ciertos grupos, como se aprecia en el Gráfico 25 Problemas sociales relacionados con la discriminación a ciertos grupos de personas, la violencia entre vecinos y hacia las mujeres son las dos problemáticas con mayor relevancia, cabe destacar que el conjunto habitacional con menos problemáticas en ambas gráficas es el conjunto de Las Américas.

No es posible señalar que los factores de ubicación geográfica sean determinantes en estas problemáticas, sin embargo es consistente la variable de nivel socio-económico respecto a los problemas sociales. En los conjuntos que tuvieron mayor incidencia en las gráficas, es decir, Villas de Oriente y Santa Cruz Palomeque, presenta una mayor cantidad de problemas de equipamiento, infraestructura, calidad en las redes de comunicación y vialidades, detectados hasta el momento.



**Gráfico 24 Problemas sociales relacionados con la inseguridad**  
Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013



**Gráfico 25 Problemas sociales relacionados con la discriminación a ciertos grupos de personas**  
Fuente: Recopilación de información en campo Elaboración propia Julio 2013

## **C.-LA INTEGRACIÓN EN LOS ACTORES POLÍTICOS Y NORMATIVOS**

### **1.-ASPECTOS NORMATIVOS**

El punto de partida normativo para éste trabajo es el PDDU de la ciudad de Mérida del año 2003, que como se señaló en capítulos anteriores, se convirtió en el documento normativo más permisivo del municipio, ya que aunque su objetivo seguramente era el de normar el desarrollo y crecimiento de la ciudad de Mérida, sirvió para favorecer el boom inmobiliario de los siguientes años, que repercutirían en una gran expansión de la ciudad de Mérida.

Una de las opiniones relacionadas con la concordancia entre el Gobierno, que en este caso es quien norma la planeación de la ciudad y las inmobiliarias lo señaló la Dra. María Elena Torres en una entrevista realizada sobre las temáticas de éste gobierno, cerca del mes de Enero de 2013, en donde señala que “*el compromiso que los gobiernos tienen con los inmobiliarios es muy fuerte*” (Torres:2013), y esto tiene repercusiones en las decisiones de éste último. Sin embargo, Bolio, J (2011) indica que al momento de desarrollar el PDDU los grupos inmobiliarios y académicos-profesionales, se movían en un ambiente de tirantez en lo relacionado a éstas políticas, entre los años 1999 y 2003. ¿Será acaso que las administraciones actuales han cedido a los requerimientos de los inmobiliarios?

Esta relación gobierno-inmobiliarias ha sido y seguirá siendo por muchos años uno de los principales problemas del desarrollo de la ciudad de Mérida, en la actualidad algunos funcionarios públicos han señalado que existen daños por las políticas de suelo de años atrás, aquellas en donde se estableció un modelo polinuclear de crecimiento, así como la concesión de fraccionamientos fuera del periférico siempre y cuando la infraestructura fuera autofinanciada; a 9 años de éste programa y desde otros años atrás, la mancha expansiva no tiene un control respecto a su ubicación, respecto a las consecuencias administrativas (de los gobiernos), ni mucho menos de la dirección que se tomará.

Entrevistadas la Dra. Tores, Arq. Solis., y la Arq. García, coinciden en que la forma actual para resarcir el daño de las políticas anteriores se basa en políticas de control para lo ya existente, así como el hecho que existen limitaciones para las administraciones para este control, ya que el suelo de los desarrollos actuales no pertenece al gobierno y no es posible imponer reglas, ni regularlo estrictamente, ya que un suelo privado y únicamente es posible condicionarlo. Sin embargo, considero que como gobierno (administración pública) aún es posible poner un poco más simples candados de control.

En el nivel normativo es criticable en su programa de planeación urbana el PDUMM 2012, que entró en vigor en agosto de 2012, es el instrumento que le sigue a uno vigente desde el año 2003; parte de la actualización, como señalaron en entrevistas las Dras, Torres y Fernández (2013) es porque las normas establecidas en ese programa ya no eran aplicables a las problemáticas actuales de la ciudad.

A partir de esto, señalo que dar un salto de 9 años entre un programa y otro, no sólo señala una falta de consistencia en los programas, sino también una discontinuidad que responde posiblemente a cambios de administraciones políticas, que permiten la falta y consistencia en la búsqueda de soluciones constantes a los problemas. Si los programas tuvieran una actualización relativamente constante, a estas alturas y a casi 10 años de su antecesor, no estaríamos resolviendo problemas cuyas consecuencias fueron perceptibles hace más de un lustro, y posiblemente ya estaríamos resolviendo problemáticas de otra índole. El programa actual no es posible analizarlo, ni criticarlo al 100% ya que aún no se ven los resultados de lo establecido, sin embargo, hay políticas en el desarrollo y permiso de conjuntos habitacionales, muy similares a las que existieron en el PDU 2003, el crecimiento en la periferia urbana no estará prohibida, ni limitada, sino controlada, a lo que cuestiono lo siguiente ¿No estamos repitiendo el planteamiento de hace ya casi una década sólo que con una política más de control? ¿Es posible que ésta política de control traiga menos consecuencias de planeación que la establecida en 2003?

Es posible establecer períodos de tiempo de evaluación de cada uno de los apartados más importantes en materia de planeación, a partir de los cuales podría en

un período de tiempo, estudiarse y analizarse las políticas que han causado mayor daño a la ciudad, y considerar modificar, quitar o mejorar dicha política.

De igual forma se señala lo mismo para documentos de planeación estratégica de la ciudad y del municipio, como lo es el reglamento de construcciones y la ley de fraccionamientos, documentos que en muchos planos han dejado de ser competitivos con las problemáticas actuales de la ciudad.

## 2.-ASPECTOS DE GOBERNANZA

A nivel gobernanza existen muchas limitaciones de los gobiernos en las capacidades administrativas, como se mencionó reglones arriba, estas limitaciones son por diversas causas, algunas basadas en situaciones políticas, diferencias de creencias entre partidos o la falta de visión de algunos de ellos, la de luchar por una misma causa.

Considero que el mantenimiento de algunas políticas relacionadas con el crecimiento y los desarrollos periféricos tendrá consecuencias graves en el nivel administrativo, como señaló también la Arq. Marisol Solís, se ven problemas como *“que el municipio va a tener que darle mantenimiento a muchas áreas que se están ahorita creando,... la ciudad en su momento, si llegara a ese desarrollo (los desarrollos actuales y autorizados) y se quieren incluir lo pudiera hacer (el municipio) “* (Solis:2013) , esto significa que si la mancha urbana continua, lo cual es muy probable, el municipio tendrá que hacerse cargo de todos aquellos conjuntos o fraccionamientos que sea autorizaron a partir de éste programa, que permite los permisos con la condición de que la inmobiliaria los mantenga hasta que se municipalicen, una interrogante entonces es.. ¿hasta qué punto las inmobiliarias o constructoras están obligados a darle mantenimiento a los conjuntos habitacionales? ¿Cuánto tiempo pueden mantener el costo tan alto de infraestructura y servicios de sus conjuntos? ... a partir de éstas interrogantes indico los futuros problemas administrativos de gobernanza por venir.

En la actualidad, la respuesta a los problemas de mantenimiento de infraestructura, servicios y equipamiento, ya comienzan a ocasionar problemas. Existe un problema

límitrofe de años atrás que aún no ha sido resuelto, entre el municipio de Mérida y el municipio de Kanasín, las zonas de traslape en entre estos municipios ocasiona problemas graves en vialidades, seguridad y servicios. Aunque los problemas de los conjuntos estudiados no son tan graves, si se reportaron anomalías respecto a las respuesta de las administraciones por problemas.

En el caso de Villas de Oriente, que de acuerdo a su administración pertenece al municipio de Kanasín, presenta problemas en servicios, seguridad y vialidades, y no han obtenido respuestas por parte de las autoridades. Señalan también que en el caso de las luminarias públicas, sus solicitudes finalmente fueron atendidas por la administración del municipio de Mérida.

En este mismo tema, se señala que el ejemplo de Villas de Oriente, deja ver una falta en las capacidades administrativas para resolver problemas de éste tipo, es decir, el municipio de Kanasín podría no tener el suficiente financiamiento para resolver los problemas de las vialidades, es posible que tampoco tenga una reglamentación o una normativa que pueda condicionar a estos desarrollos habitacionales, y también las capacidades de organización y visión, la falta de personal capacitado para estos problemas de planeación y urbanos existentes son otras condicionantes.

Desde el punto de vista del gobierno, existe una falta de coordinación para con las administraciones de los municipios, porque estos problemas como es el caso de Villas de Oriente, es sólo el principio de lo que puede venir más adelante, cuando se consolide finalmente la Zona Metropolitana de la ciudad de Mérida, en donde se esperaría, la adecuada organización de las partes que la conforman y no la separación de los actores del gobierno que intervendrían en dicho proyecto.

### 3.-ASPECTOS FINANCIEROS

Así mismo otro problema será el tema financiero cuando años más adelante las administraciones no tengan los recursos suficientes para mantener la infraestructura que tendrán que adoptar al municipalizarse.

En la actualidad existen problemas de fragmentación o desintegración de los actores así como de las funciones que cada uno tiene, lo que repercute en problemas de servicios urbanos. Rumbo a la consolidación de la Zona Metropolitana del Municipio de Mérida, aún quedan muchas partes en administración y normativas que integrar, para de ésta forma poder tener una ciudad completa.

