

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Asuntos Públicos

Convocatoria 2016-2018

Tesis para obtener el título de maestría de Investigación en Estudios Urbanos

Periurbanización y geografías desiguales. Estudio de la influencia de la movilidad residencial
en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial

Natalia Montalvo Novillo

Asesor: Gustavo Durán

Lectores: Francisco Sabatini y Yasna Contreras

Quito, junio de 2019

Dedicatoria

A Milton y Nathalia, por brindarme su cariño y apoyo incondicional en todo momento. Este logro también es suyo.

Tabla de contenidos

Resumen	VIII
Capítulo 1	1
Introducción	1
1.1. Problema de investigación.....	2
1.2. Enunciado teórico metodológico.....	6
1.3. Objetivos y presentación de la tesis.....	7
Capítulo 2	9
Marco analítico	9
2.1. Estado del arte teórico.....	9
2.2. Urbanización dispersa y construcción de geografías desiguales.....	12
2.2.1. Expansión urbana y periurbanización latinoamericana.....	12
2.2.2. Nuevas centralidades periurbanas.....	14
2.2.4. Fragmentación del territorio y nuevas formas encerradas de.....	15
urbanización.....	15
2.2.5. Geografía de oportunidades y accesibilidad en las ciudades.....	17
2.3. Definición y discusión de las variables movilidad residencial y segregación.....	18
socioespacial.....	18
2.3.1. Movilidad residencial como un proceso fundamental en la producción.....	18
de la ciudad.....	18
2.3.2. Segregación socioespacial como un proceso de diferenciación asociado.....	22
a la migración intrametropolitana.....	22
2.4. Movilidad residencial intraurbana, un proceso asociado a factores estructurales,....	28
institucionales y sociales	28
2.4.1. Configuración del espacio periurbano; dinámicas de complejización y.....	28
diversificación del territorio periférico.....	28
2.4.2. Oportunidades habitacionales; el rol de la oferta inmobiliaria y de la.....	30
gestión institucional del suelo en las decisiones localizativas.....	30
2.4.3. Necesidades habitacionales; preferencias de los hogares y expectativas.....	34
de ascenso.....	34
2.5. Segregación socioespacial, un proceso asociado al aislamiento de los estratos.....	35
pobres.....	35

2.5.1. Cambios en la configuración socioterritorial; distribución desigual.....	36
de los estratos en el territorio.....	36
2.5.2. Accesibilidad espacial diferenciada; estigmatización y reducción de las.....	39
oportunidades de desarrollo.....	39
2.6. Síntesis de la discusión teórica.....	42
Capítulo 3.....	44
Contextualización.....	44
3.1. Estado del arte temático.....	44
3.2. Justificación del caso.....	48
Capítulo 4.....	54
Movilidad residencial, resultados.....	54
4.1. Desconcentración de los servicios.....	54
4.2. Desarrollo de proyectos urbanos.....	55
4.3. Gestión institucional del suelo.....	55
4.4. Oferta inmobiliaria.....	57
4.5. Preferencias habitacionales y expectativas de ascenso.....	60
4.5.1. Encuesta sobre trayectorias residenciales.....	61
4.6. Hallazgos.....	71
Capítulo 5.....	74
Segregación socioespacial, resultados.....	74
5.1. Distribución desigual de los estratos en el territorio.....	74
5.2. Nuevas formas encerradas de urbanización.....	80
5.3. Acceso al mercado de empleo.....	82
5.4. Acceso a servicios.....	83
5.5. Hallazgos.....	85
Capítulo 6.....	88
Discusión final.....	88
Capítulo 7.....	91
Conclusiones.....	91
Anexo metodológico.....	95
Lista de referencias.....	127

Ilustraciones

Figuras

Figura N°1: Tasas de crecimiento anual 1991-2001, DMQ.....	49
Figura N°2: Tasas de crecimiento anual 2001-2010, DMQ.....	50
Figura N°3: Abastecimiento de agua por red pública.....	54
Figura N°4: Eliminación de basura por carro recolector.....	54
Figura N°5: Áreas de Intervención Valorativa (AIVAS), 2013.....	59
Figura N°6: Viviendas en régimen de tenencia propia.....	60
Figura N°7: Viviendas en régimen de tenencia arrendada.....	60
Figura N°8: Puntos de levantamiento de la información, Armenia II.....	62
Figura N°9: Puntos de levantamiento de la información, San José de Morán.....	62
Figura N°10: Régimen de tenencia de las viviendas.....	63
Figura N°11: Promedio de habitaciones para dormir.....	63
Figura N°12: Lugar de trabajo de los padres y madres de familia.....	64
Figura N°13: Medios de movilización de los padres y madres de familia.....	64
Figura N°14: Número de años que la familia reside en la vivienda.....	65
Figura N°15: Lugar de residencia anterior al actual.....	65
Figura N°16: Flujos de movilidad, Armenia II.....	66
Figura N°17: Flujos de movilidad, San José de Morán.....	67
Figura N°18: Razones para trasladarse al periurbano.....	68
Figura N°19: Rasgos que otorgan atractivo al barrio.....	69
Figura N°20: Rasgos que reducen atractivo al barrio.....	69
Figura N°21: Valoración de la situación actual de las familias (¿Cómo está su familia en..... relación con el lugar en el que vivían antes?).....	70
Figura N°22: Valoración de las expectativas de las familias (¿Dónde le gustaría vivir?).....	70
Figura N°23: Valoración de la percepción de igualdad con los vecinos.....	71
Figura N°24: Nivel de instrucción del jefe del hogar.....	74
Figura N°25: Factores que influyen en la percepción de igualdad.....	75
Figura N°26: Valoración del nivel de relación entre vecinos.....	75
Figura N°27: Porcentaje de población por estrato, Armenia II.....	77
Figura N°28: Índice de segregación residencial, Armenia II.....	78
Figura N°29: Porcentaje de población por estrato, San José de Morán.....	79

Figura N°30: Índice de segregación residencial, San José de Morán.....	79
Figura N°31: Conjuntos cerrados, Armenia II.....	81
Figura N°32: Conjuntos cerrados, San José de Morán.....	82
Figura N°33: Porcentaje de población económicamente activa (PEA) empleada.....	83
Figura N°34: Porcentaje de población en edad escolar que asiste a clases.....	84
Figura N°35: Porcentaje de población económicamente activa (PEA) con cobertura en.....	85
seguridad social.....	85

Tablas

Tabla N°1: Modelo de análisis teórico.....	27
Tabla N°2: Oferta de proyectos inmobiliarios, Calderón.....	51
Tabla N°3: Oferta de proyectos inmobiliarios, Conocoto.....	52
Tabla N°4: Síntesis de las propuestas de ampliación de la superficie urbana de la ciudad.....	57
de Quito, de acuerdo a los planes urbanísticos ejecutados (1942-2012).....	57
Tabla N°5: Características de los proyectos de vivienda ofertados, Armenia II.....	58
Tabla N°6: Características de los proyectos de vivienda ofertados, San José de Morán.....	58
Tabla N°7: Población total.....	61
Tabla N°8: Tasas de crecimiento poblacional.....	61
Tabla N°9: Porcentaje de población por estrato, Armenia II.....	77
Tabla N°10: Índice de segregación residencial, Armenia II.....	78
Tabla N°11: Porcentaje de población por estrato, San José de Morán.....	78
Tabla N°12: Índice de segregación residencial, San José de Morán.....	80

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Natalia Montalvo Novillo, autora de la tesis titulada “Periurbanización y geografías desiguales. Estudio de la influencia de la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría de Investigación en Estudios Urbanos concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, junio de 2019



Natalia Montalvo Novillo

Resumen

En las últimas décadas, las aglomeraciones metropolitanas han crecido a ritmos acelerados. A raíz de los procesos de expansión, las urbes han adquirido nuevas morfologías cada vez más fragmentadas, discontinuas y heterogéneas. Diversos autores han asociado a la periurbanización latinoamericana con la movilidad residencial de los distintos estratos socioeconómicos presentes en las ciudades. Suárez (2007) manifiesta que es natural que los hogares decidan trasladarse; el deseo, la necesidad y la posibilidad de hacerlo varían dependiendo de la posición socioeconómica de cada familia. Del mismo modo, Di Virgilio (2014) explica que las trayectorias residenciales no pueden comprenderse al margen del sistema de estratificación. La movilidad residencial debe ser entendida como un proceso capaz de generar selectividad.

En términos generales, la tendencia de los grupos sociales a localizarse desigualmente en las ciudades no es una novedad y ha existido desde siempre. Sin embargo, el incremento de los desplazamientos hacia el periurbano ha generado modificaciones sustanciales en la distribución territorial de la población, que han contribuido a la intensificación/moderación de los niveles de segregación. Si bien, ciertos autores han considerado a la movilidad como una variable de análisis válida para entender a los procesos de segregación (Arriagada y Rodríguez, 2003; Bayona y Pujadas, 2014; Módenes, 1998), el corpus de conocimiento es todavía escaso. En este sentido, la presente tesis buscó construir una imagen de la estructura del periurbano del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), a través del estudio de la influencia de la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial.

Para ello, se utilizaron métodos mixtos en la identificación de las áreas periurbanas, selección de los casos de estudio, y posterior levantamiento y análisis de la información. Tras el trabajo teórico y empírico realizado, se pudo evidenciar que el incremento de los flujos de movilidad ha ocasionado que las distancias entre los estratos socioeconómicos se reduzcan. A pesar de esta reducción, la segregación sigue estando presente en términos “geográficos” como distribución desigual de los diversos grupos, y en términos “sociológicos” como ausencia de interacción entre los mismos. Las dinámicas de movilidad han modificado la estructura de las urbes, mientras la segregación sigue existiendo, aunque en una escala más reducida.

Palabras clave: expansión urbana, periurbanización, movilidad residencial, segregación socioespacial

Agradecimientos

Quiero utilizar este espacio para agradecer a Milton, Nathalia, Camila y Leonor por estar siempre presentes ofreciéndome su cariño y consejo. Mi profundo agradecimiento a todos los hogares que nos abrieron sus puertas, sin su ayuda este proyecto no habría sido posible.

Capítulo 1

Introducción

Uno de los aspectos más destacados de la transformación urbana experimentada en América Latina es el ritmo de crecimiento de las ciudades y aglomeraciones de carácter metropolitano. Una serie de autores han estudiado al fenómeno de la metropolización mediante distintas entradas teórico-metodológicas (movilidad, accesibilidad, centralidad), si bien no existe un consenso respecto a los orígenes y alcances de la misma, la gran mayoría coincide en el hecho de que finalmente se ha superado la dicotomía urbano-rural; las ciudades, los centros urbanos menores y las áreas rurales hacen parte de un mismo sistema (Alonso, 1997; Iracheta, 1988). La concepción del campo y la ciudad como espacios físicos y sociales nítidamente separados entre sí ha sido sustituida por una concepción basada en las interacciones intangibles y fluidas entre ambos.

Las urbes han ocupado de forma paulatina territorios que solían ser rurales. Para la caracterización de esta ocupación se han utilizado distintos términos, suburbanización (en las literaturas anglosajona, española e italiana), rururbanización y periurbanización (en las literaturas francesa y española). En cualquier caso, dejando a un lado la diversidad de denominaciones, una cosa es clara, los procesos de expansión han contribuido a la conformación de espacios periféricos diversos, multifuncionales y dinámicos. En términos generales, la periurbanización latinoamericana ha asumido un carácter inminentemente residencial, es un producto de la movilidad de las familias en el territorio. Se distingue de la europea, pues no responde a la relocalización de las actividades industriales.

Iracheta (1988) explica que no se puede entender a la periurbanización al margen de los cambios en los patrones de movilidad residencial de los distintos estratos socioeconómicos. En este sentido, la presente tesis buscó construir una imagen de la estructura del periurbano del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), a través del análisis de la influencia de la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial. Cabe mencionar que son pocas las investigaciones que hasta el momento abordan estas temáticas de manera conjunta. Es común encontrar bibliografía que concibe a la movilidad residencial como una sumatoria de desplazamientos, como un producto de la demanda y oferta de viviendas, etc. Sin embargo, para propósitos de este trabajo, se adoptó una visión más amplia y transescalar. En esta línea, se consideró a la movilidad como una variable de

entrada válida para el estudio de los cambios en la composición sociodemográfica de las ciudades, que a su vez, han generado selectividades específicas.

1.1. Problema de investigación

En las últimas cuatro décadas, las urbes de América Latina han experimentado un considerable crecimiento hacia las periferias. En este proceso, intrínsecamente relacionado con los nuevos modelos económicos implementados, las ciudades han adquirido nuevas fisionomías que “reflejan nuevos tipos de crecimiento de la trama urbana, nuevas formas de apropiación del suelo urbano y nuevos caracteres en la estructura espacial” (Cardoso y Ortiz 2010, s/p). De acuerdo a Mansilla, los procesos de expansión urbana hacia las zonas periféricas en la actualidad se encuentran orientados primordialmente para los grupos sociales ganadores en los procesos de acumulación de capital, “transformando la lógica tradicional que había mantenido la periferia hasta hace algunos años como el espacio residual de la ciudad que acogía a todos aquellos en condición económica vulnerable” (Mansilla, 2011: 9). Como ya se mencionó anteriormente, las dinámicas de la periurbanización no se pueden entender al margen de los cambios en los patrones de movilidad residencial. El incremento de la movilidad hacia los bordes ha generado modificaciones en la distribución territorial de la población. El periurbano se ha convertido en un espacio sumamente heterogéneo, habitado por todos los perfiles sociales.