#### **D.-ANÁLISIS URBANO, SOCIAL Y POLÍTICO - NORMATIVO**

Existen diferencias en cada uno de los **servicios** otorgados a cada uno de los conjuntos habitacionales, donde la diferencia existente es mayor es en el tópic del abasto de agua, servicio básico para el desarrollo de una parte de las actividades de los habitantes de los conjuntos. Mientras al Este en Villas de Oriente, existen horarios sobre su abasto, al Norte en las Américas éste es continuo y sin fallas, Al Sur (Villas de Oriente) y al Oeste (Ciudad Caucel) el servicio es regular, esto significa que respecto a este servicio el sector al que se dirige el servicio es importante, ya que el conjunto de Las Américas, es el que cuenta con el mejor servicio, siendo éste el que se ubica en el nivel más alto respecto al análisis socioeconómico, de ésta muestra, tal como se observa en la tabla 9, Tabla comparativa de las viviendas de los fraccionamientos Villas de Oriente, Ciudad Caucel, Las Américas y Santa Cruz

En los servicios de drenaje pluvial, sanitario y plantas de tratamiento de agua las problemáticas son similares, varían dependiendo de cada conjunto, en los tres casos, el conjunto con menos problemas de contaminación de agua, de aire, y manto freático continúa siendo Las Américas, mientras que el que presenta mayor cantidad de problemáticas es Villas de Oriente.

Se revisó la posibilidad de que la antigüedad de los conjuntos sea un factor clave en el abandono notable de la infraestructura y del deterioro de estos, encontrándose que de éstos últimos dos conjuntos, el conjunto de las Américas es un año más antiguo que Villas de Oriente, iniciando el primero, su permiso de construcción en el año 2005, mientras que el segundo su permiso fue solicitado en 2006, lo cual no justifica la falta de mantenimiento en las redes de drenaje o plantas de tratamiento.

En lo que respecta a la capacidad del **equipamiento urbano** y la dotación respecto a los conjuntos habitacionales, se realizó una comparativa con la normatividad SEDESOL respecto a SNEU, en los tópicos más importantes de educación, salud y abasto en los 4 casos estudiados, no fue posible hallar una dotación adecuada, aunque en lo referido a Educación la dotación es adecuada en todos los casos, factores como accesibilidad a estas, son elementos clave a la hora de que los padres con hijos en edad escolar escogen las escuelas a la que sus hijos acudirán. Respecto al tema de salud, únicamente Ciudad Caucel tiene una Unidad Médica Familiar (UMF) para atender a las personas que lo requieran, Villas de oriente queda dentro del radio de cobertura de la UMF de la localidad de Kanasín, mientras que ninguno de los otros dos conjuntos se encontró un lugar donde atender emergencias, lo cual se convierte en un riesgo para los habitantes al no poseer ni el equipamiento ni las adecuadas conexiones adecuadas.

En ninguno de los 4 conjuntos habitacionales se encontró un mercado municipal, Ciudad Caucel fue el único conjunto que posee cadenas de supermercados al interior del conjunto, todos los demás deben trasladarse a la ciudad o sub centro urbano para realizar esta actividad, existen sin embargo pequeños mini supermercados en donde las personas realizan sus compras pequeñas, esto se encontró durante los recorridos en los conjuntos. Los conjuntos con el equipamiento de este tópico en condiciones de poca accesibilidad, y con un número mínimo de opciones es Santa Cruz Palomeque, seguido de Villas de Oriente, y aunque en el conjunto de Las Américas no existe una cadena de mercados como se indico líneas arriba, la cantidad de nodos comerciales, tiendas de conveniencia y mini supermercados, supera por mucho a los últimos dos conjuntos mencionados. Esto refiere una vez más a patrones en la calidad de los servicios ofertados, aunque estos no pertenezcan en ningún sentido a los establecidos por la normativa SEDESOL.

En los 4 conjuntos habitacionales, como se indicó se encuentran zonas de recreación, sin embargo es notable la falta de mantenimiento en cada una de las áreas. Por razones observables, el conjunto de las Américas debe su mantenimiento y buen estado de zonas verdes a la promotora que aún continua en la zona, siempre

empeñados en el mejor aspecto para el producto de venta, que es el conjunto habitacional. En estos tópicos se puede señalar el factor de los medios que poseen los habitantes de cada conjunto, para solicitar o exigir las demandas de las necesidades ya que las personas que habitan en Las Américas aún tienen a quien dirigir sus quejas y los problemas de manteniendo o deficiencias. En el caso de Ciudad Caucel,, aunque existen diferentes promotoras ninguna se hace cargo de su área verde, dejando éste tema a la administración a la cual pertenecen, la cual tampoco se hace cargo, por lo tanto no es posible definir de quien es el problema.

La falta de espacios para convivencia, de abasto, salud y educación, entre otros servicios urbanos, crea en este caso una dependencia para satisfacer sus necesidades “básicas” de la ciudad de Mérida, o del sub-centro urbano más cercano,

En las temáticas laborales, educativas y de salud existen consistencias en sus patrones, la ciudad de Mérida, es el lugar al que se dirigen para estas actividades, los tiempos promedio de traslado es de 15 min en la mayoría de los casos a excepción de los temas laborales, cuyo traslado promedio es de una hora.

Aunque la distancia respecto al centro de la ciudad y a la periferia de ella, van desde 100 metros hasta 10 km, los tiempos de traslado en aspectos de trabajo (laboral), educación, recreación y salud, son de una hora en promedio, habiendo señalado este tiempo por al menos dos conjuntos habitacionales, sin importar el nombre del conjunto.

Además también los tiempos de traslado, como se mencionó antes, dependen no sólo de las distancias, sino también de los medios de transporte utilizados, que en el caso de Mérida, su principal medio de movilidad es el transporte colectivo. Únicamente en el conjunto habitacional de Santa Cruz, el medio de transporte más utilizado después del colectivo es a pie o caminando.

Dato importante para determinar los tiempos, son los medios que pudieran facilitar la **conexión** entre los conjuntos y la ciudad, son las vialidades, sobre todo si éstas son en línea directa respecto a los puntos a donde las personas se dirigen o si no lo son. En este caso sería importante señalar que de los 4 conjuntos estudiados, el

único conjunto que no tiene una vialidad directa de comunicación con la ciudad es Santa Cruz Palomeque, sumando también que la incorporación al anillo periférico es uno de los más difíciles y peligrosos. Mientras que en los otros tres casos, en los nodos de conexión del anillo periférico, hay distribuidores viales o semáforos que apoyan estas circulaciones.

Dos conjuntos habitacionales poseen vialidades de enlace con características similares, tomando en cuenta la falta de alumbrado público, derivando esto en problemáticas sociales relacionadas con la seguridad en los accesos a los conjuntos, es importante señalar que los conjuntos mencionados uno ubicado al Este (villas de Oriente) y el otro al Norte (Las Américas) pertenecen, de acuerdo al análisis previo socioeconómico de vivienda, a 2 sectores de la población muy diferentes, estableciendo que no existe una diferencia de la calidad de éste servicio (Alumbrado público) referido al sector socioeconómico, sino a elementos de localización respecto a la vialidad principal rápida (Anillo periférico de Mérida y Carretera Mérida-Tixcocob). Además establece en este caso, que los promotores de vivienda no están interesados en aspectos de conectividad o accesibilidad con la ciudad y sub centros urbanos aunque continúen sus intentos por ofrecer un importante paisaje urbano. Es también un hecho que la calidad del servicio de alumbrado público no es problema propiamente de la promotora pero si de la administración pública,

Las distancias de cada uno de los conjuntos habitacionales varía de conjunto en conjunto, esto tampoco tiene una relación con los sectores socioeconómicos a los que se dirige la vivienda, ya que el conjunto ubicado al Norte (Las Américas) es el más lejano al centro de la ciudad con una distancia de 10.30 km. hasta dicho punto. En este tema es importante indicar la forma en la que las personas se conectan a la ciudad, a través de redes de transporte y de las posibilidades de realizarlo a través de vehículos propios, de lo cual deriva el tiempo empleado para transportarse.

En general se identifica que los 4 conjuntos habitacionales tienen elementos de conectividad con la ciudad, sin embargo, sólo en 3 de ellos es posible encontrar calidad en los medios para conectarse, exceptuando de esto al conjunto de Santa Cruz Palomeque, cuya accesibilidad a la ciudad no se encuentra en las mejores

condiciones sin embargo no se refiere al estado en el que se encuentran las conexiones, sino en la forma en la que estas conexiones están dadas, esto es, una falta de permeabilidad urbana, una falta de vinculación así como el ubicarse frente a vacíos urbanos que propician la discontinuidad urbana.

En los otros tres casos, los patrones de accesibilidad son similares, al conectarse por vialidades que conducen directo a los sub-centros urbanos y a la centro de la ciudad de Mérida, aunque el estado de las vialidades varía, en algunos casos la falta de mantenimiento de las zonas verdes, o alumbrado público puede significar para los habitantes inseguridad o problemas sociales. Sin embargo, el hecho que existan vialidades que conecten no significa que no existan vacíos urbanos o patrones de discontinuidad urbana, sólo que en estos casos, hay vialidades directas a los conjuntos que atraviesan dichas discontinuidades.

En los aspectos sociales, fue posible identificar la existencia de poca convivencia entre vecinos, esta situación no es propia de un conjunto en específico, sin embargo uno conjunto (Las Américas) mostró una gran indiferencia sobre el tema, lo que deduce que es un tema que no les preocupa en absoluto.

Por lo que se pudo observar, a partir de lo anterior, existen casos de aislamiento, desinterés, y poca unión y por lo tanto poca integración social en los conjuntos.

En los aspectos políticos y normativos, queda claro, que las políticas anteriores de planeación no fueron las mejores estrategias en cuanto a la relación crecimiento – desarrollo de la ciudad de Mérida, ya que hay un daño existente sobre un crecimiento poco controlado.

Es necesario que existan políticas de evaluación y continuidad a ciertas normas para poder tener un mejor control, ya que la falta de análisis en las normativas y la falta de organización de los actores reflejan claramente las necesidades y carencias de los conjuntos de la periferia.

## CAPÍTULO V

---

### DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Este capítulo en el que se concentran las discusiones finales sobre la temática estudiada, está dividido en tres secciones específicas

En la primera, se hará referencia a los análisis realizados en los tres aspectos sobre los cuales se ha desarrollado la temática de éste trabajo. Estos temas son la integración desde las perspectivas: a) urbana, b) social y c) político-normativo, presentando el mismo esquema con el que se planteó la hipótesis de éste trabajo.

En el segundo apartado se presenta una discusión con algunos aspectos importantes planteados por autores a lo largo de la revisión bibliográfica, como la referencia al “*Splintern Urbanism*”, o los planteamientos específicos sobre los procesos urbanos de la ciudad de Mérida.

Finalmente en el tercer apartado se hace una reflexión sobre lo expuesto en la hipótesis planteada al principio de éste trabajo, mencionándose los hallazgos pertinentes a a la investigación, así mismo se hará mención de los trabajos futuros identificados a lo largo de ésta tesis.

Es importante señalar, que las conclusiones establecidas en este documento y las discusiones desarrolladas en la temática respecto a la ciudad de Mérida, se basan en un trabajo de campo realizado a 4 conjuntos habitacionales específicos, y los hallazgos aquí establecidos no son homogéneos en toda la periferia urbana.

## **A.-DEL ANÁLISIS URBANO, SOCIAL Y POLÍTICO-NORMATIVO**

A partir del diagnóstico y del análisis de la información proveniente de 4 conjuntos habitacionales de la ciudad de Mérida, se puede señalar lo siguiente:

Existen problemas de fragmentación física en la ciudad de Mérida respecto a los conjuntos habitacionales estudiados, esto se observa en las imágenes satelitales, planos de la ciudad de Mérida (Ilustración 1) y en las distancias en las que se encuentran dichos conjuntos, respecto a la mancha urbana, (Gráfico 10); esta fragmentación produce espacios sin ocupar alrededor de los conjuntos habitacionales, que en la mayoría de los casos son terrenos que están en espera de obtención de plusvalía en un futuro, para poder comerciar con ellos.

### **Conectividad**

En los elementos de equipamiento urbano analizados en los conjuntos habitacionales, como lo son, educación (escuelas), recreación, salud y visita a familias o amigos, fue posible encontrar un alto grado de dependencia de la población de dichos conjuntos con aquellos servicios existentes en la ciudad de Mérida. De igual manera en el aspecto laboral, de acuerdo al trabajo de campo realizado, Ciudad Cauce fue el que menor dependencia presentó, con un 57% de habitantes (entrevistados) cuyo centro de trabajo se encontraba en la ciudad de Mérida, comparado un 82% de habitantes entrevistados en el fraccionamiento de Las Américas y que trabajaban en la ciudad.

Un aspecto relevante vinculado a la conectividad de los conjuntos habitacionales estudiados en este trabajo, son las distancias existentes entre estos y la ciudad de Mérida, que en promedio es de 8.30 km., mientras que el promedio de distancia entre dichos conjuntos a la periferia de la ciudad fue de 1.30 km. Esta lejanía, así como el hecho de que en la proximidad de los conjuntos se encuentren vacíos urbanos, ocasionan en la mayoría de los casos los habitantes no puedan satisfacer sus necesidades equipamiento urbano (salud y educativas entre otras) y obligan a los habitantes a trasladarse al interior de la ciudad de Mérida en busca de ellos, situación que día a día se hace más grave, por la incremento de habitantes en los

conjuntos habitacionales, que se traduce en problemas viales. Los traslados que hace la población hacia los lugares de trabajo, y servicios urbanos (escuela, recreación y salud) se realizan a través de las vialidades de enlace existentes en los conjuntos habitacionales y, que de acuerdo a la información recopilada en campo, presentan carencias y deficiencias, por ejemplo, en lo que se refiere a infraestructura urbana, se pudo identificar en los conjuntos habitacionales, que existía déficits en el servicio de alumbrado público; en 2 de 4 conjuntos las vialidades se encontraban en mal estado, y con poco mantenimiento, con baches, y con dimensiones poco adecuadas para más de un vehículo.

### **Transporte y movilidad**

El medio de transporte, más utilizado por los habitantes de los conjuntos habitacionales fue el transporte colectivo, autobús de pasajeros (de acuerdo a la información recopilada en campo; ver gráficos 12,15 y 22). Las razones por las que más se utiliza el transporte colectivo, es para acudir a los lugares de trabajo, así como en busca de los servicios de salud con un promedio en aspectos laborales y de salud de 51%, si bien es cierto que el transporte en este caso es un elemento importante de conectividad y de integración principalmente debido a las distancias que hay que recorrer para realizar los traslados, el costo de la vida para las personas aumenta considerablemente, afectando la economía de los habitantes, ya que deberán considerar un gasto adicional cada quincena o mes para traslados.

Las personas entrevistadas en dos conjuntos habitacionales, mencionaron respecto al servicio de transporte colectivo, que entre el tiempo de los desplazamientos (para acudir al trabajo, escuela, salud, recreación y visitar sus familias) y la frecuencia entre las corridas, en promedio, utilizaban 1 hora, resulta interesante que éste dato no varió entre los conjuntos habitacionales. Es decir, por ejemplo, en actividades recreativas, en los 4 conjuntos habitacionales el tiempo de traslado es de 1 hora, sin importar si se trasladan desde las Américas, o desde Ciudad Caucel, lo anterior significa que en el tema de transporte no hay una mejoría en la calidad de éste, que dependa del lugar desde donde se realice la movilidad.

Otro problema de la movilidad urbana existente en los conjuntos habitacionales, según reportaron los habitantes entrevistados, son los horarios y rutas establecidas, ya que generalmente el transporte colectivo, es difícil encontrarlo más allá de las 9 pm o 10 pm, además que es muy difícil encontrar taxis o vehículos de alquiler que se desplacen en esta zona, segregando aún más a los habitantes de dichos conjuntos con el resto de la ciudad.

Los conjuntos habitacionales no responden a una concepción integral de la ciudad de Mérida, se perciben como zonas urbanas o islas urbanas que se unen solamente por una vialidad a la ciudad; esto es por la ubicación de dichos conjuntos, resultando en su segregación urbana respecto a la ciudad. Es decir, la falta de una adecuada conectividad urbana y accesibilidad urbana se agrava por las distancias a las que se encuentran los fraccionamientos de la ciudad, así como por el hecho de carecer de servicios urbanos para sus poblaciones, con lo que sus habitantes se ven forzados a acudir a la ciudad en busca de ellos, pero sin el transporte adecuado.

### **Servicios urbanos**

Se concluye también que existe una tendencia a la segregación que se relaciona con que los servicios urbanos en cada uno de los fraccionamientos de la ciudad encuestados, existen problemas relacionados con la continuidad del agua potable (Ver gráfico 2A en el Anexo C). En Villas de Oriente, por ejemplo, los resultados arrojaron que un 70% de la población encuestada, tenía problemas con la presión y la continuidad del servicio del agua mientras que en las Américas un 72% de la población reportó que no tenía dichos problemas. Asimismo se pudo detectar el mal estado de las plantas de tratamiento de aguas negras respecto a los olores y la calidad del drenaje. De igual manera se identificó el escaso mantenimiento a las vialidades entre Las Américas y Villas de Oriente (Ilustraciones 12 y 29), y el inadecuado diseño parques o zonas verdes recreativas (Ilustraciones 22 y 32) y el tardado proceso para construirlos, así como su falta de mantenimiento en los fraccionamientos de Ciudad Caucel y Villas de Oriente.

Como se señaló en la tabla 9 la relación entre las variables del costo de las viviendas, y el nivel socioeconómico al que se dirigen las viviendas, tienen una correlación similar respecto a la calidad de los servicios en los conjuntos habitacionales, el conjunto de las Américas, tiene un precio mayor en las viviendas ofertadas, mientras que Villas de Oriente y Santa Cruz tienen precios similares, los más bajos en la escala de éste estudio, el mismo esquema se presenta en la respuesta a los servicios urbanos, las Américas por ejemplo que tiene una mayor cantidad en sus opciones de abasto, recreación y vialidades (Ficha de imágenes del conjunto Las Américas), seguido de Ciudad Caucel (Ficha de imágenes del conjunto Ciudad Caucel) y finalmente Santa Cruz Palomeque y Villas de Oriente.

### **Aspectos sociales**

Respecto a la problemática social, ésta tiene una relación muy similar en los conjuntos habitacionales, aunque no se encontraron casos graves relacionados con discriminación, si se encontraron problemas de violencia entre vecinos, o al interior de las familias. Una vez más el problema se agudiza en Villas de Oriente y Santa Cruz Palomeque, seguido de Ciudad Caucel y Las Américas (gráficas 24 y 25) El conjunto habitacional con más problemas en las respuestas de las administraciones públicas a las problemáticas de los servicios urbanos y equipamiento fue Villas de Oriente.

Los resultados obtenidos en los conjuntos estudiados, indican que sí existe una relación entre el nivel socioeconómico de los habitantes de las viviendas, la calidad de los servicios, los problemas sociales y la gestión administrativa para resolver dichos problemas. Los conjuntos habitacionales que están dirigidos a sectores de la población con bajo nivel socioeconómico, obtienen menos respuestas, por parte de las autoridades municipales, a sus demandas de bienestar social, que aquellos que tienen un mayor nivel socioeconómico. Esto probablemente se deba a que los primeros no tienen los recursos para poder exigir y presionar para obtener una mejor calidad en los servicios urbanos, o a que las promotoras sí están interesadas en responder al sector al que se orientan los créditos de vivienda y, por lo tanto

necesitan atender a las necesidades que dan publicidad a su imagen. Es importante subrayar que la percepción de los habitantes de los conjuntos es que de acuerdo a los resultados obtenidos, un 56% de los encuestados no consideran que exista interés de la administración pública en atender los problemas de los conjuntos habitacionales.

Aunque existe una correlación entre el nivel socio-económico de los habitantes de los conjuntos habitacionales y los problemas sociales existentes en ellos, de acuerdo al análisis de los resultados obtenidos en dichas temas, no se considera que el nivel socioeconómico de los habitantes de los conjuntos sea el elemento que explique los problemas de violencia entre vecinos o entre las familias. Por el contrario, sí se considera que la falta de adecuados servicios urbanos y mantenimiento en las áreas públicas pueden contribuir a crear escenarios desprotegidos, inseguros y aptos para posibles actos de vandalismo, drogadicción o asalto a personas.