En términos generales, la movilidad residencial ha sido conceptualizada como una práctica espacial que involucra un cambio en el lugar de residencia en la ciudad. Di Virgilio la caracteriza como un producto de las oportunidades habitacionales “definidas por la existencia de viviendas nuevas o vacantes que resultan de los procesos de suburbanización” (Di Virgilio 2014, 13). A breves rasgos, se han establecido vínculos claros entre la movilidad residencial, las necesidades y expectativas habitacionales de los hogares, y una serie de factores estructurales e institucionales como el mercado de tierra. De acuerdo a Suárez (2007), es natural que los hogares decidan trasladarse; el deseo, la necesidad y la posibilidad de hacerlo varían dependiendo de la posición socioeconómica de cada familia. Algunos autores explican que existen dos tipos de movilidad: elegida y padecida (Delaunay y Dureau, 2004). En las ciudades latinoamericanas “los sectores privilegiados eligen la movilidad residencial, mientras que otros grupos la padecen” (Isunza 2010, 282).

En la misma línea, Di Virgilio (2014) manifiesta que las trayectorias residenciales no pueden comprenderse si no se toma en cuenta el sistema de estratificación social. En este sentido, la movilidad residencial deber ser vista como un proceso que puede generar una selectividad demográfica, social y económica que interfiere con el resto de fenómenos (Módenes, 1998). Tomando en cuenta el carácter selectivo antes mencionado, la pregunta que guio la presente tesis fue la siguiente: *¿qué influencia tiene la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial en las áreas periurbanas?*

Si bien, las investigaciones que abordan la problemática en cuestión son contadas en el contexto latinoamericano, existe un cierto consenso respecto al hecho de que el aumento de movilidad ha contribuido a la agudización de la segregación y a la fragmentación del espacio. Sin embargo, todavía no se ha logrado explicar a detalle cuáles son las dinámicas que gobiernan los desplazamientos de los hogares, en qué medida la movilidad residencial ha conllevado a la ruptura de las ubicaciones modificando los patrones de segregación. Es justamente por este hecho, que se consideró pertinente adoptar un enfoque distinto de análisis, un enfoque transescalar que no se concentre solamente en el estudio de las lógicas del mercado inmobiliario dejando de lado las lógicas de los hogares. No se puede considerar al capital económico como el único factor determinante de los desplazamientos, tampoco al capital social. A fin de cuentas, la movilidad residencial es un proceso en el que intervienen el mercado y los hogares.

Para un mejor desarrollo del trabajo se plantearon dos preguntas complementarias: *¿qué actores intervienen en la periurbanización de las ciudades?* y *¿qué estructura espacial tiene el periurbano del DMQ?* Por otro lado, las hipótesis que sirvieron como punto de partida del análisis se detallan a continuación:

Hipótesis primaria

- El incremento de la movilidad residencial hacia las áreas periurbanas ha contribuido a la configuración de nuevos procesos de segregación y a la consolidación de una geografía desigual con un acceso diferenciado a las distintas oportunidades que ofrece el territorio. La desconcentración de los comercios y servicios en la ciudad, la dinamización del mercado inmobiliario, la gestión institucional del suelo y las preferencias habitacionales de los hogares han asistido al incremento de los niveles de movilidad. El traslado de los hogares hacia el territorio periurbano, asociado a factores

culturales, estructurales e institucionales ha producido cambios en la organización socioterritorial del distrito. Estos cambios, a su vez, han tenido un efecto en los patrones de segregación.

Hipótesis secundarias

- Dos actores fundamentales han intervenido en los procesos de periurbanización de las ciudades, el Estado y los promotores inmobiliarios. Las políticas estatales han venido amenazando la permanencia del suelo con vocación agrícola del espacio periurbano. El mercado inmobiliario se ha convertido en uno de los principales mecanismos de acumulación de capital; por ello, los Estados procuran favorecer y dar sostenibilidad a la actividad inmobiliaria. La producción de vivienda sigue lógicas mercantiles, los proyectos de vivienda social no están necesariamente diseñados para los sectores más vulnerables de la sociedad.
- El periurbano del DMQ tiene una estructura heterogénea y compleja: en la escala macro aparece una única gran estructura difusora en forma de red, mientras que, en la escala micro, cada nodo de esta red revela caracteres específicos, identidades particulares y principios de organización propios. El periurbano del DMQ es un territorio con bajas densidades edificatorias, con importantes infraestructuras viales y con tipologías de urbanización variadas. En el espacio periurbano se hacen visibles las tensiones generadas en los procesos de transformación del territorio.

En un contexto donde predomina la expansión acelerada, se consideró necesario estudiar las distintas formas de ocupación del periurbano en el DMQ. Ante todo, una mejor comprensión de la estructura espacial de las periferias podría contribuir la instrumentalización de políticas adecuadas, acordes a contexto. Carter (1974) afirma que “el periurbano se expande al azar, produciéndose avances significativos y rápidos en algunos sectores y sin progresar nada en otros” (Cardoso y Ortiz 2010, s/p). Su fisonomía está en constante metamorfosis, el movimiento de los distintos estratos produce fraccionamientos y segregación. En este sentido, vale la pena analizar los procesos que están ocurriendo en estos territorios tomando en cuenta que es allí justamente donde se están produciendo los cambios más significativos en términos sociodemográficos.

La tendencia de los grupos a localizarse desigualmente en el espacio no es una novedad y ha existido desde siempre. En el DMQ las clases altas se han movilizad o incontables veces a lo

largo de la historia. A inicios del siglo XX, los estratos altos ocupaban el centro histórico; tras la construcción del ferrocarril se trasladaron a las urbanizaciones Mariscal Sucre y Simón Bolívar. El Plan Regulador de Jones Odriozola (1944-1945) contribuyó al fraccionamiento del territorio por funciones; afianzó la división social del espacio, al ubicar a los grupos con altos ingresos en el norte y a los grupos con bajos ingresos en el sur. En el Plan Regulador del año 1973 se incorporaron suelos rurales a la mancha urbana ocasionando un boom en el fraccionamiento de las haciendas; este plan identificó a Cumbayá, Los Chillos y Calderón como futuras áreas de crecimiento.

A partir de los años 80, la ciudad de Quito comenzó a expandirse aceleradamente hacia las áreas rurales y valles cercanos; esta expansión aceleró procesos de periurbanización, fragmentación y segregación. Los límites de la ciudad se desbordaron hacia las laderas del Pichincha y hacia los valles. De acuerdo a Collin (1992), el desbordamiento hacia las pendientes se produjo por la escasez de oferta de terrenos a bajo costo en el centro. Actualmente, el DMQ cubre una superficie de 4.235,2 kilómetros cuadrados de los cuales aproximadamente el 12% constituye el área urbana consolidada. La población urbana se ha multiplicado por siete en los últimos sesenta años. El patrón de crecimiento de la ciudad tiene una marcada diferencia territorial: las periferias crecen más; el hipercentro, menos; y el centro histórico incluso decrece (Barrera y Novillo, 2017).

En términos generales, durante el siglo XX, la segregación a gran escala se convirtió en un rasgo característico de las urbes latinoamericanas. Mientras las élites ocupaban zonas específicas y céntricas, los grupos más vulnerables tendieron a aglomerarse en cinturones de pobreza lejanos y mal equipados. Si bien, en algún momento, los hogares de altos ingresos se ubicaron en barrios específicos (Duhau, 2003), no se puede afirmar que esto sigue ocurriendo. Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) advierten que actualmente las ciudades estarían transitando una ruptura respecto del patrón tradicional de segregación. Parecería que a consecuencia del incremento de los flujos de movilidad residencial, ésta ha asumido una nueva forma, su escala se ha reducido.

Diversos estudios muestran que existe una estrecha relación entre la segregación socioespacial y los problemas de la llamada nueva pobreza (Katzman, 2005; Sabatini, 2001). La segregación está vinculada con mayores niveles de aislamiento social, menor acceso a fuentes de empleo e infraestructura de calidad. Katzman (1999) sostiene que existen dos

consecuencias negativas asociadas a este fenómeno. En primer lugar, los pobres segregados tienen menos oportunidades de acceder a “activos” de capital social, lo cual dificulta su movilidad social. En segundo lugar, “el aislamiento favorece la formación de subculturas marginales” (Linares 2013, 10).

1.2. Enunciado teórico metodológico

La presente investigación entiende a la movilidad residencial como un fenómeno que provoca modificaciones en la distribución territorial de la población, generando una serie de selectividades. En este sentido, se considera que la movilidad es una variable de análisis válida para estudiar los cambios que están aconteciendo en el periurbano. En lo referente a la segregación, ésta se entiende como un proceso general de diferenciación, con un componente geográfico y con otro sociológico, como distribución desigual de los estratos en el territorio y también como ausencia de interacción.

Entrena Durán (2004) explica que la urbanización a escala planetaria ha hecho que cada vez sea más difícil definir qué es lo urbano y qué es lo rural. Los territorios periurbanos tienen límites imprecisos; no se pueden delimitar pero si se puede identificar en dónde se están produciendo los nuevos desarrollos y transformaciones. Según el autor, en las últimas décadas, se ha intentado definir al espacio periurbano en términos de población. Sin embargo, la sola consideración del número de habitantes no es un criterio suficiente para determinar qué es urbano, qué es rural y qué es periurbano. En este sentido, Entrena Durán (2004) propone que las áreas periurbanas pueden identificarse a través de indicadores socioeconómicos asociados al mercado laboral y a la provisión de servicios.

Para la selección de los casos de estudio se examinaron las tasas de crecimiento poblacional de las parroquias rurales del DMQ en los periodos intercensales 1991-2001 y 2001-2010. Se identificaron 2 parroquias con indicios de periurbanización Conocoto y Calderón. Tras un exhaustivo análisis de la densidad de la oferta inmobiliaria en estas parroquias se determinó que dos barrios se han convertido en verdaderos territorios atractores: Armenia II (Conocoto) y San José de Morán (Calderón). Para el estudio de las variables movilidad residencial y segregación socioespacial en los casos seleccionados, se utilizaron los datos de los Censos de Población y Vivienda (2010, 2001 y 1990). También se utilizaron las bases de datos del Municipio del DMQ de los años 2005 al 2013 que contienen información referente a usos,

ocupación del suelo, entre otros. Para poder apreciar un verdadero cambio en los patrones de movilidad se estableció un recorte temporal de 20 años.

Para la construcción del indicador “trayectorias familiares de clase”, se diseñó una encuesta sobre trayectorias y percepciones de segregación. La encuesta permitió recoger información de carácter específico que no se puede encontrar en las bases de datos. Lamentablemente en Ecuador no se realizan encuestas de origen-destino de modo que no existe información oficial que pueda dar cuenta de las razones detrás de la movilidad. Se trabajó con una muestra representativa de la población que involucró a todos los perfiles sociodemográficos. Una vez levantadas las encuestas, se construyó una matriz de datos.

La evidencia recabada mostró que el incremento de la movilidad residencial efectivamente ha configurado nuevas formas de segregación en el territorio. La movilidad residencial hacia las parroquias rurales del DMQ ha crecido; esta movilidad, diferente para los distintos estratos, ha configurado espacios heterogéneos, con variados niveles de accesibilidad y calidad de vida. La segregación en el DMQ, representa un serio problema pues conduce al aislamiento de los pobres y estrecha sus horizontes de movilidad social. El barrio “puede convertirse en una muralla social, al reproducir condiciones de vida, relaciones sociales y experiencias que resultan redundantes y poco enriquecedoras, lo que en condiciones de pobreza adquiere una importancia particular” (Saraví 2004, 36).

Las oportunidades y posibilidades de desarrollo de los individuos están fuertemente asociadas a su lugar de residencia. La distribución desigual del bienestar se puede explicar a través de: las preferencias de localización residencial y las políticas de los gobiernos; tales como la provisión de educación, las restricciones en los usos del suelo, los sistemas de financiamiento de la vivienda, etc. En términos generales, los procesos de movilidad residencial involucran a todos los estratos. La composición del periurbano cambia porque llegan habitantes con características diversas. Los bordes del DMQ se han convertido en espacios sumamente heterogéneos en los que se puede encontrar todos los perfiles sociales. Sin embargo, a pesar de la reducción de las distancias geográficas entre grupos la segregación sigue estando presente.

1.3. Objetivos y presentación de la tesis

El objetivo principal de esta investigación consistió en identificar la incidencia de la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial. Para ello, se plantearon los siguientes objetivos específicos:

- Desarrollar una metodología que permita identificar a los espacios periurbanos del DMQ.
- Identificar los factores que contribuyeron al incremento de la movilidad residencial hacia el territorio periurbano.
- Identificar a los actores que intervinieron en la periurbanización del DMQ.
- Analizar la relación de las variables movilidad residencial y segregación socioespacial mediante métodos cualitativos, cuantitativos y socioespaciales.

La presente tesis consta de siete capítulos. En el segundo capítulo se desarrolla el marco analítico de la investigación, se presenta el estado del arte teórico y se analizan las nociones de: metropolización, periurbanización, movilidad residencial, segregación socioespacial, fragmentación del territorio, geografía de oportunidades, nuevas centralidades, entre otras. En el tercer capítulo se presenta el estado del arte temático y también la justificación del caso de estudio. Los capítulos siguientes (4 y 5) tienen un carácter empírico, los mismos contienen el procesamiento y el análisis de los datos. Finalmente, en los últimos dos capítulos (6 y 7) se comparten las reflexiones finales y las conclusiones en las que se incluye una agenda futura de investigación.