#### **B.-HALLAZGOS EN LOS CONJUNTOS HABITACIONALES ESTUDIADOS, RELACIONADOS CON LOS PLANTEAMIENTOS DE OTROS AUTORES**

Se puede mencionar que existe una concordancia con lo que señalan Graham y Marvin (citados por Kozak, 2001:31) acerca de que los servicios urbanos son personalizables dependiendo de los estratos económicos.

En este caso, se aplicaría que los conjuntos habitacionales, pueden personalizar sus servicios urbanos dependiendo del nivel socioeconómico al que éstos estén dirigidos, referido a lo anterior, un ejemplo es, la variación en los servicios de drenaje pluvial, sanitario, plantas de tratamiento, entre Ciudad Caucel y Villas de Oriente. O en lo referido a la continuidad en el servicio de agua potable, se encontró, de acuerdo a información obtenida en campo, que solamente un conjunto habitacional, Las Américas, tiene un servicio de agua continuo.

En el caso del equipamiento urbano, se puede señalar que las áreas de equipamiento recreativo (de parques, por ejemplo en el caso de Ciudad Caucel), existen espacios urbanos diseñados con áreas de juegos infantiles y áreas verdes

con adecuado mantenimiento, mientras que por el contrario, en los casos de Santa Cruz Palomeque y Villas de Oriente, la única área disponible para juegos infantiles, carece de áreas verdes y de adecuado mantenimiento (Ilustraciones 23 y 32).

Cabe señalar que esta personalización de servicios urbanos depende, en la mayoría de los casos de la administración municipal, la que no tiene los medios adecuados para su continuo mantenimiento y, también porque posiblemente los recursos y medios adecuados para ello, se destinan a desarrollar o personalizar otros puntos de la ciudad o de la periferia urbana cuyos habitantes son de mayores recursos económicos.

Por lo tanto y como se observa en las gráficas comparativas de los resultados obtenidos entre los conjuntos investigados (Gráfico 2A del Anexo C), la segregación y personalización de los servicios urbanos, dependen del nivel socioeconómico al que éstos se dirigen , así como a la ubicación del conjunto habitacional respecto a la ciudad de Mérida.

Además no existe una segregación social negativa entre los conjuntos habitacionales con la ciudad de Mérida, es decir, que no por encontrarse en la periferia urbana existe una segregación en sus servicios urbanos o equipamiento, la segregación se da por una falta de igualdad de éstos servicios entre los conjuntos habitacionales estudiados.

No existe una normativa que estandarice la calidad de los servicios urbanos en los conjuntos habitacionales, por ejemplo aunque la normativa del PDU Mérida 2012 señale que los conjuntos habitacionales deberán contar con accesibilidad a una vialidad urbana, no especifica las condiciones de ésta, es decir, no señala que deberá contar con alumbrado público, banquetas en buen estado, y que la calidad del material usado para la pavimentación sea de acuerdo a la carga de los vehículos que lo transitaran.

Asimismo, contrario a lo indicado por Iracheta y Bolio (2012) quienes señalan que el fenómeno de concentración de grupos de bajos ingresos se da principalmente en zonas del sur y sur poniente de la ciudad de Mérida, específicamente en sus

periferias, en los casos estudiados, se puede concluir que la segregación social no responde a patrones de polarización urbana definida y, como se señaló en el párrafo anterior, tampoco depende específicamente a su ubicación fuera de la periferia.

En los casos estudiados se encontraron 4 fragmentos urbanos diferentes; en el que tanto el Oriente (Villas de Oriente) como el Sur (Santa Cruz Palomeque), tienen problemas de segregación con respecto a los servicios urbanos. Contrario a lo que se esperaba de acuerdo a los estudios realizados con anterioridad, el conjunto habitacional ubicado en sur de la ciudad (Santa Cruz Palomeque) poseía mejores condiciones que el conjunto ubicado en el oriente (Villas de Oriente).

En el caso de Ciudad Caucel, los servicios urbanos existentes en su mancha urbana son regulares y las condiciones y calidad de éstos es aceptable. Por el contrario el conjunto de las Américas al Norte, es el fraccionamiento que se encuentra con la mejor calidad de servicios urbanos.

Monkkonen (2012) en su estudio de segregación urbana señala que Mérida es una ciudad altamente segregada y que la proporción de hogares con bajos ingresos. Además sugiere que existe una división espacial en la ciudad, en donde los sectores ubicados al sur y un sector del oriente tienen altos porcentajes de hogares con bajos ingresos. Si bien los casos estudiados en este trabajo coinciden con la información reportada por este autor, respecto a la ubicación de los conjuntos habitacionales con menor calidad en los servicios urbanos, se esperaría de acuerdo a las características de su ubicación en las áreas peri urbanas de Mérida, que la zona habitacional con mayores problemas debería de ubicarse al sur, es decir en Santa Cruz Palomeque, mientras que es Villas de Oriente, el conjunto que presenta mayores problemas.

La dependencia de los conjuntos a la ciudad de Mérida, hallada en este trabajo, no depende de la falta de capacidad o de dotación del equipamiento urbano, sino que responde a condiciones de conectividad y accesibilidad del equipamiento urbano. Se hace referencia por ejemplo, al sector educativo, en donde las personas realizan traslados de hasta una hora para acudir a las escuelas, como en el caso de quienes habitan Ciudad Caucel, que aunque al interior del conjunto existe equipamiento

educativo, éste no se encuentra accesible para las personas que se encuentran en sectores del conjunto más cercanos a la ciudad de Mérida.

Aunque no se encontró un patrón de segregación entre un conjunto y otro respecto a temáticas de transporte público o movilidad urbana (Gráfico 2A), sí se encontró que la movilidad urbana es un problema que se agudiza conforme la ciudad se extiende, y en este caso, sí contribuye a la segregación de éstos conjuntos habitacionales más allá de la periferia, no porque las condiciones del transporte fueran de menor calidad que los del interior de la mancha urbana, sino porque los tiempos de traslado, las rutas y las distancias son mayores que para el resto de los habitantes.

Respecto a la dispersión urbana, la ciudad de Mérida no presenta dispersión más allá de los límites periféricos de ella. Si bien la literatura señala (Marinero y De las Rivas, 2011) que la dispersión era un patrón en donde el automóvil es el principal protagonista<sup>7</sup>; en la ciudad de Mérida, en los casos estudiados, el patrón de la dependencia hacia el vehículo motorizado está relacionada con el transporte colectivo, ya que para trasladarse en los aspectos de trabajo, educación y salud, más del 50% de la población encuestada de los conjuntos utilizaba este medio y, adicionalmente en uno de los conjuntos habitacionales, dos temas (familia y recreación) fueron un factor para que la población utilizara transporte colectivo. Esto significa que en actividades básicas e importantes para el desarrollo urbano de los conjuntos, el transporte público urbano sigue siendo un protagonista relevante

### **C.-DISCUSION Y VALIDACIÓN FINAL DE LA HIPÓTESIS**

El período comprendido entre 2000- 2010, fue un período importante en el proceso urbano de la ciudad de Mérida; que tiene su antecedente en la década anterior, 1990- 2000, en la que ya era notorio el aceleramiento en el crecimiento de la población y el crecimiento expansivo de la ciudad. En esta década, 2000- 2010, es cuando se plantea el “nuevo modelo” de desarrollo urbano de la ciudad de Mérida, que establecía y permitía nuevas áreas urbanas fuera de la periferia de la ciudad.

---

<sup>7</sup> Dispersión urbana, de acuerdo a la definición de Marinero y De las Rivas (2011) es un fenómeno típico dependiente del automóvil que ocurre en Norteamérica y Europa.

Particularmente entre 2004 y 2009 la industria de la construcción incrementa su participación en la conformación del Producto Interno Bruto de Yucatán, reflejándose en el *boom* inmobiliario de la ciudad. Este impulso a las actividades inmobiliarias y a la construcción de vivienda agudizó el crecimiento expansivo de la ciudad de Mérida. En el Gráfico 6 se puede apreciar dicho proceso expansivo, y que ha constituido un muy importante problema urbano.

### **Fragmentación del espacio**

Como se plantea en la hipótesis, descrita al inicio de este trabajo, existe un proceso desintegración en partes de la ciudad de Mérida, que se expresa en los conjuntos urbanos de la ciudad ubicados fuera de la periferia urbana, éstos conjuntos se han construido distantes del centro de población, lo que es precisamente el caso de los conjuntos habitacionales estudiados, en los que la distancia promedio respecto al centro de la ciudad es de 8.30 km, siendo el caso “más grave”, el fraccionamiento Las Américas con una distancia de 10.30 km a la ciudad.

Estos conjuntos habitacionales aunque funcionan como son islas fuera de la periferia urbana, en realidad no son independientes del resto de la ciudad, ya que al no poseer elementos de equipamiento urbano que satisfagan las necesidades de sus habitantes en cuanto a trabajo, salud y educación, lo que los hace dependientes de aquellos servicios urbanos existentes en la ciudad de Mérida. De acuerdo a los resultados de éste trabajo, es común que habitantes de los 4 conjuntos acudan todos los días a la ciudad de Mérida, para trabajar, estudiar o acudir a consultas médicas.

### **Conectividad**

En los conjuntos habitacionales existen problemas de conectividad en sus vialidades con respecto a la ciudad; se identificaron problemas el transporte colectivo, en cuanto a tiempos de traslado, rutas y también el estado físico de las vialidades. Los casos más graves en estos aspectos, se encuentran en el fraccionamiento Villas de Oriente, seguido por Ciudad Caucel. En el primero, sus accesos reflejan una falta de mantenimiento en las vialidades, las cuales presentan baches e inundaciones, y en

las vialidades existe una falta de iluminación y pavimentación, mientras que en el segundo fraccionamiento, es común la falta de iluminación y elementos de seguridad en la movilidad, tanto peatonal como vehicular. En los resultados de las entrevistas realizadas a los pobladores de los cuatro conjuntos habitacionales, el tema del transporte colectivo fue señalado de manera recurrente como un servicio problemático en cuanto a las rutas, la calidad del servicio, los horarios de funcionamiento e incluso del trato de los operadores.