Capítulo 2

Marco analítico

Este capítulo se divide en cuatro apartados. En el primer apartado se presentan los principales debates teóricos que se han desarrollado en torno a las nociones de movilidad residencial y segregación. En los apartados restantes se analiza cómo la urbanización dispersa ha construido geografías desiguales; y cómo la movilidad residencial intraurbana ha contribuido a la producción de la ciudad y a la diferenciación social y territorial.

2.1. Estado del arte teórico

En las páginas siguientes se discuten los principales debates que se han desarrollado en torno a las nociones de movilidad residencial y segregación. García Palomares (2008) caracteriza al fenómeno de la movilidad urbana contemporánea como una variable dentro del proceso de metropolización que produce expansión física, fragmentación socioespacial y consolidación de nuevas centralidades urbanas. Las corrientes clásicas del urbanismo entienden a la movilidad como “el conjunto de desplazamientos que realizan las personas en el espacio físico, cualquiera sea su duración, distancia, medios usados, causas y consecuencias” (Lazo y Contreras 2009, 2). Dekkers y Tarrus (1988) señalan que moverse significa consumir espacio y tiempo, atravesando diferentes jerarquías sociales. En este sentido, la movilidad “no se define únicamente por la suma de los desplazamientos individuales, ni por la accesibilidad ni la unión de puntos en el espacio urbano, sino que más bien, corresponde a un fenómeno social, determinado por relaciones sociales, necesidades y modos de vida” (Lazo y Contreras 2009, 2).

Avellaneda y Lazo, en la misma línea de Dekkers y Tarrus (1998) destacan la necesidad de repensar el concepto de movilidad; para las autoras, la movilidad es “una acción con diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y sus posibilidades de integración con el resto de la ciudad” (Avellaneda y Lazo 2011, 49). De acuerdo a Contreras (2011), la movilidad permite el acceso de los individuos a la ciudad y a sus territorios. En las ciudades existen personas que pueden desplazarse y otras que no. La inserción social de los individuos, su vida cotidiana, personal, colectiva están determinadas por el modo de sus desplazamientos. La autora distingue dos formas complementarias de crecimiento en las ciudades latinoamericanas: “un intenso movimiento residencial hacia la

periferia (movilidad centrífuga) versus una densificación de espacios centrales (movilidad centrípeta)” (Contreras 2011, 90).

Demoraes, Contreras y Piron manifiestan que “la movilidad residencial se ve limitada en gran medida por la condición social de las personas, pero también por otros factores tales como su estado migratorio, su edad o la localización de su parentela; a su vez, el lugar de residencia tiene un fuerte impacto en la movilidad cotidiana” (Demoraes, Contreras y Piron 2016, 275). Bayona y Pujadas (2014) por otro lado, caracterizan a la movilidad residencial como una variable fundamental en los procesos de dispersión urbana y en la formación de las nuevas estructuras territoriales en las regiones metropolitanas. Los autores recalcan que es primordial estudiar la movilidad residencial si se quiere comprender la configuración espacial de las ciudades.

Di Virgilio (2014) explica que la movilidad y las trayectorias residenciales están dadas por las oportunidades, los apremios y las limitaciones que tiene cada hogar para satisfacer sus necesidades habitacionales. En este sentido, existen grupos que eligen la movilidad y grupos que la padecen. Mientras que autores como Di Virgilio (2014) asocian a la movilidad residencial con la estructura del empleo, otros autores la asocian con el acceso a la propiedad (Módenes, 2004). Claramente no existe un consenso respecto a los factores que inciden en el incremento de la movilidad en las ciudades.

En términos generales, en las últimas décadas, los procesos de movilidad residencial han sido estudiados desde cuatro ópticas (Módenes, 1998). La primera entiende a la movilidad como un producto de la demanda residencial; la segunda se ha concentrado en los criterios concretos que intervienen en la selección de una vivienda; la tercera se ha centrado en la oferta residencial y la cuarta ha estudiado la relación entre el individuo y las redes sociales próximas. De acuerdo a Módenes (1998) el mercado de la vivienda juega un papel importante en los procesos de movilidad residencial, éste interactúa con las preferencias familiares y con las influencias contextuales.

Las investigaciones realizadas sobre movilidad residencial y segregación son todavía escasas. La producción de estudios en este campo empezó a inicios del siglo XXI; en general, la discusión teórica se ha estructurado en torno a distintas conceptualizaciones: movilidad intra-urbana, movilidad cotidiana, movilidad residencial, entre otras. En la presente tesis, se

entenderá a la movilidad como un fenómeno capaz de modificar la estructura urbana. El estudio de la movilidad residencial y de sus consecuencias socioespaciales es un estudio complejo que exige gran rigor académico. El análisis partirá de las premisas de Bayona y Pujadas (2014), dos autores que consideran a la movilidad residencial como una variable de análisis válida para entender a los procesos de segregación. En esta línea, la demanda y la oferta de vivienda generan procesos de exclusión y aislamiento (Bayona y Pujadas, 2014).

La problemática de la segregación ha sido ampliamente analizada en el campo de los estudios urbanos; en términos generales segregar es separar o apartar algo. En términos sociológicos, la segregación es la ausencia de interacción entre distintos grupos poblacionales (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001). Linares (2013) manifiesta que las distintas conceptualizaciones de segregación se pueden resumir en una sola. De acuerdo al autor la segregación es la falta de uniformidad en la distribución de las categorías sociales en el espacio urbano.

La preocupación por la segregación tiene su origen en la Escuela de Sociología Urbana de Chicago. Es a partir de los años ochenta que el análisis de la segregación en las ciudades comienza a ganar popularidad. Las políticas neoliberales implementadas en la región latinoamericana dieron lugar a nuevos marcos sociales y polarizaciones. En general, no existe un consenso respecto a los orígenes y alcances de la segregación. Katzman (1999) advierte sobre dos consecuencias negativas de este fenómeno. En primer lugar, los pobres segregados tienen menos oportunidades de acceder a “activos” de capital social, lo cual dificulta su movilidad social. En segundo lugar, el aislamiento favorece la formación de subculturas marginales. Wacquant (2001), por otro lado, explica que la segregación de los barrios pobres conduce a su estigmatización; en este sentido ésta produce la exclusión de ciertos sectores sociales en el mercado de trabajo.

Para propósitos de esta investigación se entenderá a la segregación en términos geográficos y sociológicos, como distribución desigual de los estratos en el territorio y como ausencia de interacción. El estudio de la segregación, sus orígenes, patrones, dinámicas y consecuencias ha sido ampliamente encarado por la investigación social. Un importante número de autores han destacado su pertinencia a la hora de valorar los niveles de equidad e integración que alcanzan las sociedades.

2.2. Urbanización dispersa y construcción de geografías desiguales

2.2.1. Expansión urbana y periurbanización latinoamericana

El fenómeno de la globalización ha contribuido a la expansión de las ciudades. Los procesos de dispersión pueden entenderse como un producto del desarrollo de nuevas actividades económicas en las áreas urbano-rurales (Aguilar, 2006). De acuerdo a Puebla (2009), los territorios periurbanos se han revalorizado por la incorporación de nuevos habitantes de estratos sociales altos. En las últimas décadas las áreas periurbanas han mejorado su imagen, “en una dinámica de fuerte deterioro del centro urbano y de aumento del precio de las tierras en el entorno periurbano por la reducción de la disponibilidad de las mismas” (Hernández, 2016: 10). Capel (1994) explica que los espacios periurbanos latinoamericanos presentan usos del suelo que se superponen e imbrican de una manera desordenada, incluso caótica, lo cual genera problemáticas sociales fuertes.

La problemática de la expansión urbana está estrechamente vinculada a la propiedad de la tierra y a la gestión del suelo. En la discusión sobre la densidad y extensión de las urbes, las nociones de forma y sustentabilidad urbana están cobrando cada vez más relevancia. La expansión asociada a las dinámicas de urbanización dispersa no solo conlleva una serie de preocupaciones ambientales, sino que también afecta a los niveles de calidad de vida, a las condiciones de equidad social, y a las dinámicas económicas. Marengo (2002) manifiesta que los patrones de crecimiento urbano disperso no contribuyen a un uso eficiente de los recursos urbanos, además limitan las posibilidades gestión de los gobiernos. Las ciudades ya no son mono céntricas, sino que tienden a la descentralización de los servicios y a la conformación de nuevas centralidades en periferia. Paradójicamente, la expansión suburbana ocurre aun cuando existen lotes vacantes dentro del perímetro urbano.

Gaviria (2009), por otro lado, expone que la naturaleza de la ciudad difusa es lo individual y su esencia es el automóvil. De acuerdo a la autora, la expansión urbana “es el producto de una cultura que tiende a mirar a las zonas rurales, en toda su extensión, como territorio vasto y disponible” (Gaviria 2009, 71).

La expansión de las ciudades lleva implícita la dinamización del sector inmobiliario que intenta cubrir las necesidades de vivienda de una población en constante aumento. Esta mayor oferta inmobiliaria contribuye de forma relevante a la movilidad residencial ya que, el sector inmobiliario ejerce una presión no solo sobre el mercado de bienes raíces sino también

sobre valores socio culturales que se entretajan alrededor de la vivienda. Es así como “la dinámica del mercado inmobiliario, el tipo de ofertas existentes y su localización condicionan la posición relativa de familias e individuos en la ciudad y, por consiguiente, su capacidad de acceder a recursos urbanos” (Di Virgilio 2014, 14).

Los procesos de creciente periurbanización, están suponiendo la progresiva transición hacia los modelos de ciudad desconcentrada, haciéndose cada vez más imprecisas las fronteras físicas y sociales entre lo rural y lo urbano. La periurbanización se produce porque las condiciones socioeconómicas y las normativas políticas hacen posible que exista suelo vacante. El mercado del suelo urbano-rural determina la forma de los asentamientos y sus características funcionales. En este sentido, la movilidad de la población es uno de los elementos que caracterizan a la periurbanización.

Capel (1994) explica que la urbanización de las periferias no es un fenómeno reciente; en las ciudades romanas y renacentistas, las villas y quintas se localizaban en los alrededores de los centros consolidados. Sin embargo, en el siglo XXI, las transformaciones en la periferia comenzaron a tomar nuevas dimensiones. En referencia a los conflictos que se desarrollan en los asentamientos periurbanos, destacan los fuertes antagonismos que tienen lugar entre los habitantes autóctonos y los recién llegados. Por otro lado, Entrena Durán (2004) define al periurbano como una zona de transición entre el campo y la ciudad, en la que, en consecuencia, coexisten actividades de carácter agrícola y también urbano. De acuerdo a Font (1997) estos espacios pueden asumir diversas tipologías: aglomerados, extensiones, hilos o filamentos, enclaves, nodos, etc. En general, “el término periurbanización define un nuevo proceso de ocupación del espacio en las proximidades de las ciudades” (Formigo y Aldrey 1999, 318).

Hasta finales de años setenta, cuando se hablaba de la periferia urbana, se hablaba de un espacio subordinado al ámbito central de la ciudad. La configuración del espacio periurbano ha cambiado a raíz del desarrollo de grandes proyectos urbanos y de la desconcentración de comercios y servicios. Según Puebla (2009), estos territorios se han revalorizado por la incorporación de nuevos habitantes de estratos sociales altos. Cabe mencionar que el mercado de tierras (legales e ilegales), se ha constituido en un elemento fundamental en la conformación del periurbano latinoamericano. En la actualidad, el espacio agrícola periurbano enfrenta como principal amenaza la intensa especulación de la tierra. Desde la perspectiva

económica de las políticas públicas, el suelo urbano es el que más plusvalía revierte sobre la propiedad del suelo; por lo que el suelo agrícola es visto como menos atractivo, menos rentable (Verdaguer, 2012).

De acuerdo a Formigo y Aldrey (1999) una serie de dinámicas han contribuido a la consolidación del espacio periurbano; por lo general intervienen: el deseo de mejorar la calidad de vida en los sectores más acomodados, la carestía del suelo en la ciudad, la congestión, entre otros. La saturación del espacio urbano y los costes de la vivienda han hecho que las ciudades se expandan más allá de sus límites tradicionales creando amplios asentamientos periurbanos en los que se reproducen los procesos de segregación propios de las urbes.

Delgado (1990) distingue tres formas de difusión o expansión periurbana: social, económica y urbana. La difusión social, guarda relación con la migración y los movimientos con dirección centro-periferia. Para el autor los asentamientos informales periurbanos son una forma expansión; el autor caracteriza a las favelas, villas miseria, etc., como modos no mercantiles de garantizar la vivienda para las clases desfavorecidas. Por otro lado la difusión económica tiene que ver con la relocalización de las actividades económicas, de la industria principalmente, pero también del comercio y de los servicios. Finalmente, la difusión urbana se da por la construcción de enclaves sociales para las clases altas.

Actualmente se puede percibir que las clases medias-altas buscan terrenos amplios para sus viviendas permanentes, en una suerte de revalorización de la vida en contacto con la naturaleza. Esta tendencia ha ocasionado que los agentes inmobiliarios produzcan cada vez más viviendas en el periurbano. El ingreso de habitantes de clases altas en territorios ocupados originalmente por clases bajas no está exento de conflicto. La heterogeneidad social de las áreas periurbanas ha contribuido a la aparición de nuevas formas de segregación socioespacial, algunas asociadas a tipologías como los: clubes de campo, barrios cerrados, country clubes, etc. que configuran dinámicas sociales complejas.

2.2.2. Nuevas centralidades periurbanas

Los cambios en las formas de producción y las nuevas dinámicas residenciales y laborales han contribuido a generar significativas transformaciones territoriales en las últimas décadas; entre las cuales destaca, la conformación de una nueva geografía de lugares centrales (Vecslir,

2011). Las metrópolis contemporáneas se articulan a través de nodos de muy diversa índole: emergencias puntuales, centros tradicionales, subcentralidades, concentraciones lineales, etc. Diversos autores sostienen que las metrópolis latinoamericanas ya no se organizan en torno a una centralidad dominante. El modelo de ciudad compacta ha sido reemplazado por un modelo difuso y sin límites definidos, con múltiples centralidades. Abba caracteriza a las nuevas centralidades como “grandes superficies cubiertas de amplia oferta de bienes y servicios que se instalan en puntos estratégicos de la red vial principal, especialmente vinculadas a las redes de autopistas y a la nueva suburbanización de barrios cerrados” (Abba 2008, 76).

Cerda explica que el fenómeno *sprawl* (urbanización discontinua) tiene su origen en la conformación de nuevas centralidades periféricas, “que asignan atributos de funcionalidad urbana a territorios espacialmente alejados” (Cerda 2007, 43). En la misma línea, Beuf (2011) manifiesta que en las urbes latinoamericanas se está consolidando un nuevo orden urbano policentral. Las nuevas centralidades periféricas concentran diversos servicios; compiten directamente con el centro tradicional pues atraen flujos considerables. En el contexto latinoamericano, los gobiernos municipales suelen promover la idea de policentralidad. Argumentan que la creación de nuevos centros es indispensable si lo que se quiere es lograr un acceso más equitativo a las oportunidades que ofrece la ciudad. En este sentido, Chamboredon y Lemaire (1970) explican que la distancia espacial y la distancia social son dos cosas distintas, el acercamiento geográfico de los recursos no necesariamente asegura mejoras efectivas en materia de accesibilidad. En la misma línea de Chamboredon y Lemaire (1970), Lefebvre (1974) explica que las centralidades en las urbes capitalistas a menudo generan dinámicas de exclusión.

2.2.3. Fragmentación del territorio y nuevas formas encerradas de urbanización

La fragmentación del territorio puede entenderse como una consecuencia de los procesos de segregación ligados a un acceso diferenciado a bienes y equipamientos urbanos (Capron y González, 2006). Una parte importante de la discusión en torno al término fragmentación se sustenta en el hecho de que la ciudad ya no constituye una unidad, se está dividiendo en partes sin vínculos entre ellas. Lobato Correa (1989), cuando caracteriza al espacio urbano sostiene que los fragmentos se encuentran vinculados mediante flujos de relaciones, éstos pueden ser visibles (como en el caso del transporte de mercancías) o invisibles (como en el caso de las transacciones financieras). En esta línea, el espacio urbano se encuentra fragmentado y

articulado al mismo tiempo. Sus partes constitutivas mantienen relaciones espaciales entre ellas. De acuerdo a Veiga, “las fragmentaciones sociales y territoriales no son una simple consecuencia de las desigualdades socioeconómicas, sino que son resultado de la diferenciación social en el espacio” (Veiga 2004, 53).

La división y desintegración social se expresa ahora mediante barreras físicas y limitaciones en el acceso. La noción de fragmentación se está empleando para analizar un fenómeno cada vez más habitual en las urbes latinoamericanas, “la proximidad de ricos y pobres, pero en espacios herméticamente cerrados, lo que establece relaciones asimétricas entre las dos partes de la ciudad” (Prévot-Schapira, 2002: 39). Al interior de las ciudades se puede percibir las tendencias a la división, también se puede percibir el aumento de la heterogeneidad en los barrios ya consolidados. Es cada vez más común encontrar investigaciones que describen a la ciudad latinoamericana mediante imágenes de división y separación. Prévot-Schapira y Cattaneo (2008) explican que el estudio de la fragmentación de las ciudades debe tomar en cuenta los procesos de micro-fragmentación a escala de manzana y de barrio. Harvey (1997), por otro lado, advierte que la fragmentación urbana está ligada a los procesos de planificación. Una cosa es clara, actualmente las ciudades han dejado de pensarse y planificarse en su conjunto, sólo se diseñan partes de las mismas, fragmentos.

La fragmentación de las ciudades se manifiesta en las nuevas formas encerradas de urbanización. Las urbanizaciones cerradas, en los países de la región latinoamericana, comenzaron a consolidarse en los años ochenta. Algunos autores sugieren que estas tipologías de urbanización surgieron a raíz del aumento de las diferencias sociales. La brecha entre las clases más acomodadas y las más vulnerables se ha incrementado en las últimas décadas y las diferencias espaciales se han tornado más visibles. Ciccolella (1999) explica que las urbanizaciones cerradas pueden entenderse como el producto de una tendencia impulsada por los agentes inmobiliarios; “vivir en urbanizaciones se ha convertido en una moda a escala mundial” (Roitman 2004, 7). Roitman (2004) establece que los conjuntos cerrados han configurado nuevas formas de segregación, avaladas por la legislación y aceptadas socialmente. Los residentes de estos conjuntos usualmente no tienen contacto con los habitantes de los barrios cercanos.

La planificación normativa y el rol intervencionista del Estado han contribuido a la consolidación de lo que Harvey (2003) denomina “empresarialismo urbano”. En este sentido,

el Estado ha actuado en favor de los intereses financieros e inmobiliarios, desregularizando el mercado de tierra e incluso financiando a estos sectores. En las ciudades latinoamericanas, prevalece un urbanismo elitista y excluyente; la escasa regulación urbana y la falta de leyes han consolidado lógicas de acceso diferenciado a la vivienda. De forma paralela a la edificación de vivienda social, se construyen condominios exclusivos en los lugares más favorecidos en términos de accesibilidad. Para Hidalgo y Zunino (2011), la fragmentación espacial del periurbano es un producto de la aplicación de políticas de vivienda basadas en subsidios a la demanda, tales políticas dejan la localización de los conjuntos de vivienda social en manos de promotores privados.

2.2.4. Geografía de oportunidades y accesibilidad en las ciudades

El término geografía de oportunidades ha sido utilizado para explicar que no todos los ciudadanos pueden acceder a la estructura de oportunidades. Las oportunidades y posibilidades de desarrollo de los individuos están fuertemente asociadas a su lugar de residencia. De acuerdo a Briggs (2005), la distribución desigual del bienestar se puede explicar a través de: las preferencias de localización residencial y las políticas de los gobiernos; tales como la provisión de educación, las restricciones en los usos del suelo, los sistemas de financiamiento de la vivienda, etc. El autor explica que los patrones históricos de suburbanización han contribuido a la configuración de nuevas inequidades raciales y económicas. Los distintos asentamientos urbanos poseen diferentes niveles de acceso al capital, a la educación, a los servicios públicos y al empleo.

Rosenbaum (1995) manifiesta que el lugar donde viven los individuos condiciona sus oportunidades. De acuerdo a Millán (2010), en la configuración de la geografía de oportunidades intervienen una serie de actores y fuerzas. Las políticas de inversión pública, las inversiones privadas asociadas al consumo y las acciones de los agentes inmobiliarios construyen geografías con diferentes niveles de acceso. Pinto, en la misma línea de Millán (2010) señala que el lugar de residencia determina “el acceso a las estructuras de oportunidades ofrecidas por la región, como la infraestructura, el mercado laboral y las políticas públicas” (Pinto 2007, 169). En términos generales, la movilidad residencial se manifiesta por diversos motivos, sin embargo, no se puede negar que la configuración espacial metropolitana incide directamente sobre los deseos y posibilidades de emigrar. Arim (2008) establece que a menudo, trabajadores con idénticas características perciben salarios distintos en función de su lugar de residencia. Wacquant (2014) considera a los

estigmas como diferenciaciones basadas en el desprestigio que surgen de la mirada común del resto. Los empleadores, a menudo, evitan contratar a miembros pertenecientes a los estratos socioeconómicos bajos, pertenecientes a grupos vulnerables y minorías raciales o provenientes de sectores degradados de la ciudad. En las áreas residenciales pobres segregadas suele proliferar el desempleo. Los habitantes segregados de la ciudad tienen una menor capacidad de acceso a los servicios, lo cual repercute en sus oportunidades de desarrollo.

2.3. Definición y discusión de las variables movilidad residencial y segregación socioespacial

2.3.1. Movilidad residencial como un proceso fundamental en la producción de la ciudad

Autores como Módenes (1998) expresan que el estudio de la movilidad residencial es central para el estudio de las poblaciones urbanas. La movilidad residencial comprende “todos los desplazamientos de los individuos sobre el espacio urbano en conexión con el cumplimiento de sus obligaciones y deseos” (Lazo y Contreras 2009, 2). La vivienda es una necesidad básica que debe ser satisfecha por los miembros de la familia de acuerdo con sus necesidades y sus capacidades. Para Di Virgilio (2014) tanto la movilidad como las trayectorias residenciales están dadas por las oportunidades, los apremios y las limitaciones que tiene cada hogar para satisfacer sus necesidades habitacionales. Es por esto que se considera que existe una correlación estrecha entre la movilidad residencial y la búsqueda de satisfacer las necesidades y las expectativas habitacionales. Las necesidades habitacionales pueden ser vistas desde distintos orígenes: la variación en el tamaño y composición de la familia, el tipo de propiedad de la vivienda, las variaciones en el monto del ingreso familiar, las condiciones de movilidad, etc.

La movilidad residencial está asociada a la desconcentración del comercio y de los servicios, aunque aquí juega un papel preponderante la selectividad demográfica y socioeconómica. En los sectores más pobres, la desconcentración del comercio se inicia con la “aparición de actividades comerciales locales, que tienen el menor valor agregado y que no requieren de una aglomeración económica para su funcionamiento” (Suárez-Lastra 2010, 69). Cabe mencionar que luego de algún tiempo, y a medida que aumenta la población, se convierten en nuevos subcentros económicos.

En las ciudades la transformación del suelo rural en urbano depende tanto de las políticas locales como de las formas de ocupación del suelo. En esta línea, el crecimiento de las urbes a partir del suelo rural guarda íntima relación con el mercado inmobiliario y por lo tanto con la movilidad residencial. Una parte importante de los estudios sobre movilidad residencial “está enmarcada en la relación entre el uso de suelo y el transporte y la influencia de la ubicación de las fuentes de empleo sobre las decisiones de localización residencial” (Suárez-Lastra 2010, 69).

Pradilla (2014) explica que las ciudades latinoamericanas han experimentado una continua expansión urbana sobre sus tierras agrarias. Al interior de las urbes se están produciendo intensos cambios en la distribución territorial de la población; las tasas de crecimiento demográfico son por lo general muy bajas o negativas en las áreas centrales y muy altas en las periferias. De acuerdo al autor, los distintos instrumentos de planificación no han logrado controlar el crecimiento urbano acelerado resultante de la acción de múltiples actores; los planes de ordenamiento se han pensado como documentos estáticos y no como procesos permanentes y dinámicos. La problemática a resolver cambia cada vez que cambia el gobierno, rara vez se incluye a la participación ciudadana como elemento de validación y aceptación social.

Para Di Virgilio (2014) las trayectorias residenciales no pueden comprenderse sin tomar en cuenta al sistema de estratificación social, en este sentido, la movilidad residencial deber ser vista como un proceso capaz de generar selectividades (demográficas y socioeconómicas) que interfieren con el resto de fenómenos urbanos (Módenes, 1998). De acuerdo a Suárez-Lastra “la cuestión de fondo del problema sigue siendo el vacío institucional que el modelo neoliberal ha dejado en nuestro entramado social, económico y político, largamente construido” (Suárez-Lastra 2010, 89). De este modo, la movilidad residencial parece obedecer más al mercado que a la planificación; dejando como resultado la expulsión de los residentes más pobres.

Algunos autores exponen que la construcción de grandes proyectos urbanos, tales como infraestructura vial podrían contribuir a una mayor movilidad habitual, lo que haría menos necesaria la movilidad residencial que tiene como causa la distancia entre residencia y el lugar de trabajo (García-López, 2012). Otros van más allá y consideran que la infraestructura vial y su relación con la movilidad residencial no sólo responde a cuestiones laborales, también

intervienen otros factores como la educación, las tareas de mantenimiento del hogar y el mantenimiento de las redes de relaciones sociales, familiares y de amistad (Módenes, 2004). Enfocándose en la movilidad residencial intrametropolitana, Duhau (2003) explica que los estratos altos tienden a concentrarse en barrios específicos. Por otro lado, Delaunay y Dureau (2004) manifiestan que existen dos tipos de movilidad: elegida y padecida. En las ciudades latinoamericanas los grupos de altos ingresos eligen la movilidad residencial, mientras que los grupos de bajos ingresos la padecen. Podría afirmarse que “la preocupación por la movilidad se vincula con una preocupación clásica de las ciencias sociales sobre la relación entre espacio y sociedad” (Di Virgilio 2011, 176).

En términos generales, la mayor parte de la investigación sobre movilidad residencial se concentra en la relación entre transporte y usos del suelo. También destacan los estudios que analizan la influencia de la ubicación de las fuentes de empleo sobre las decisiones residenciales de los hogares. La movilidad puede ser considerada como un indicador del desarrollo de nuevas formas de organización territorial en aglomeraciones metropolitanas. En ciudades con altos niveles de segregación, en dónde los distintos espacios urbanos se especializan, los desplazamientos se han convertido en una estrategia para sortear los entornos que favorecen la depreciación. De este modo, “los procesos de capitalización de las prácticas de movilidad tienen amplitudes e intensidades variables dependiendo del grupo social” (Delaunay, Fournier y Contreras 2012, 12).