Esta falta de conectividad adecuada de los fraccionamientos con la ciudad (vialidades, acceso, transporte colectivo) es un elemento que contribuye de manera determinante en agravar los procesos de desintegración espacial y social que están presente en los fraccionamientos: en opinión de varios habitantes, la lejanía y mal servicio de transporte, dificultaba que ellos acudieran a visitar a familiares en la ciudad.

### **Aspectos sociales**

Los habitantes de los conjuntos habitacionales, se ven afectados por las condiciones de desintegración y fragmentación del espacio y en la interacción con la ciudad de Mérida, que es de dependencia a ella, por ejemplo al tener que realizar traslados muy largos y frecuentes. Esto tiene impactos en la calidad de vida de los pobladores, y afecta directamente su gasto familiar y reduce el tiempo de convivencia con sus familias y sus interacciones con el contexto inmediato.

Otros impactos en el aspecto social, que se encontraron en los cuatro conjuntos habitacionales, se refiere a la calidad diferenciada de sus servicios urbanos, que varían dependiendo tanto de la ubicación en la que se encuentren, y particularmente, del nivel socioeconómico de los habitantes a los que las viviendas se dirigen.

Por ejemplo, el fraccionamiento Santa Cruz Palomeque tiene servicios urbanos con una calidad muy diferente a las Américas, ya sus vialidades al interior, no se encuentran en óptimas condiciones, debido a que se inundan con facilidad; mientras que en el segundo conjunto habitacional, es difícil encontrar vialidades en mal

estado. Sin embargo, estas diferencias en los servicios urbanos, no responden a un patrón de la polaridad urbana norte – sur, sino que, los resultados de la información recabada en los conjuntos estudiados, apuntan hacia la existencia de otras partes de la ciudad, como el oriente, que incluso tiene condiciones, por ejemplo, en cuanto a servicios urbanos, en peores condiciones que el fraccionamiento estudiado que se encuentra el sur. De cualquier manera, para plantear conclusiones a este respecto, sería recomendable realizar estudios más detallados y profundos en otros fraccionamientos y cuyos resultados puedan ser concluyentes.

No se encontró una polaridad norte sur en la calidad de los servicios urbanos, sino cada uno de los fraccionamientos presenta características diferentes, con el rasgo común respecto a la desintegración social de sus habitantes, al existir diferentes calidades en los servicios de los desarrollos inmobiliarios, con lo que se forman grupos sociales diferentes entre sí, que son aislados y lejanos y sin un sentido de pertenencia a la ciudad

### **Aspectos políticos y normativos**

Las normativas actuales de la ciudad de Mérida relacionadas con la planeación urbana, presentan debilidades en algunos aspectos relacionados con el crecimiento, control y en general con el desarrollo urbano de los conjuntos habitacionales estudiados.

Un caso identificado en particular, fue en las estrategias del Programa de Desarrollo Urbano de Mérida, 2012, que especifica que los conjuntos habitacionales deberán ser autónomos y autosuficientes en servicios urbanos (equipamiento e infraestructura urbanos). Sin embargo, el mencionado documento señala que los conjuntos habitacionales serán municipalizados, únicamente en el momento en que se densifiquen y que se integren a la mancha urbana de Mérida. Para cuando ello ocurra es de esperar que existan complicaciones administrativas para el gobierno municipio, en virtud de que deberá prestar los servicios urbanos y los costos derivados de ello. Este problema ya se presenta en el municipio de Kanasín, que no tiene la capacidad de prestar los servicios urbanos en los fraccionamientos ubicados

en su territorio municipal, como es el caso de fraccionamiento Villa de Oriente, y cuyos habitantes acuden en busca de ellos en la ciudad de Mérida.

Otro aspecto que se omite en el PDU 2012 de Mérida, está relacionado con la falta de especificaciones y parámetros en la calidad de los servicios urbanos (equipamiento e infraestructura), lo que ocasiona que los desarrolladores inmobiliarios tomen ventaja de estas lagunas normativas, al proporcionar únicamente los mínimos servicios urbanos, pero sin cuidar la calidad, contexto y nivel de cobertura que debieran tener estos. De la misma forma, en este mismo documento se realiza una serie de sugerencias respecto a los lineamientos en materia ambiental, que están referidos a la normativa de Secretaria de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente del Gobierno del Estado de Yucatán (SEDUMA), aunque en el PDU, estos lineamientos tienen carácter de “sugerencias”, ya que se argumenta que no tienen carácter obligatorio para ningún fraccionador, ya que la propiedad del suelo es privado. Por esto es importante la definición de los elementos normativos ambientales que se deberán de cumplir en la construcción de los fraccionamientos, evitándose así discrecionalidad en el cumplimiento de criterios ambientales.

La falta de coordinación entre los actores gubernamentales encargados de la gestión urbana, para responder a las demandas y necesidades urbanas y sociales de la población de los fraccionamientos, fue un elemento que fue constante en opinión de la población entrevistada en conjuntos habitacionales estudiados. Un ejemplo claro es el conjunto Villas de Oriente, en donde la mayoría de las carencias como problemas en las vialidades, alumbrado público, fallas en las red de drenaje, entre otros, son por la falta de organización y/o recursos de la administración actual, en este caso del municipio de Kanasín, así como el constante pretexto de que debido al problema limítrofe entre la ciudad de Mérida y el municipio de Kanasín, no es claro que municipio debe de proporcionar los servicios urbanos

En un futuro la falta de capacidad de las localidades y municipios conurbados con la ciudad de Mérida para proveer de servicios urbanos así como para atender las necesidades de los desarrollos habitacionales existentes en estas zonas

circundantes a la ciudad, podrían convertirse en problemas urbanos puntuales tanto en el desarrollo de la ciudad como en un futuro, para la Zona Metropolitana de Mérida.

#### **D.-REFLEXION FINAL**

Este estudio se concentró en conjuntos habitacionales que tuvieran características similares en términos del tipo de vivienda en serie (costo, metros cuadrados, población socioeconómica al que se dirige). Sin embargo, la periferia de la ciudad de Mérida cuenta con un gran número de conjuntos habitacionales con viviendas campestres, grandes privadas, o incluso viviendas precarias informales, ocasionando que las condiciones de integración respecto a la ciudad de Mérida varíen de acuerdo a temáticas específicas; por ejemplo, en el tema de conectividad urbana es posible que las viviendas campestres tengan una mejor conectividad con la ciudad de Mérida, ya que se trasladan a ella en vehículos privados y el tiempo de traslado es menor que si se realizará por otro medio, así mismo las vialidades son de mejor calidad y sin problemas de rupturas en ellas o inundaciones.

La composición de la forma urbana de la ciudad de Mérida, en patrones de vivienda dirigido a diversos sectores, así como su proceso expansivo que continua, conjuntamente con la especulación de suelo y la venta de suelo ejidal a promotores privados que aún continúa, dificulta las posibilidades de consolidar una ciudad fragmentada, en donde sea posible que vivienda para sectores de nivel socioeconómico alto puedan “existir” con vivienda para otros sectores socioeconómicos, con convivencia, que pueda evitar una segregación física y social.

Se aprecia que, las políticas y normativas urbanas actuales de Mérida, no podrán condicionar la consolidación o compactación de la mancha urbana a corto o mediano plazo, debido entre otras cosas, a que el suelo disponible para habitar es privado y a que sus normativas no se dirigen a condicionar este tipo de suelo.

Por lo tanto, se espera que la problemática urbana estudiada en este trabajo, la desintegración en la ciudad, pueda ser el inicio de diversos proyectos de

investigación relacionados con las temáticas de integración, fragmentación espacial y segregación social en el caso específico de la ciudad de Mérida.

Quedan pendientes dentro de la temática varias vertientes por investigar, ya que el proceso urbano de la ciudad no se termina hasta que la ciudad deje de existir, situación que en la ciudad de Mérida difícilmente suceda porque es un un polo de atracción en diversos aspectos económicos, sociales y de servicios urbanos (educativo, turísticas,, de salud, entre otros) y particularmente en el tema de la vivienda.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Aguilar, A. G. & Mateos, P., 2011, Diferenciación socio demográfica del espacio urbano de la ciudad de México. *EURE*, 37, 5-30.
2. Bazant, Jan, 2011, El dilema de la dispersión y la fragmentación en Pradilla, Emilio (Ed.) *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México, Universidad Autónoma Metropolitana pp. 198-219.
3. Bolio O, Jorge., 2011, Mercado Inmobiliario, ciudad dispersa y carencias de suelo en la zona metropolitana de Mérida en Iracheta, Alfonso y Enrique Soto, (comp), *Suelo para Infraestructura. Memorias del IV Congreso de Suelo Urbano*, México, El Colegio Mexiquense, Sedesol. 355 pp.
4. Bolio O., Jorge, 1983, Hacia una historia del poblamiento y urbanización de la Península Yucateca, *Yucatán, Historia y Economía*, México, Año 7, no 39, Septiembre –Octubre , pp. 25-52.
5. Bolio O., Jorge., 2006. Políticas Públicas y privatización ejidal, en *Perder el Paraíso*. Mérida, Yucatán: Miguel Ángel Porrúa, pp. 179-224.
6. Borja, J. y Castells, M. (Eds.), 1997, *Local y Global La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Editorial Taurus.
7. Borsdorf, A., 2003, Como modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE*, 29 (86).
8. Burgess, Rod, 2011; Determinismo tecnológico y fragmentación urbana en Pradilla, Emilio (comp) *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México, Universidad Autónoma Metropolitana.
9. Canterbury, D., 2010; Repensando el debate sobre migración y desarrollo bajo el capitalismo neoliberal, en *Migración y desarrollo*, 7(15), pp. 5-28.
10. Castells, Manuel. (Ed.), 1974, La cuestión urbana, España, Ed. Siglo XXI.
11. Castells, Manuel. (Ed.), 1995, *La ciudad Informacional -Tecnología de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano regional*, Madrid, Alianza.
12. Comisión Nacional de Vivienda, CONAVI, 2010, *Código de Edificación de*