De acuerdo a Lefebvre (1974) se puede estudiar las características del espacio a través del examen de las “prácticas espaciales” que reflejan cómo las actividades ocurren en el mismo. En este sentido, las dinámicas de movilidad son entendidas como “prácticas espaciales” que remiten a actividades y a conductas concretas y que, al mismo tiempo, despliegan una “dimensión simbólica” asociada a las percepciones sobre y en torno a dichas prácticas. Por otro lado, Bourdieu (2000) explica que la capacidad para dominar el espacio depende del capital poseído. Es así que “la estabilidad residencial parece estar estimulada por el acceso a la propiedad y, también, por la existencia de ciertas políticas públicas que tienden al otorgamiento del dominio” (Di Virgilio 2011, 185). Actualmente, la movilidad residencial puede ser considerada como una forma de apropiación del espacio urbano.

Di Virgilio (2011) distingue dos tradiciones en el análisis de los procesos de movilidad residencial. Los investigadores europeos han estudiado a estos procesos desde el ámbito

micro (hogares); por otro lado, los académicos americanos han elaborado una serie de modelos explicativos que relacionan a la movilidad con el comportamiento de las fuerzas del mercado. De acuerdo a la autora, es posible poner en diálogo a estos dos enfoques; la movilidad debe entenderse como una “relación” entre condicionamientos socioespaciales y prácticas sociales. Di Virgilio (2011) manifiesta que en el campo de los estudios urbanos, se debería incorporar una aproximación territorial para una mejor comprensión de la movilidad residencial, pues ésta juega un rol primordial en la producción y construcción de la ciudad. Las corrientes contemporáneas entienden a la movilidad residencial como un producto de las “oportunidades” y de las “necesidades”. Las “oportunidades habitacionales” que ofrecen las ciudades están definidas por la existencia de viviendas nuevas o vacantes que resultan de los procesos de periurbanización, incorporación de suelo urbano, dinámicas del mercado inmobiliario, etc. Por otro lado, las “necesidades habitacionales” de los hogares están asociadas a la posición que ocupa la familia en la producción y el consumo. Badcock (1984) explica que la capacidad de las familias para aprovechar o no las “oportunidades habitacionales” está fuertemente ligada a las circunstancias del mercado de empleo; “la estructura del empleo condiciona los recursos con los que cuenta la unidad doméstica y, por ende, es el principal determinante del acceso que dichos hogares tienen al hábitat” (Di Virgilio 2011, 181). En esta línea, la movilidad residencial se desarrolla sobre la base de un “habitus” de clase o estrato social. Los recorridos sobre el territorio no tienen un carácter aleatorio, están asociados al capital con el que cuenta cada familia (capital cultural, económico, social y simbólico).

Gilbert (2001) manifiesta que las ciudades del mundo poseen tasas muy diferentes de movilidad. Esto refleja, en parte, las diferencias en la eficiencia de los mercados de vivienda. La evidencia sugiere que la movilidad de los estratos pobres es limitada; la principal restricción sobre la movilidad es el ingreso. Por encima de esta restricción crítica, las familias son capaces de cambiar de alojamiento cuando sus necesidades y gustos cambian: si sus familias crecen, pueden encontrar una vivienda más grande. De acuerdo al autor, en Latinoamérica la propiedad de una vivienda provee estabilidad y un sentimiento de seguridad (algo que dejar a los hijos). Sin embargo, la propiedad no siempre se constituye en un vehículo adecuado para la movilidad ascendente. Gilbert (2001) caracteriza a la posibilidad de movilidad residencial como un ingrediente esencial en una sociedad eficiente y equitativa. Pujadas (2005) explica que los movimientos residenciales están asociados a los cambios y transiciones que la persona realiza a lo largo de sus años de vida, principalmente en la esfera

laboral y familiar. Las preferencias habitacionales cambian según cambia el curso de vida familiar; los jóvenes en edad de emanciparse prefieren trasladarse al centro urbano, esto también ocurre con el caso de los solitarios solteros o divorciados. De acuerdo a Pujadas (2005) el centro se ha convertido en el lugar de residencia más habitual para la población de la tercera edad. Los suburbios densamente poblados reciben a las familias de mayor tamaño y finalmente las periferias recién consolidadas son las que acogen en mayor número a las parejas recién casadas y las familias con niños pequeños. Módenes, por otro lado, manifiesta que “los individuos con pocos recursos ven limitada su movilidad en comparación con el resto de la población, porque pueden realizar pocos ajustes residenciales, sean queridos o inducidos por circunstancias familiares, económicas o laborales” (Módenes y López 2004, s/p). De acuerdo a Suárez-Lastra y Delgado-Campos (2001), la movilidad residencial o migración intraurbana depende de la capacidad de co-localización entre empleos y viviendas. Un examen de las investigaciones existentes revela que la co-localización puede adoptar dos formas, no necesariamente excluyentes. En primer lugar, las personas pueden elegir su lugar de residencia tomando en cuenta la ubicación de su empleo, como sostienen los teóricos clásicos. A su vez, las personas pueden elegir su lugar de trabajo en función del lugar en dónde residen. En términos económicos, podría decirse que existe una localización ideal de cambio residencial que maximiza las utilidades del hogar. La distancia a la que se ubique una vivienda, en relación a su localización ideal, dependerá directamente del ingreso familiar. Cabe destacar que, la dinámica de los traslados residenciales es, ante todo, compleja. Factores como “el ingreso, la tenencia de renta, el cambio de lugar de trabajo o el deseo de contar con una vivienda propia se relacionan con la probabilidad de cambio residencial” (Suárez-Lastra y Delgado-Campos 2010, 88). Al mismo tiempo, existen otros factores que también condicionan la movilidad, entre éstos: la edad, el tamaño del hogar, entre otros.

2.3.2. Segregación socioespacial como un proceso de diferenciación asociado a la migración intrametropolitana

Siendo la ciudad el espacio en el cual se desarrollan las interacciones entre aquellos que las habitan, su crecimiento podría traer como consecuencias una serie de ventajas (cosmopolitanismo o multi-culturalidad) pero también acarrea una serie de problemas (segregación socioespacial, pobreza, desigualdad) que se han ido visibilizando a medida que estos se hacen más complejos. Las ciudades modernas, que crecen y se consolidan conjuntamente con el sistema capitalista, van demostrando en su configuración la forma como el Estado y las élites desarrollan relaciones de poder en las cuales los otros sectores de la

sociedad tienden a ser excluidos. Es así como la segregación socioespacial se constituye en una impronta que caracteriza a las ciudades modernas.

Engels (1984) describe como las relaciones de producción configuran el espacio de las grandes urbes en las cuales los obreros y sus familias se ven obligados a vivir en “los barrios feos” aislados por el egoísmo que se instala a partir de la consolidación del capitalismo. Siendo un rasgo característico de la sociedad capitalista, el fenómeno de la segregación espacial no es nuevo (Segura. 2006), en las últimas décadas ha adquirido más fuerza y notoriedad, debido a una serie de factores entre otros, los expuestos por Rodríguez y Arriagada (2004) que explican que las pautas recientes de movilidad intrametropolitana han contribuido a la agudización de la segregación residencial.

Este antiguo fenómeno urbano ha sido y sigue siendo una preocupación por lo que se constituye entonces en un objeto de estudio que ha sido abordado a partir de diferentes entradas teórico metodológicas. La Escuela de Chicago y su Ecología Urbana consideran a la segregación socioespacial como un fenómeno natural en el cual la lucha por un medio ambiente escaso, es el camino para lograr como meta final el equilibrio social. La visión marxista aborda el problema de la segregación socioespacial como resultado de los modos de producción (Lefebvre), como la conformación de unidades de consumo colectivo (Castells) o como el resultado de un medio ambiente construido por la relación entre la producción y el consumo (Harvey).

Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) señalan el sesgo reduccionista de estas visiones en las cuales la segregación espacial es considerada como un reflejo de las diferencias sociales y apelan por el hecho de la necesidad de pensar la relación entre desigualdades y segregación, poniendo énfasis en el análisis de procesos sociales. Los autores refieren que esta “dimensión subjetiva es clave no sólo para explicar el origen de la segregación, sino que también para entender sus efectos más negativos de desintegración social, que hoy se están agravando” (Sabatini, Cáceres y Cerdá 2001, s/p).

Una primera definición de la segregación espacial nos lleva al concepto de Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001), quienes afirman que ésta “puede definirse, en términos generales, como el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias

religiosas o socioeconómicos” (Sabatini, Cáceres y Cerdá 2001, s/p), este concepto nos lleva a pensar que, la segregación socioespacial podría explicarse de diferentes maneras según la definición del grupo que sea objeto de estudio al interior de la sociedad. Es por esto que Molinatti (2013) considera que, los estudios acerca de la segregación residencial en los Estados Unidos y en Europa se han centrado sobre todo en la dimensión étnica y en la concordancia entre segregación residencial y organización social de la economía predominante. En tanto en América Latina, la dimensión socioeconómica se ha convertido en el aspecto central de las investigaciones.

Para Saraví (2008) en América Latina, y sobre todo en su caso particular de estudio que es México, la condición socioeconómica es la preminente en el momento de posicionar al individuo tanto en la sociedad como en el espacio urbano, sobre todo cuando las transformaciones urbanas se acentúan a partir de los cambios producidos en el momento en que el sistema económico fordista entra en crisis (Janoschka, 2002; Svampa, 2004), porque, a partir de entonces la distribución de la población en las ciudades y su grado de homogeneidad, responden no solo a formas de diferenciación, sino también de desigualdad y de exclusión. Si se considera a la segregación como la proximidad espacial de familias de un mismo grupo social es necesario considerar la diferenciación que hace Schteingart (2010), quien afirma que se debe distinguir dos tipos de segregación: la pasiva aplicada a los grupos étnicos ya los grupos de menores recursos y la activa que aplica a los grupos de mayores ingresos. Esta diferenciación es completada por Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) quienes relacionan la segregación activa y pasiva con el grado de homogeneidad y anotan que las áreas de concentración de los grupos de mayores recursos tienen una baja segregación en tanto en los lugares donde viven los grupos de mayor pobreza, la homogeneidad social refleja una realidad de alta segregación.

Entonces, la segregación socioespacial puede entenderse como un proceso general de diferenciación social. Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) explican que la segregación tiene una dimensión “objetiva” asociada a la homogeneidad, y una dimensión “subjetiva” asociada al desprestigio de específicos barrios de la ciudad. En este sentido las dimensiones “objetivas” y subjetivas” de la segregación no siempre se corresponden; el nivel de aislamiento espacial no necesariamente coincide con el nivel de aislamiento social.

Según Linares (2014), en las ciudades latinoamericanas coexisten las dos formas de segregación, pero es en los barrios de mayor pobreza y de mayor homogeneidad, donde la segregación se agudiza de tal forma que tiene consecuencias perniciosas. Esta malignidad se va agudizando en las ciudades latinoamericanas, es por eso que Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) hacen una comparación temporal y consideran que “mientras que en el pasado la aglomeración espacial podía significar ventajas políticas, laborales y sociales para las familias pobres, ahora parece conducirlos a una situación de desintegración social y a una subcultura de la desesperanza” (Sabatini, Cáceres y Cerdá 2001, s/p).

El acceso cada vez más difícil a bienes y servicios, la cada vez más frecuente incapacidad de acceder al mercado laboral, la persistencia de formas tradicionales que impiden la inserción política de los sectores populares y, sobre todo, las políticas de liberalización de suelos, son los factores más importantes en el agravamiento de la segregación socio espacial. Esta situación de pobreza agravada por las nuevas formas de segregación y de exclusión conforma en las ciudades latinoamericanas, verdaderos enclaves en los cuales la realidad se materializa alrededor de lo que se ha dado por llamar la nueva pobreza.

En un análisis de la segregación residencial (entendida de manera general como un sinónimo de la segregación espacial), Molinatti (2013) expone tres dimensiones presentes producto del análisis de Francisco Sabatini (2001, 2003). Una primera dimensión caracterizada por la predisposición de los grupos sociales a agruparse y relacionada con su localización espacial (agrupación y uniformidad). La segunda dimensión, se relaciona a la preferencia de ciertos grupos sociales a conformar áreas homogéneas o compartir dicho espacio social con otros grupos sociales y formar áreas heterogéneas. Y por último, la dimensión subjetiva de la segregación, entendida como la percepción de la población, tanto al hecho de formar parte de un grupo social, como del prestigio (o desprestigio) de ciertas áreas, o de cómo ciertos grupos sociales ocupan el espacio físico urbano.

Sabatini considera a la segregación socioespacial como un fenómeno que determina el “acceso socialmente diferenciado de la población a bienes públicos o de consumo colectivo, tales como el paisaje, el medio ambiente, la seguridad ciudadana y, en general, la calidad de vida” (Sabatini 2006, 9). En tanto que Janoschka (2002) advierte que la segregación y el aislamiento reemplazan a la ciudad abierta e integradora donde “la producción espacial de una sociedad público-privada” es una de las evidencias más claras de las nuevas formas de

producción del espacio urbano. Opinión compartida por Prévot Schapira (2002) para quien ya no existe unidad del conjunto urbano, sino un fenómeno de cercanía entre estratos altos y bajos pero en espacios cerrados en los cuales proliferan las relaciones asimétricas.

La literatura existente relaciona a la segregación socioespacial con una serie de sucesos, el aumento de los niveles de pobreza, la degradación ambiental, el desempleo, el difícil acceso a bienes y servicios, la exclusión y la estigmatización, entre otros. Sin embargo, para el estudio de caso se retomarán en primer lugar la relación existente entre la segregación y el acceso al mercado laboral y en segundo lugar la construcción de espacios diferenciados.

Rodríguez y Arriagada (2004) explican que las pautas recientes de movilidad intrametropolitana han contribuido a la agudización de la segregación. Si bien las extensas urbes latinoamericanas no han alcanzado los niveles de segregación residencial (racial) de los Estados Unidos, “igualmente muestran síntomas preocupantes de segmentación socioterritorial, y las tendencias de movilidad se perfilan como fuerzas de agravamiento de la segregación” (Rodríguez y Arriagada 2004, 20). La teoría del desajuste espacial (spatial mismatch) propone que la distancia que separa a las fuentes de trabajo de la ubicación residencial de los estratos bajos es un factor que interviene en la alta tasa de desempleo de los grupos vulnerables en comparación con la tasa de desempleo de grupos más acomodados. En este sentido, la segregación socioespacial en las ciudades contribuye a la profundización de la segmentación social, concibiéndola como un proceso de reducción de las oportunidades y también de reducción de la interacción entre grupos o categorías sociales distintas.

Sabatini (2006) plantea la controversial pregunta sobre si existen efectos positivos que puedan asociarse a la segregación socioespacial, producto de la interacción entre individuos pertenecientes a un mismo grupo. El autor señala, en este sentido, “que la formación de enclaves étnicos puede ser positiva tanto para la preservación de las culturas de grupos minoritarios como para el enriquecimiento de las ciudades que se tornan más cosmopolitas” (Sabatini 2006, 8). Sabatini (2001) establece que la segregación está cambiando de escala; de acuerdo al autor, el cambio de escala está vinculado a factores como: la globalización de la economía, la liberalización de los mercados de suelo urbano y la marginación política de los estratos pobres. Evidentemente, el estudio de la segregación, sus orígenes, patrones, evolución y efectos ha sido ampliamente abordado por los investigadores sociales por su pertinencia a la hora de valorar el cambio en los niveles de integración y equidad en las ciudades.

La segregación a gran escala, representa un serio problema pues conduce al aislamiento de los pobres y estrecha sus horizontes de movilidad social. La estigmatización de los barrios y de las áreas donde se agrupan los estratos pobres y vulnerables es, sin duda, una dimensión central de lo que Wacquant denomina “nueva pobreza”. La misma parecería estar incrementándose en las urbes que han atravesado por la era de la globalización de las economías (Wacquant, 2001). En este sentido, el barrio puede convertirse en un obstáculo para el progreso, “al reproducir condiciones de vida, relaciones sociales y experiencias que resultan redundantes y poco enriquecedoras, lo que en condiciones de pobreza adquiere una importancia particular” (Saraví 2004, 36). Los procesos de segregación, al igual que los procesos de movilidad, están vinculados al mercado de tierras; los costes de la misma definen pautas de localización. Existen específicos sectores de la ciudad a los cuales pueden acceder únicamente determinados grupos.

Evidentemente, la movilidad residencial es un proceso complejo que puede estudiarse desde diversas entradas teórico-metodológicas. Para propósitos de esta investigación se eligió estudiar a la movilidad residencial a través de tres dimensiones asociadas a factores coyunturales, estructurales e institucionales. La segregación espacial, por otro lado, se estudió a través de los cambios en la configuración socioterritorial y a través del acceso diferenciado al mercado de empleo y a los distintos servicios. El siguiente cuadro detalla el modelo de análisis teórico utilizado:

Tabla N° 1. Modelo de análisis teórico

Variables	Dimensiones de análisis	Subdimensiones de análisis	Indicadores	Fuente
Variable independiente MOVILIDAD RESIDENCIAL (Módenes, 1998) (Di Virgilio, 2014) (Suárez-Lastra, 2010) (Gatica, 2012) (Dekkers y Tarrius, 1998)	Configuración del espacio periurbano (Mansilla, 2011) (Dematteis, 1988)	Desconcentración de comercios y servicios	Porcentaje de cobertura en servicios. En base a los servicios de agua y recolección	CPV
		Desarrollo de proyectos urbanos	Principales obras ejecutadas	Municipio del DMQ
	Oportunidades habitacionales (Maricato, 2010) (Zuluaga, 2008) (Harvey, 2003) (Pradilla, 2002)	Gestión institucional del suelo	Instrumentos de gestión planes parciales y planes especiales	Municipio del DMQ
			Ampliación de la superficie urbana	Municipio del DMQ
		Oferta inmobiliaria	Porcentaje de proyectos de vivienda ofertados	Marketwatch, Revista Clave
			Características de los proyectos de vivienda ofertados	Marketwatch, Revista Clave

	Necesidades habitacionales (Katzman, 1999) (Brun, 1998)	Preferencias habitacionales	Porcentaje de viviendas propias y arrendadas (tipo de tenencia)	CPV
			Tasa de crecimiento poblacional	INEC
		Expectativas de ascenso	Trayectorias familiares de clase	Primaria Encuestas
Variable dependiente SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL (Katzman, 2005) (Sabatini, 2006) (Molinatti, 2013) (Arim, 2008)	Cambios en la configuración socioterritorial (Hidalgo, 2008)	Distribución desigual de los estratos en el territorio	Porcentaje de población por estrato	CPV
			Índice de segregación	CPV
			Valoración de la percepción de igualdad entre vecinos y valoración del nivel de interacción	Primaria Encuestas
		Nuevas formas encerradas de urbanización	Porcentaje de suelo ocupado por conjuntos habitacionales cerrados	Municipio del DMQ
	Accesibilidad espacial (Arim, 2008) (Wacquant, 2014)	Acceso al mercado de empleo	Porcentaje de población empleada	CPV
		Acceso servicios	Porcentaje de asistencia a clases	CPV
			Porcentaje personas con cobertura en seguridad social	CPV

Fuente: Montalvo 2018

2.4. Movilidad residencial intraurbana, un proceso asociado a factores estructurales, institucionales y sociales

Tecco (1999) explica que una serie de dinámicas han influido en el incremento de la movilidad residencial intraurbana en las ciudades: el deterioro de las áreas centrales, la búsqueda de mejores condiciones habitacionales, la necesidad de afirmar el sentido de pertenencia por parte de los sectores más acomodados, entre otros. En términos generales, se puede aseverar que el territorio periurbano se ha convertido en un destino atractivo para las familias. Para propósitos de esta investigación se concibió a la movilidad residencial intraurbana como un proceso imprescindible en la producción del espacio periurbano y en la conformación de nuevas escalas de segregación. En base al análisis de distintos estudios de caso se seleccionaron tres dimensiones capaces de explicar el origen y desarrollo de los procesos de movilidad intraurbana. La discusión teórica de dichas dimensiones se presenta a continuación.

2.4.1. Configuración del espacio periurbano; dinámicas de complejización y diversificación del territorio periférico

Dematteis (1988) explica que las periferias solían ser concebidas como un espacio cuyas cualidades jamás podrían equipararse con las del centro. Diversos autores han caracterizado a las periferias de las ciudades como territorios plagados de patologías urbanas y desvalorizaciones; como espacios degradados, marginales, excluidos, etc. Esta imagen negativa de los márgenes urbanos ya no tiene validez en el actual contexto de progresiva globalización; el espacio periurbano contemporáneo es social y económicamente dinámico. De acuerdo a Charmes y Keil (2015), la expansión hacia las periferias está cambiando. Los autores explican que las ciudades están atravesando procesos de periurbanización. Los márgenes urbanos se están densificando, complejizando y diversificando; actualmente acogen a comercios de diversa índole, instituciones, hospitales, entre otros.

El término periurbanización se ha utilizado para describir un nuevo proceso de ocupación del espacio en las cercanías de las ciudades. Entrena Durán (2005) explica que las dinámicas de creciente periurbanización, están ocasionando la continua expansión de modelos de ciudad desconcentrada, haciéndose cada vez más borrosos los límites físicos y sociales entre lo rural y lo urbano. La importancia de las periferias está creciendo de manera progresiva; éstas están atravesando por una serie de procesos, actualmente manifiestan un significativo dinamismo socioeconómico. Los espacios periurbanos son “espacios multifuncionales que están sometidos a grandes y rápidas transformaciones y cuyo dinamismo está, en gran medida, determinado desde la ciudad-central” (Azcárate et al. 2010, 116). El desarrollo de los espacios rurales se basa fundamentalmente en la cooperación, la asistencia y la complementariedad urbano-rural.

El proceso de dispersión que caracteriza el crecimiento de las ciudades latinoamericanas ha dado lugar a la conformación de unas áreas periurbanas, cuyos fronteras espaciales y particularidades tienen un carácter más o menos mixto. De acuerdo a Entrena Durán, “las relaciones de los individuos con el territorio y la organización socioterritorial están pasando de tener lugar en zonas concretas a desarrollarse a través de redes cada vez más extensas y globalizadas” (Entrena Durán 2005, 71). En la misma línea, Ávila (2009) señala que la construcción de infraestructura vial y la desconcentración de funciones hacia el periurbano han contribuido al incremento de la movilidad residencial hacia estos sectores. García-López (2008) explica que la pérdida de economías de aglomeración en los sectores consolidados se

ha visto suplida por la conformación de centralidades periféricas o subcentros de servicios; los mismos pueden tener un origen espontáneo o regulado.

Cuenya define a los grandes proyectos urbanos como “operaciones de renovación urbana en gran escala que producen al menos tres modificaciones claves en la estructura de la centralidad de las actuales metrópolis: una modificación en la rentabilidad de los usos del suelo; una modificación funcional y físico espacial de las áreas centrales estratégicas; y una modificación de los mecanismos de gestión pública” (Cuenya 2011, 186). De acuerdo a la autora, la desconcentración de los comercios y servicios ha conformado nuevas dinámicas de migración, también ha contribuido a la conformación de una trama urbana mucho más compleja. Resulta fundamental comprender que las redes de equipamientos e infraestructura juegan un papel primordial en la movilización de los actores urbanos. En este sentido, Entrena Durán (2005) explica que en la construcción de universidades, centros comerciales, etc. subyace un cambio en los flujos migratorios.

De Mattos (1997) utiliza el término “fertilidad inicial” para explicar los motivos que conducen a la concentración de funciones y de actividades en ciertos espacios. Peter Hall (1996) señala que al tiempo que ciertos territorios periurbanos concentran inversiones, otros se tornan estructuralmente irrelevantes por carecer de atractivo económico para los inversores. De acuerdo a Tecco (1999), la construcción de grandes infraestructuras ha mejorado los niveles de accesibilidad de los territorios periurbanos, esto ha provocado que cada vez más familias se desplacen a los márgenes. En la misma línea Módenes (1998) manifiesta que mejorar las redes de servicios en el periurbano implica abrir nuevos espacios a la curiosidad y al conocimiento de los habitantes.

2.4.2. Oportunidades habitacionales; el rol de la oferta inmobiliaria y de la gestión institucional del suelo en las decisiones localizativas

Las oportunidades habitacionales se relacionan con la oferta inmobiliaria y con la gestión institucional del suelo. De Mattos (2010) manifiesta que la metamorfosis de las ciudades puede explicarse mediante la lógica de los distintos patrones de acumulación del capital. Desde la década de los ochenta, predomina en la región latinoamericana el modelo de acumulación neoliberal. El enfoque neoliberal considera que el libre mercado es el medio óptimo para alcanzar el desarrollo económico y superar las crisis. Si bien el discurso del neoliberalismo promueve la reducción del papel del Estado, resulta evidente que sin la

intervención del mismo, este modelo no podría haberse consolidado. El Estado en las últimas décadas ha actuado en favor de los intereses financieros e inmobiliarios, desregularizando el mercado de tierra e incluso financiando a estos sectores. Algunos autores hablan de un “urbanismo de los promotores”, que concentra la inversión en determinados espacios, al tiempo que ciertos sectores de la ciudad son desentendidos por los promotores y el Estado por no ser considerados rentables.

Los procesos de desregulación y financiamiento propios de la lógica neoliberal han tenido un claro impacto en la fragmentación del territorio metropolitano. De acuerdo a Pradilla (2009), la construcción de urbanizaciones cerradas, el abandono del espacio público y la consolidación de asentamientos precarios en las periferias, son una consecuencia de la lógica de acumulación del capital. Maricato (2010) describe al mercado latinoamericano de vivienda como limitado, restringido y especulativo; por lo general, la población más vulnerable no puede acceder a una vivienda. En la misma línea, Zuluaga señala que “la escasez de suelo y el alto precio del mismo determinan que los más pobres se asienten en terrenos de alto riesgo” (Zuluaga 2008, 164).

Diversos autores exponen que la financiarización de las economías ha producido cambios en las lógicas de producción del espacio. Las actividades inmobiliarias se han convertido en la alternativa preferida para la valorización del capital. De Mattos (2016) explica que la consolidación de la lógica financiera ha incidido decisivamente en la mercantilización de los procesos de producción del espacio urbano; las ciudades se han convertido en instrumentos imprescindibles para la producción y reproducción del capital. De acuerdo a De Mattos (2016), la financiarización ha generado impactos a nivel inter-urbano e intra-urbano. A nivel inter-urbano, se está conformando una red urbana global en la que las distintas áreas urbanas compiten por integrarse a la economía global, compiten por atraer a las inversiones. A nivel intra-urbano, la configuración de los espacios está cambiando; la financiarización ha contribuido a la expansión descontrolada de la mancha urbana y a la profundización de las desigualdades.