- Vivienda* (CEV). Comisión Nacional de Vivienda, México, D.F., pp. 23.
13. De Mattos, Carlos. 2001 Metropolización y suburbanización, *EURE*, 27.
14. De Mattos, Carlos. (Ed.) 2006 *Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas*, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales CLACSO.
15. Díaz G, A., Solano D, I. & Rodríguez a., C., 2013. Del desarrollo ideológico al desarrollo comunitario, en M. Ocampo, G. Valdivieso & S. Dardón, (eds). *Desarrollo territorial. Experiencias y actores sociales*. México: Universidad Autónoma de Chiapas, pp. 30-49.
16. Duhau, Emilio y Angela Giglia, 2008, *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. Siglo XXI Editores, México.
17. Eibenschutz, Roberto. y Carlos Goya (Coord.) 2009, Impacto social de los desarrollos habitacionales en *Estudio de la Integración Urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco. pp. 15-76.
18. Eibenschutz, Roberto. y Carlos Goya (Coord.), 2009 Diagnóstico de la vivienda construida de 1996 a 2006 en el Sistema Urbano Nacional con la oferta de crédito hipotecario en *Estudio de la Integración Urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006*, México. P 15-76
19. Eibenschutz, Roberto., 2010. Instrumentos para la gestión de proyectos urbanos estratégicos, *Casa del tiempo*, III(26\_27), pp. 11-14.
20. Espadas, Aercel., 1995. Mérida. Génesis y estructura. *Por esto!*, 31 diciembre, pp. 3-11.
21. García, C. y Ruiz, O. (2010) *Mérida: ¿Crecimiento o expansión descontrolada? Análisis de la política urbana de fines del siglo XX y sus repercusiones en el siglo XXI*, Sin Editorial
22. Gilbert, Alan. 1997 *La ciudad latinoamericana*. Siglo XXI Editores, México 40-55
23. Graizbord, B. y Monteiro, F., 2011. *Megaciudad y cambio climático*. Primera ed. México: El Colegio de México.

24. Guerrien, M., 2006. Arquitectura de la inseguridad, percepción del crimen y fragmentación del espacio urbano en la zona metropolitana del valle de México. en: Q. Bonastra y C. Arella, (edits.), *Paisaje ciudadano, delito y percepción de la inseguridad. Investigación interdisciplinaria del medio urbano*. Madrid, España: Dykinson S.L., pp. 93-116.
25. Guillermo A., A., 2011. Diferenciación sociodemográfica del espacio urbano de la Ciudad de México. Revista *EURE*, 37(110), pp. 5-30.
26. Iracheta, Alfonso. y Jorge Bolio ., 2012. *Mérida Metropolitana. Propuesta Integral de Desarrollo*. Mérida, Yucatán: Fundación Plan Estratégico de Yucatán A.C.
27. Isunza V. Georgina. y Benjamín Méndez., 2011. Desarrollo inmobiliario y gobiernos locales en la periferia de la Ciudad de México. Revista *EURE*, 37(111), pp. 107-129.
28. Janoschka, M. 2002 El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 28, 11-29.
29. Kozak, Daniel, 2011, Fragmentación urbana y neoliberalismo global en Pradilla, Emilio. (coomp.) *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, Universidad Autónoma Metropolitana, pp 13-62.
30. Kunzing, R., 2011. Solución Urbana. *National Geographic* en Español, 29(6), pp. 64-87.
31. Ciudades inteligentes, sostenibles, mejores., 2011. Investigación y ciencia, Issue 422, pp. 16-19.
32. Link, Felipe. (2008) De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile. *Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe con Centros Históricos*, 13-24.
33. López, Rafael, 2011, "De la ciudad compacta a la ciudad fragmentada: el caso de la Ciudad de México" en Pradilla, Emilio (comp) *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México, Universidad Autónoma Metropolitana pp 221-255

34. Marinero, A. y J. L. D. L. R.; 2011, Experiencia en el control del sprawl en una región española" en Pradilla, E. *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México. pp 165- 197
35. Monkkonen, Paavo. ,2012, La segregación residencial en el México urbano: niveles y patrones. *EURE*, 38, 125-146.
36. ONU-Hábitat, 2009. *Plan estratégico de ciudades más seguras de UN-HABITAT 2008-2013*.
37. ONU-Hábitat, 2011. *Informe de los asentamientos urbanos 2011*, s.l.: UN-Hábitat.
38. ONU-Hábitat, 2012. *Informe de las ciudades de América Latina y el Caribe*.
39. ONU-Hábitat-Sedesol, 2012. *Estado de las ciudades de México 2011*.
40. Ornelas, Jaime., 1999, Desarrollo Sustentable en Guadalupe Millán (comp). *La sustentabilidad y las ciudades. Hacia el siglo XXI*, 67-82.
41. Pérez, E. y Santos, C.,2011, Diferenciación socio espacial en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM, 92-106.
42. Pérez, Susana., 2010. *Segregación, recreación y calidad de vida en Mérida*. Mérida: UNAM, Coordinación de Humanidades.
43. Prevot -Schapira, M. F. y Pineda, R. C. 2008 Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. *EURE*, 24, 73-92.
44. Alonzo A, Alfredo, 2003, *Programa de desarrollo urbano de Mérida 2003*, Mérida, Yucatán.
45. Quezada, Sergio; 2001, Hacia una historia del doblamiento y urbanización de la Península Yucateca en *Breve historia de Yucatán*, México, El Colegio de México, 284 p
46. Quezada, Sergio; 2001, La Reforma Agraria y el monopolio estatal del henequén 1937-1964 en *Breve historia de Yucatán*, México, El Colegio de México, pp.224-237
47. Ramírez C, Luis, 1994; El cambio estructural y la urbanización: desarrollo y crisis regionales en *Secretos de familia. Libaneses y élites empresariales en Yucatán*, México, CONACULTA, pp. 112-172.

48. Rozas, P. y Figueroa, O., 2005. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial. *CEPAL Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, Issue 104, pp. 7-84.
49. Sabatini, Francisco , 2003, *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Serie Azul 35. Documentos del estudio del Instituto de Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile.
50. Santos y G, L y J.L. de las R.S. Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad, *Ciudades*, 11, pp 13-32.
51. Saraví, G. A ,2008, Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México. *K*, 34, 93-110.
52. Schteingart, Martha, 2002, La división social del espacio en las ciudades, *Perfiles Latinoamericanos*, núm. 19, diciembre, 2002, México pp. 13-31,
53. Segre, R. y Cárdenas, E. (Eds.) (1990) *Crítica Arquitectónica*, La Habana, ISPJAE.
54. Sobrino, J., 2007. *Patrones de dispersión intrametropolitana en México*. *Redalyc*, 22(003), pp. 583-617.
55. Valdés, E. 2001 La ciudad dual y los nuevos fragmentos urbanos: los guetos de la riqueza. *Revista de administración pública y sociedad*, 12.
56. Valdés, E. 2007 Fragmentación y segregación urbana. *Primer Congreso de Geografía de Universidades Nacionales*. Río Cuarto.
57. Vallejos, M. J. 2006 Privatización de la ciudad y fragmentación social. El caso de los barrios fortificados en Santiago. *Dimensiones urbanas. Indagaciones sobre estructuras territoriales en el área metropolitana de Santiago*, 117-142.
58. Vidal, R. 1997 Metrópolis en descomposición. Elementos para una teoría de la fragmentación urbana. *6o Encuentro de Geógrafos de América Latina*,. Buenos Aires.
59. Vizuet, G. I. y Méndez, B. 2011 Desarrollo inmobiliario y gobiernos locales en la periferia de la ciudad de México. *EURE*, 37, 107-129.

Disponibles en red:

60. Banco Mundial, Población urbana,  
[<http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL/countries?display=graph>]  
Consultado 2 de Julio de 2013

61. Giddens, A., 2001. Lecciones globales, *NEXOS*, Noviembre..  
[<http://www.nexos.com.mx/?p=10179>] Consultado 2 de julio de 2013

## ENTREVISTAS

- Torres Pérez, María Elena, Entrevista personal, Enero 2013.
- Solís Méndez, Marisol; Entrevista personal, Enero 2013.
- García Gómez, Carmen; Entrevista personal, Enero 2013.
- Rosado Salazar, Luz María; Entrevista personal, Enero 2013.

## ANEXO A

### **ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA ESTUDIAR LA INTEGRACIÓN**

#### 1.-ESTUDIOS DE LA INTEGRACIÓN-FRAGMENTACIÓN URBANA

López Rangel (2011) realiza una revisión histórica del proceso urbano de la ciudad de México para analizar los puntos que considera que fueron los determinantes para considerar una ciudad desintegrada y fragmentada. Menciona 4 puntos: 1) Desarrollo urbano y crecimiento ocupacional, 2) Concentración económica, 3) Terciarización de la economía, 4) Desequilibrio tecnológico (PRUPE, 1984).

Eibenshutz al describir su estudio de la integración urbana en las ciudades de México, evalúa a 1) La localización de los conjuntos respecto a los centros urbanos, las fuentes de empleo, las instalaciones educativas y de salud (tiempo y distancia de los recorridos, etc); 2) Accesibilidad, conectividades y movilidad (tipos de vialidades, transporte público y privado, comunicaciones); y 3) Otros. Además consideró los efectos de la expansión urbana sobre la capacidad de gestión e inversión y atención de los gobiernos a través de variables de (infraestructura pública, equipamiento público, vigilancia y seguridad pública, recolección y tratamiento y disposición de desechos sólidos, tratamiento de aguas residuales y otros. (Eibenshutz y Goya: 2011).