De Mattos (2016) señala que la financiarización ha producido procesos incontrollables de expansión territorial hacia las periferias, lo cual se ha traducido en un incremento del consumo de tierra per cápita y en la disolución de los límites entre lo urbano y lo rural. De acuerdo a Hidalgo (2008), existen dos tipologías de urbanización en las periferias

latinoamericanas: la precariópolis estatal y la privatópolis inmobiliaria. El término precariópolis estatal hace referencia a los enclaves de vivienda social, monofuncionales y segregados. Por otro lado, la privatópolis inmobiliaria se puede entender como un aumento de las barreras espaciales producto de la promoción y construcción de tipologías residenciales cerradas. En sus estudios Hidalgo (2008) destaca que la lógica de localización de la vivienda social está asociada a la oferta de terrenos a bajo valor. La vivienda para las clases bajas ocupa por lo general, espacios residuales.

Existe una fuerte relación entre la ubicación de las actividades residenciales, económicas y productivas, y la renta del suelo. La renta nace porque existe demanda de suelo determinadas áreas; podría decirse que la misma, organiza la localización de las actividades en el territorio. Para Camagni (2005) el coste de un terreno está determinado por su cercanía al centro. Todo centro “ejerce una atracción en cuanto sede de los puestos de trabajo, de las oportunidades de recreo y cultura o, en términos más generales, en cuanto centro de interacción social, está claro que la demanda residencial se dirigirá hacia aquellas localizaciones que permitan un acceso más fácil y rápido a estas externalidades” (Camagni 2005, 61). En sus estudios, el autor manifiesta que en materia de localización existe un intercambio al que él denomina trade-off. De este modo, los hogares deben elegir entre valor del suelo y distancia. Toda decisión localizativa de los hogares toma en cuenta criterios de accesibilidad, de costes y de dimensión; en este sentido, es posible encontrar viviendas más accesibles al centro con menores dimensiones y viceversa.

González-Plazas (2009) manifiesta que el mercado del suelo urbano-rural influye en las decisiones de localización de las familias, el autor considera que el mercado determina la forma de los asentamientos en la periferia urbana, sus características funcionales económicas y su relación con el sistema urbano. El valor del suelo define diversos modos de vida en la periferia, en términos de la accesibilidad económica y espacial de éste. Los Estados latinoamericanos han apostado por un modelo de ciudad con una organización socioespacial funcional que permite la dinamización del mercado inmobiliario; el mercado de la construcción se ha convertido en un importante estabilizador de las economías de la región. El debilitamiento de la presencia del Estado nacional ha favorecido a los intereses del capital financiero e inmobiliario. El Estado no planifica ni garantiza el acceso a la vivienda de los sectores de clase baja, sino que ocupa el rol de facilitador. De acuerdo a Megumi (2011), las ciudades crecen y se consolidan con la asistencia de los procesos de producción de vivienda.

El mercado inmobiliario en América Latina se ha convertido en uno de los principales mecanismos de acumulación de capital en las urbes; por ello, los Estados procuran favorecer y dar sostenibilidad a la actividad inmobiliaria. Maricato (2010) establece que en la periferia de las ciudades, la oferta de vivienda es muy limitada; el mercado formal de vivienda, ofrece un producto de lujo para una minoría de la población. En la misma línea Durán (2016) entiende a la expansión del periurbano como una consecuencia de la falta de acceso al suelo formal y a la vivienda. Resulta evidente que las lógicas inmobiliarias y financieras, han contribuido al aumento de los niveles de movilidad residencial y a la consolidación de una urbanización excluyente; existen familias que no pueden insertarse en la lógica de la producción inmobiliaria y se ven forzadas a vivir en la informalidad.

El término mercado de vivienda hace referencia al conjunto de unidades habitacionales que en cada momento se ofertan al conjunto de familias o personas independientes que desean desplazarse. El mercado de vivienda interactúa con las necesidades y las influencias del contexto para generar la decisión concreta sobre la localización. De acuerdo a Módenes (1998), el precio constituye el principal elemento diferenciador de la oferta. La vivienda añade al valor de uso, un valor de estatus; la naturaleza y la localización de la vivienda refleja la posición de sus dueños en la estructura social. En el precio de la vivienda influye: la distancia al centro consolidado, la existencia de vías de transporte, la disponibilidad de servicios públicos, etc. Módenes (1998) explica que el volumen de viviendas ofertadas dependerá de la disponibilidad de suelo urbanizable; por lo general, a mayor distancia del centro, mayor oferta de vivienda. Es posible afirmar que “la diversidad de la oferta residencial estimula la existencia de una mayor movilidad residencial” (Módenes 1998, 92).

Es importante entender que la estructura espacial de la oferta residencial no está organizada en zonas perfectamente delimitadas, es un producto del mercado y también de la historia anterior del territorio. En el periurbano, la oferta de vivienda es muy diversa, cubre a distintos segmentos de la población.

En lo referente a la gestión del suelo, “las políticas públicas de los gobiernos han venido amenazando la permanencia del suelo con vocación agrícola del espacio periurbano” (Naranjo 2012, 22). Pradilla (2002) explica que la transformación de los usos de suelo agrícola en usos de suelo urbano contribuye a la ocupación de los terrenos en las periferias para viviendas de familias pertenecientes a los estratos altos. Además contribuye al desarrollo de urbanizaciones

cerradas y clubes campestres que incrementan los niveles de segregación socioespacial. En los últimos veinte años, los procesos políticos y económicos han progresado de maneras distintas en los todos países de la región latinoamericana. De todas maneras, se pueden identificar una serie de rasgos en común como las reformas del Estado, la descentralización hacia los gobiernos locales, etc.

Autores como Clichevsky (2006) y Gutiérrez (2009) exponen que se han desarrollado una serie de políticas y de instrumentos con el objetivo de perfeccionar el ejercicio práctico de la planificación urbana. Sabatini y Soler (1995) explican que la planificación urbana ha sido sobrepasada por los rápidos procesos de urbanización y concentración urbana. Las ciudades continúan expandiéndose en dirección a los sectores destinados a la producción agrícola y protección ecológica. Los autores destacan que la planificación en Latinoamérica presenta niveles considerables de “utopismo” y de “espacialismo”. En términos generales, los planes de desarrollo y ordenamiento que han sido implementados en la región se centran en la imagen de la ciudad anhelada, no comprenden ni analizan los orígenes y las consecuencias de los procesos de desintegración/fraccionamiento.

2.4.3. Necesidades habitacionales; preferencias de los hogares y expectativas de ascenso

Los ciclos de vida de las familias influyen de manera significativa en la movilidad residencial. En esta línea, “la movilidad residencial de los hogares al interior de una ciudad depende de diversas cuestiones, entre ellas, de las oportunidades de acceso a bienes y servicios que brinda el contexto que habitan los hogares” (Molinatti et al. 2014, 32). Cuando las mencionadas oportunidades no logran satisfacer de forma óptima las necesidades de las familias, se incrementa la probabilidad de que estas anhelan cambiar de domicilio. De acuerdo a Brun (1998), la movilidad residencial puede ser concebida como un arbitraje entre necesidades y restricciones. Las necesidades habitacionales se relacionan con las preferencias creadas al margen de la trayectoria residencial y con las expectativas de ascenso de cada familia. Di Virgilio (2011) explica que en las ciudades, cada familia posee un capital material y simbólico; las trayectorias residenciales varían dependiendo del nivel de acceso a este capital. Las estructuras socioterritoriales modelan y habilitan las interacciones entre las familias. En la misma línea Knox (1982) manifiesta que las necesidades habitacionales se relacionan directamente con la posición que ocupan los hogares en la producción y el consumo, las redes de las que participan, las preferencias de sus miembros, su estilo de vida, etc. Para Di

Virgilio, desde las expectativas y aspiraciones, las familias “interpretan y dotan de significado a su situación habitacional” (Di Virgilio 2011, 184). Las trayectorias residenciales pueden caracterizarse como escenarios y modos de actuar legitimados y transformados en la interacción social.

La evolución de los estudios de movilidad en las últimas décadas deja traslucir una tendencia; se está abandonado el estudio del capital económico como factor determinante de la movilidad residencial y se está poniendo más atención al papel del capital social. No se puede desconocer el rol fundamental que juegan las creencias personales, las aspiraciones y las motivaciones en las decisiones localizativas; “la producción del movimiento residencial está determinada en parte por la voluntad individual pero está condicionada por elementos externos que empujar al cambio” (Módenes 1998, 61). La racionalidad y las emociones influyen en las estrategias residenciales. Es importante entender que la vivienda garantiza la intimidad del hogar; su localización y características determinan niveles de integración y agrupación social.

De acuerdo a Módenes (1998), las trayectorias residenciales interactúan con otras trayectorias: la familiar, la laboral, etc. Las transformaciones familiares, laborales y ambientales pueden determinar la existencia o no de movilidad y el tipo de ésta; “los individuos y los hogares generan una serie de desplazamientos en relación a su ciclo vital, familiar, económico, y también teniendo en cuenta la importancia que se concede al mantenimiento de los contactos más o menos regulares con la red social y familiar” (Módenes 1998, 294). Así, las viviendas de alquiler de pequeñas dimensiones en el centro, suelen ser preferidas por los individuos solitarios, las parejas sin hijos u hogares monoparentales. La causalidad que lleva a las familias al territorio periurbano puede variar desde la búsqueda de un entorno urbanístico agradable hasta la necesidad de deslocalizarse del centro para acceder a una vivienda en propiedad.

2.5. Segregación socioespacial, un proceso asociado al aislamiento de los estratos pobres

En toda investigación sobre estrategias o trayectorias residenciales hay implícita una idea, no toda la población accede por igual al espacio residencial. De acuerdo a Módenes (1998), la movilidad residencial juega un rol primordial en la agudización de la segregación; diversos estudios muestran que los individuos prefieren trasladarse a vecindarios donde habiten

personas de su mismo grupo étnico y estrato. La segregación “se construye y se mantiene gracias a la existencia de flujos diferenciales de movilidad residencial” (Módenes 1998, 141). Sabatini (2001) establece que la segregación está cambiando de escala; de acuerdo al autor, el cambio de escala está vinculado a factores como: la globalización de la economía, la liberalización de los mercados de suelo urbano y la marginación política de los estratos pobres.

El término segregación socioespacial hace alusión a los procesos de separación física en las urbes. Wacquant (2001) caracteriza a la estigmatización de los barrios y sectores donde se agrupan los estratos pobres o discriminados como una dimensión fundamental de la “nueva pobreza” que está prosperando en prácticamente todas las ciudades en la era de la globalización de las economías. Es así que “el barrio puede convertirse en una muralla social, al reproducir condiciones de vida, relaciones sociales y experiencias que resultan redundantes y poco enriquecedoras, lo que en condiciones de pobreza adquiere una importancia particular” (Saraví 2004, 36). En este sentido, la segregación socioespacial se puede estudiar a través de dos dimensiones: los cambios en la configuración socioterritorial y a través del acceso diferenciado al mercado de empleo y a los distintos servicios.

2.5.1. Cambios en la configuración socioterritorial; distribución desigual de los estratos en el territorio

En el siglo XX en las ciudades latinoamericanas, según Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001), las élites y el Estado fueron excluyendo/desplazando de determinados sectores a los estratos que “no caben” en la estructura socioterritorial del capitalismo imperante. Estas estructuras de segregación con que fueron creadas se han conservado y según Prévot-Schapira y Cattaneo Pineda (2008) la auto segregación de los grupos de altos ingresos se ha mantenido o se ha reforzado, en tanto que los procesos de periurbanización de la población de bajos recursos, auxiliado por las acciones del Estado, continúa con la consiguiente concentración de la pobreza.

Soldano (2006) afirma que en la fabricación de territorios diferenciados, se deben tomar en cuenta la segregación autoinducida, la segregación estructural y una zona intermedia entre estratos altos y bajos, caracterizada por las tipologías de carácter privatizador. Prévot-Schapira (2001), afirma que entre estos grupos han desaparecido los espacios públicos de interacción.

Esta segregación socioespacial en las ciudades se manifiesta en las nuevas formas encerradas de urbanización. Bourdieu (2010) afirma que, “fue en la confrontación y la concertación entre los altos funcionarios del Estado (ellos mismos, divididos), los integrantes de los grupos financieros (directamente interesados en la venta de créditos inmobiliarios) y los representantes de las colectividades locales y las oficinas públicas, como se elaboró la política habitacional que, en especial a través del régimen tributario y las ayudas a la construcción, llevó a cabo una verdadera construcción política del espacio, en la medida en que favoreció la construcción de grupos homogéneos con fundamento espacial” (Bourdieu 2010, s/p).

Las urbanizaciones cerradas, en los países de Latinoamérica, comenzaron a consolidarse en los años ochenta. Algunos autores sugieren que estas tipologías de urbanización surgieron a raíz del aumento de las diferencias sociales. La brecha entre los grupos aventajados y los grupos vulnerables ha crecido en las últimas décadas y las diferencias espaciales se han tornado más visibles. Para Janoschka (2002), las clases más pobres no encuentran opciones dentro del mercado inmobiliario, por lo que, se crea una división social del espacio urbano. Al mismo tiempo, “este proceso es acompañado por un movimiento de reclusión de ciertos barrios por parte de la población pudiente” (Janoschka 2002, 15). Además, según refieren Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001), el desarrollo de “condominios cerrados” para los estratos medios y altos fuera de sus áreas tradicionales de agrupación, se ha convertido en una constante en las ciudades latinoamericanas.

Al estar localizados en las proximidades de barrios pobres, los mecanismos de protección instalados como rejas electrificadas y guardias armados van configurando “formas violentas de privatización del espacio público que contrastan con el entorno inmediato, especialmente si éste es pobre” (Sabatini et al. 2001, 34). Diversos autores afirman que esta es una prueba fehaciente de que la segregación está aumentando. Roitman (2004) establece que los conjuntos cerrados han configurado nuevas formas de segregación, avaladas por la legislación y aceptadas socialmente. Los residentes de estos conjuntos generalmente no mantienen contacto con las personas que habitan en los barrios cercanos. Ciccolella (1999) explica que las urbanizaciones cerradas pueden entenderse como el producto de una tendencia promovida por los agentes inmobiliarios; vivir en urbanizaciones se ha convertido en una tendencia en la región latinoamericana.