#### 2.-DISEÑOS DE ESTUDIO DE LA SEGREGACIÓN SOCIO-URBANA

Como parte de los resultados de las revisiones bibliográficas, se tiene que se han realizado múltiples estudios de las temáticas que se abordan en este trabajo, especialmente para medir la segregación urbana de las ciudades, realizada por algunos sociólogos o urbanistas.

Respecto a la segregación urbana, se mencionarán los casos de estudio de Pérez y Santos (2001; y de Monkonnen (2012), dichos estudios utilizaron técnicas de medición cuantitativas y cualitativas con enfoques estadísticos.

Pérez y Santos (2011) realizan una investigación con una metodología centrada en la medición de la segregación, a través de: 1) la ecología factorial: técnica que se basa en la reducción de variables correlacionadas y 2) de los índices de auto correlación espacial y Local de Asociación Espacial, para conocer la existencia de una relación espacial de los resultados del primer factor. Esta metodología en México fue utilizada por la Comisión Nacional de Población. Las variables utilizadas son aquellas utilizadas en los estudios socioeconómicos, como grado de estudio, personas derecho habientes, viviendas con servicios, características de la vivienda y densidades de la población.

Monkkonen (2012) realiza un estudio cuantitativo en el que midió el nivel y los patrones de segregación residencial de trabajadores empleados en el sector informal, de los indígenas y de los hogares de ingresos altos y bajos en ciudades mexicanas, mediante la utilización de 4 de las 5 dimensiones de segregación perfiladas por Massey y Denton (1988): La uniformidad, el agrupamiento (*clustering*), la centralización y la concentración. El estudio también emplea variables proxy para empleo informal y etnicidad.

Saraví también realiza un estudio de la segregación, en donde se considera que la segregación socio – espacial de la ciudad, debe de ser considerada desde una dimensión subjetiva del espacio urbano. Vallejos (2006), indica que para realizar los estudios se deberá determinar los efectos sociales y territoriales.

## **ANEXO B**

### **LOS CONDICIONANTES GENERALES EN LAS CIUDADES**

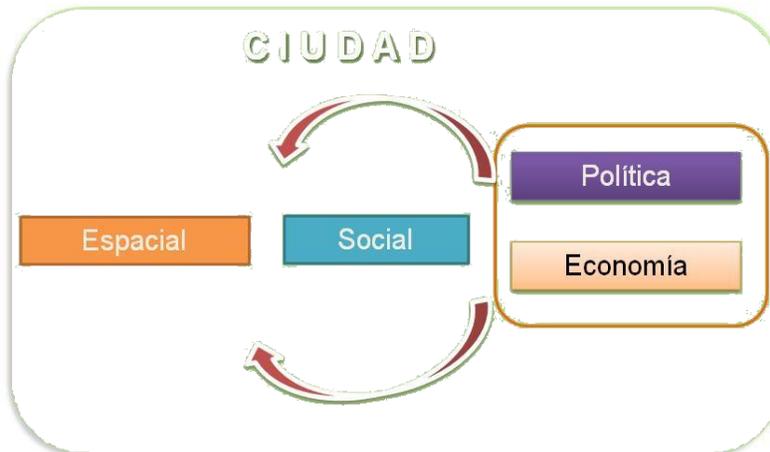
#### **3.-LOS ASPECTOS ESPACIALES, SOCIALES, ECONÓMICOS Y POLÍTICOS EN LA INTEGRACIÓN**

Todo proceso de crecimiento y desarrollo de una ciudad, lleva consigo una serie de condicionantes que hacen a las ciudades diferentes una de otra, los diferentes momentos a lo largo de su historia, los procesos económicos, políticos y socioculturales, además de los rasgos geográficos específicos de cada espacio son algunas de los factores que condicionan a una ciudad.

Por lo anterior son diferentes las perspectivas desde los cuales se abordan las transformaciones actuales de las ciudades, las visiones van desde el reflejo de las ciudades de modelos económicos capitalistas, de los perfectos imaginarios de ciudad inspirados en ciudades de países desarrollados, así como del reflejo de políticas económicas, urbanas y sociales y también de los nuevos modelos de comunicación, y de la tecnología. Estas visiones no son más que los sistemas de las diferentes necesidades del hombre que conforman los sistemas urbanos.

Roberto Segre e Eliana Cárdenas presentan en su metodología de crítica arquitectónica Y urbano, que se requiere conocer los factores que condicionan a la sociedad (hombre), estos son: las circunstancias generales y las circunstancias particulares, siendo las condicionantes circunstanciales generales, a) los factores de condicionamiento económico, b) los factores condicionantes sociales, c) los factores de condicionamiento jurídico y d) los factores del condicionamiento ideológico-cultural (Segre y Cárdenas, 1990)

Desde esta perspectiva, es necesario conocer cada uno de los factores generales que condicionan un sistema urbano, a partir de los cuales se realizó el planteamiento general para este trabajo.



**Gráfico 1A Esquema de los factores generales que condicionan al sistema urbano, según Segre y Cárdenas**

Fuente. Propia. Elaboración Propia

El planteamiento es que la ciudad, está condicionada por aspectos políticos y económicos, que se reflejan en aspectos espaciales y sociales. Sin embargo, la sociedad está implícita en la ciudad, ya que es el componente que la crea.

Es necesario mencionar, que algunos estudios de investigación sobre las problemáticas actuales de las ciudades contemporáneas, tienen un vínculo estrecho con las condicionantes políticas y económicas, siendo éstos los de mayor peso en la conformación, crecimiento y desarrollo de las ciudades.

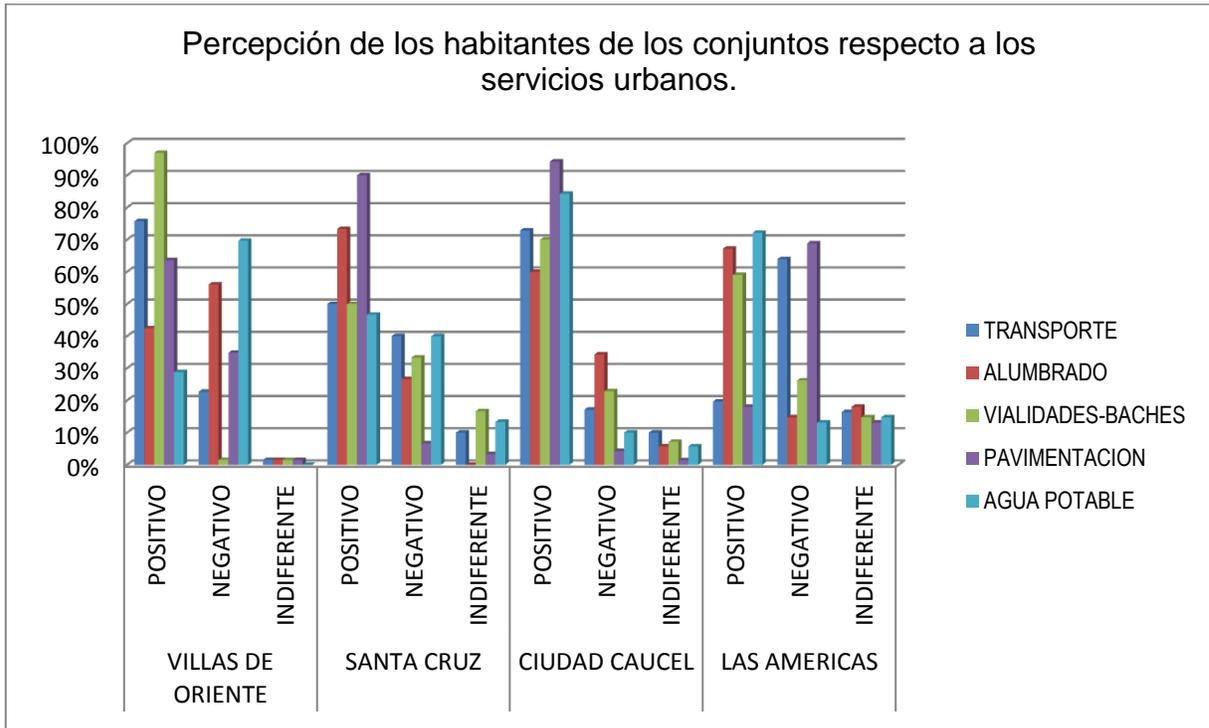
Se puede mencionar a De Mattos (2008) quien opina que la estructura y funcionamiento de una ciudad, está condicionado por los modelos económicos capitalistas. Ornelas (1999:68) concibe a la ciudad como *“un espacio donde se produce y reproduce la fuerza del trabajo, que responde a un modelo de capitalismo económico, producto de una relación capital-trabajo*. La fuerza de trabajo requiere de formas adecuadas para su desarrollo, y se crean lo que él llama, los Medios para el Consumo Colectivo, equipamiento, infraestructura y servicios, potenciando esta fuerza productiva humana. Pérez Campuzano y Santos Cerquera, coinciden en que en la actualidad *“la teoría urbana ha puesto atención a la forma en que la reestructuración productiva del capitalismo, denominada globalización, transforma a las ciudades”*. Reforzando a los ya mencionados, Vallejos (2006) toma como un hecho puntual y específico la transformación del modelo fordista<sup>8</sup> al postfordista y las

<sup>8</sup> De acuerdo a la literatura, se entiende por “Fordismo” a la forma de producción en cadena que llevo a la práctica Henry Ford, es un sistema que promovía su especialización, la transformación del esquema industrial y la reducción de costos.

considera como la principal causa o punto de partida en las alteraciones que se han producido en la producción del espacio urbano.

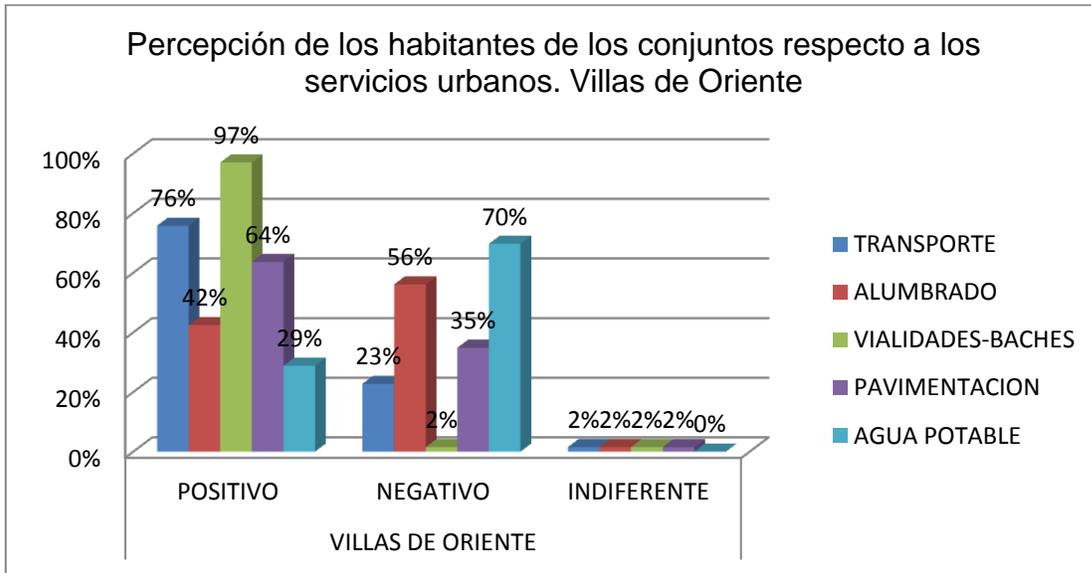
Isunza y Méndez mencionan que *“su evolución y ritmo depende tanto de las políticas locales aplicadas en el espacio urbano que impulsan, promueven o contienen la urbanización como de las formas de ocupación del suelo, referidas a la existencia de agentes sociales y económicos que producen la ciudad”* (Isunza y Méndez, 2011: 115 ) refiriendo que estos agentes los que provocan la interacción de propietarios del suelo, promotores inmobiliarios, industria de la construcción y sectores demandantes de vivienda, con diferentes puntos de vista y diferentes intereses que defender.

ANEXO C

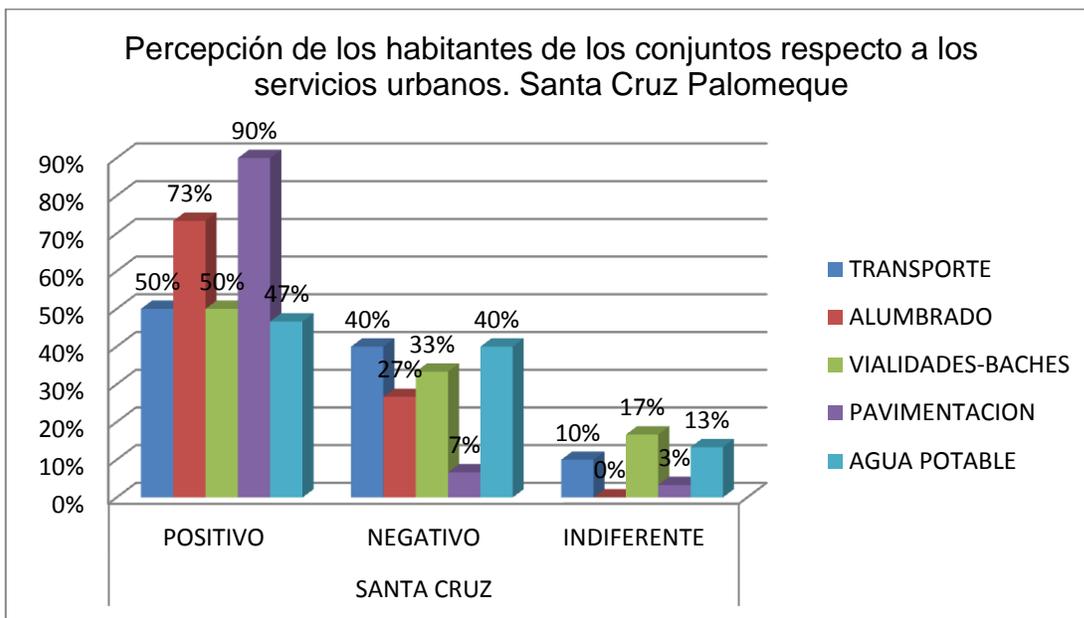


**Gráfico 2A** Percepción de los habitantes de los conjuntos habitacionales respecto a los servicios urbanos Fuente. Propia. Elaboración Propia

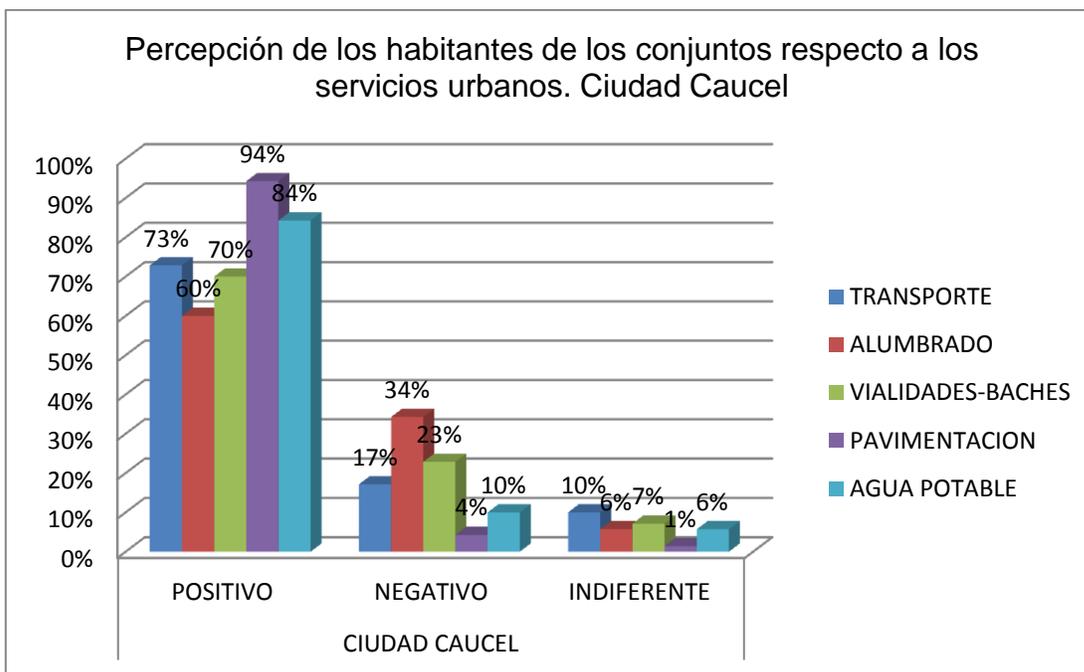
Detalles de la gráfica



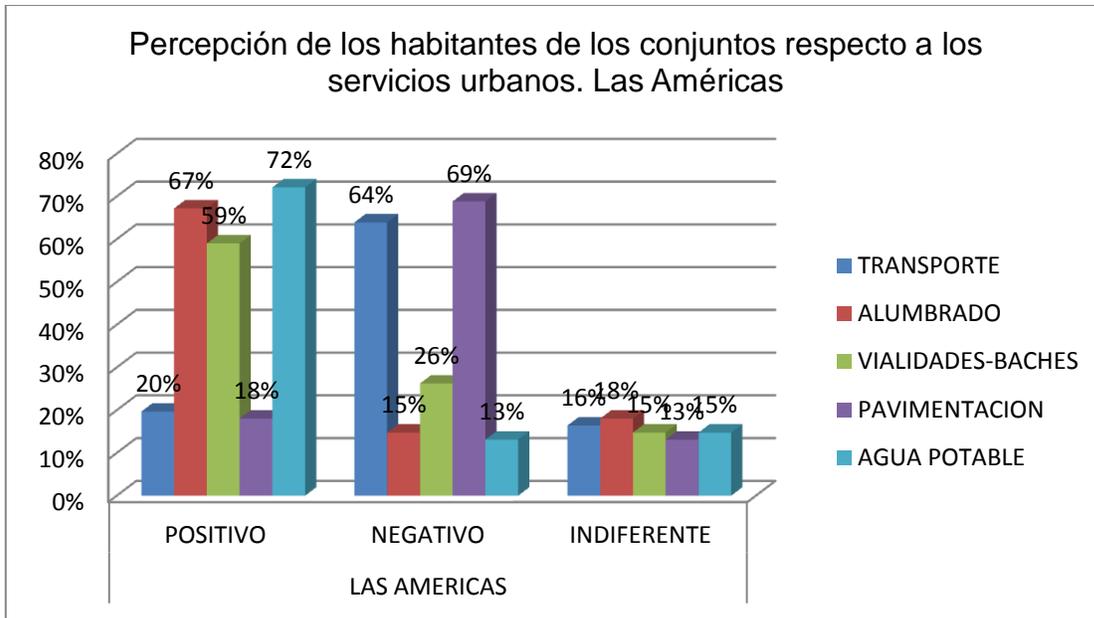
**Gráfico 3A** Percepción de los habitantes de los conjuntos habitacionales respecto a los servicios urbanos. Villas de Oriente Fuente. Propia. Elaboración Propia



**Gráfico 4A** Percepción de los habitantes de los conjuntos habitacionales respecto a los servicios urbanos. Santa Cruz Palomeque Fuente. Propia. Elaboración Propia



**Gráfico 5A** Percepción de los habitantes de los conjuntos habitacionales respecto a los servicios urbanos. Ciudad Caucel Fuente. Propia. Elaboración Propia



**Gráfico 6A Percepción de los habitantes de los conjuntos habitacionales respecto a los servicios urbanos. Las Américas** Fuente. Propia. Elaboración Propia