Como ya se mencionó anteriormente, “el barrio puede convertirse en una muralla social, al reproducir condiciones de vida, relaciones sociales y experiencias que resultan redundantes y poco enriquecedoras, lo que en condiciones de pobreza adquiere una importancia” (Saraví, 2004: 36). Rodríguez y Arriagada (2004) afirman que de esta manera, la segregación más que una consecuencia, se constituye en un mecanismo de mantenimiento y de reproducción de la desigualdad, ya que, la cotidianidad se desenvuelve en la pobreza y entre pobres.

Por otra parte Bourdieu, en “Efectos del Lugar” analiza la situación de la segregación socioespacial de la siguiente manera : “el barrio elegante, como un club fundado en la exclusión activa de las personas indeseables, consagra simbólicamente a cada uno de sus habitantes permitiéndoles participar del capital acumulado por el conjunto de los residentes; al contrario, el barrio estigmatizado degrada simbólicamente a quienes lo habitan, los cuales, a cambio, hacen lo mismo con él, ya que al estar privados de todas las cartas de triunfo necesarias para participar en los diferentes juegos sociales, no comparten sino su común excomunión” (Bourdieu 1993, 124).

La concentración de grupos homogéneos pertenecientes a los estratos bajos en barrios concretos de la ciudad, ha auxiliado a la intensificación de los niveles de vulnerabilidad de los mismos. En lo referente a cultura y práctica cultural: el nivel de ingresos, el nivel de escolarización, el lugar de residencia y trabajo, entre otros; ejercen presión sobre aquellos que están más alejados de lo que se considera “normal”. De este modo, los estratos bajos son arrastrados constantemente hacia abajo, tienen muy pocas probabilidades de alcanzar la movilidad ascendente. En una sociedad predominantemente sectaria, una persona de clase popular puede ascender en términos ocupacionales y económicos, y aun así verse excluida del grupo social al que supone que tiene derecho a pertenecer. De acuerdo a Cohen, “los procesos de conformación de la identidad urbana, tanto en adultos como en niños, en los barrios vulnerables, se encuentra fuertemente cargada por un estigma territorial que, en el caso infantil se agrega a su diferencia una dimensión más, la etaria” (Cohen 2011, 92).

Sabatini (2006) plantea la controversial pregunta sobre si existe algún efecto positivo de la segregación socioespacial, como un producto de la interacción entre individuos de un mismo grupo. El autor explica, en esta línea, que la consolidación de enclaves étnicos puede contribuir a la preservación de las culturas de los grupos minoritarios y también al enriquecimiento de las urbes que son cada vez más cosmopolitas. En este sentido, Segura

(2006) afirma que la segregación produce: aislamiento que conlleva a una difícil incorporación en el mercado laboral, conformación de espacios urbanos degradados y estigmatizados, interacción y socialización en espacios homogéneos, acceso limitado a bienes materiales y simbólicos fundamentales. Sin embargo, el autor también destaca que existen fuerzas contrapuestas en los barrios segregados; el barrio puede convertirse en un sitio para el desarrollo de “estrategias varias y diversas que implican la movilidad para mitigar los efectos del aislamiento y la exclusión” (Segura 2006, 6). Finalmente concluye que los barrios segregados no siempre se convierten en “guetos” como suele pensarse. Si bien la segregación crea fronteras que modelan la vida social, los habitantes de estos barrios tienen la posibilidad de trasladarse para acceder a los servicios que no están a su alcance.

En definitiva, la segregación y la exclusión social no siempre van de la mano; aunque no se puede olvidar que uno de los efectos de la segregación es la socialización en espacios homogéneos, proceso que podría reforzar la tendencia hacia a la exclusión. No obstante Linares (2013) adopta una posición contraria al afirmar que en las ciudades contemporáneas el aislamiento provoca desintegración social y que, más que la pobreza, es la segregación la que causa profundos cambios en los valores centrales de la sociedad.

Los cambios en la configuración socioterritorial del periurbano pueden ser explicados mediante la distribución desigual de los estratos en el territorio y mediante la consolidación de nuevas formas encerradas de urbanización. Se ha incrementado el deseo de las clases altas y medias de buscar terrenos extensos para ubicar sus viviendas permanentes en un entorno que les permita disfrutar de la naturaleza. Este incremento ha provocado que el mercado inmobiliario produzca cada vez más viviendas en el periurbano. El ingreso de habitantes de clases altas en territorios ocupados originalmente por clases bajas no está exento de conflicto. La heterogeneidad social de las áreas periurbanas “ha dado lugar a fenómenos recientes de segregación socioespacial bajo la forma de clubes de campo, barrios cerrados, country clubes, etc. que configuran procesos sociales complejos” (Puebla 2009, 146).

En términos generales, los barrios cerrados en el periurbano latinoamericano tienen la característica de contar con servicios privados de seguridad, muros alambrados y equipamientos como cámaras, sensores, etc. Módenes (1998) explica que las barreras cobran una gran fuerza cuando separan a dos sectores socialmente opuestos; éstas siempre funcionan

en los dos sentidos de la escala social. El espacio residencial periurbano está segmentado y dividido en función de los distintos grupos poblacionales que lo habitan.

2.5.2. Accesibilidad espacial diferenciada; estigmatización y reducción de las oportunidades de desarrollo

Según los enfoques de Sabatini (2006), Molinatti (2013) y Arim (2008), la segregación condiciona las posibilidades de inserción de los individuos al mercado laboral. En otras palabras, lo que los autores plantean es que existe una relación entre la ubicación residencial de las minorías desventajadas y sus oportunidades de acceso al empleo. Arim (2008) explica que habitar en un sector desfavorecido conlleva a la exclusión social. La estigmatización de los barrios segregados, y las distancias físicas y sociales que los separan de los mejores segmentos del mercado de empleo, afectan de forma negativa a los ingresos potenciales de sus residentes.

Por otro lado, Rubén Kaztman y Alejandro Retamoso (2005) afirman que los estudios que se centran en la relación entre las condiciones de empleo y la localización de la vivienda razonablemente fijan una línea de causalidad en la que, las personas que tienen mayor dificultad de ingresar al mercado laboral, se ven obligados a vivir en los barrios más pobres, es decir, sería factible considerar que, la concentración de población de baja calificación laboral en los barrios más pobres es una consecuencia directa de las relaciones al interior del mercado laboral. Entonces, los barrios más pobres y con mayores carencias son los lugares en donde se agruparían “los perdedores del sistema”, aquellas personas que no consiguen establecer una relación con el mundo laboral.

Arim (2008) señala, en una segunda etapa, que vivir en ciertos lugares contribuye a la estigmatización porque el territorio se convierte en un aparato de “señalización” negativa en el ámbito laboral. De esta forma, el lugar de residencia estigmatizado por el resto de la sociedad produce un efecto negativo ante la posibilidad de acceder a un puesto de trabajo. De esta forma, “la discriminación territorial es posiblemente un factor que se ha introducido recientemente en la lógica de funcionamiento del mercado de trabajo urbano” (Arim 2008, 88).

Pero, los autores afirman que a pesar de admitir esta posibilidad, la presencia del nuevo empobrecimiento deja ver que las personas que se establecen en estos barrios y, sobre todo las

que se socializan en los mismos, ven afectados sus vínculos con el mercado de trabajo por las carencias existentes en estos sectores y también porque la imagen que la sociedad tiene del barrio condiciona sus intentos de incorporarse al mercado laboral. Soldano (2008) considera la existencia de dos fases en la relación entre la situación laboral y la segregación. Afirma que, si bien, la vulnerabilidad socio laboral lleva a las familias a la pobreza, las marca a fuego; es importante destacar que cuando un hogar pobre se traslada a un territorio relegado, expoliado, insularizado, su situación termina siendo todavía más precaria. De esta manera, en los nuevos barrios pobres, la fragilidad de las relaciones laborales y la carencia de bienes y servicios fundamentales, “limitan tanto la formación de redes de reciprocidad como las posibilidades de crear y mantener instituciones barriales propias, todo lo cual tiende a hacer más endeble el tejido social comunitario” (Katzman y Retamoso 2005, 10).

Siguiendo esta segunda línea de causalidad, Linares (2013), se hace eco de la teoría del “mismatch espacial”, y explica que la distancias crecientes entre los mercados laborales y la localización de las viviendas de los grupos de bajos ingresos es un factor fundamental que ha contribuido al incremento de la tasa de desempleo de estos grupos en comparación con el desempleo de los grupos de altos ingresos. Para dar sustento a tal afirmación el autor señala la existencia de tres factores, el primero, las distancias existentes entre la vivienda y la oferta de empleo, la segunda, la discriminación, en tanto el barrio de residencia, y la tercera, la asimetría de información al momento de la búsqueda de plazas de empleo. Visto así, la segregación socioespacial en las ciudades “profundiza así la tendencia a la segmentación social, entendiéndola como un proceso de reducción de las oportunidades, de interacción de grupos o categorías sociales distintas” (Linares 2013, 10).

Arim (2008) establece que a menudo, trabajadores con las mismas características reciben salarios distintos en función del sector donde habitan. Wacquant (2014) considera a los estigmas como diferenciaciones basadas en el desprestigio que surgen de la mirada común del resto. La estigmatización de los barrios segregados, dificulta el ingreso de sus habitantes al mercado laboral, es usual que sus habitantes deban esconder su barrio de residencia para tener la oportunidad de encontrar un cargo digno. Los empleadores, a menudo, evitan contratar a trabajadores de minorías raciales, de estatus socioeconómico bajo, o provenientes de sectores degradados de la ciudad. En las áreas residenciales pobres segregadas suele proliferar el desempleo. Los habitantes segregados de la ciudad tienen una menor capacidad de acceso a los servicios, lo cual repercute en sus oportunidades de desarrollo. Es así que la segregación

“puede manifestarse en el uso diferencial de los medios de transporte, de los servicios públicos como la enseñanza y la salud, de los lugares de ocio y de recreación, entre otros” (Molinatti 2013, 119).

El aislamiento “encadena a las personas a un lugar, reduciendo sus espacios de interacción, limitando sus contactos a aquellas personas de su misma condición y, como consecuencia, reforzando su situación de pobreza y vulnerabilidad y reproduciendo en una especie de círculo vicioso sus condiciones de vida” (Molinatti 2013, 141). La falta de interacción con otras clases dificulta la creación de un capital social que favorezca la inserción en el mercado laboral. Las personas que residen en áreas segregadas no suelen tener acceso a redes y contactos que les permitan acceder al empleo formal. En este sentido, el lugar de residencia se convierte en un medio capaz de obstaculizar o facilitar las oportunidades de acceso al mercado de trabajo.

2.6. Síntesis de la discusión teórica

En síntesis, las aglomeraciones metropolitanas se han expandido a pasos agigantados. A raíz de los procesos de crecimiento, las ciudades de la región latinoamericana han adoptado nuevas configuraciones cada vez más fragmentadas, discontinuas y heterogéneas. Diversos autores han asociado a la periurbanización con la movilidad residencial de los distintos estratos socioeconómicos presentes en la ciudad. Para Di Virgilio (2014) tanto la movilidad como las trayectorias residenciales están dadas por las oportunidades, los apremios y las limitaciones que tiene cada hogar para satisfacer sus necesidades habitacionales.

En términos generales, se puede aseverar que el territorio periurbano, alguna vez considerado como el territorio de los despojados, se ha convertido en un destino llamativo para las familias. En toda investigación sobre estrategias o trayectorias residenciales hay implícita una idea, no toda la población accede por igual al espacio residencial. La evidencia disponible revela que el incremento de la migración intrametropolitana ha contribuido al aumento de los niveles de segregación. En términos generales, la segregación tiene una dimensión “objetiva” asociada a la homogeneidad, y una dimensión “subjetiva” asociada al desprestigio de específicos barrios de la ciudad.

Resulta fundamental entender a la movilidad como un proceso que define la configuración del territorio. La evolución de los estudios de movilidad deja traslucir una tendencia: ya no se

considera al capital económico como el único factor determinante de los desplazamientos; la noción de capital social está ocupando un rol cada vez más importante. En términos generales, existen dos tipos de aproximación a la problemática de la migración intraurbana, la “macro” y la “micro”. Las aproximaciones teóricas “macro” utilizan estadísticas agregadas; son muy útiles si lo que se busca es entender cómo funciona el mercado inmobiliario. Por otro lado, las aproximaciones “micro” analizan los factores que intervienen en la decisión de permanecer en la misma vivienda o trasladarse a otra; prácticamente estudian la relación entre los ciclos de vida y las trayectorias residenciales. Los enfoques “macro” han sido ampliamente preferidos por los economistas y los geógrafos mientras que los “micro” han sido preferidos por los sociólogos y antropólogos. Se considera que no debería existir una separación entre ambas perspectivas; a fin de cuentas, la movilidad residencial es un proceso en el que intervienen las decisiones familiares y también el mercado de la vivienda. La presente investigación propone un abordaje transescalar para el análisis de la causalidad y los efectos de los movimientos residenciales.

La segregación residencial concebida como la distribución desigual de los estratos en el territorio tiene un carácter dinámico. La misma, puede cambiar en la medida que cambian los patrones de movilidad residencial intraurbana. Tal como explican Rodríguez y Arriagada, “las pautas recientes de movilidad intrametropolitana constituyen factores de agudización de la segregación” (Rodríguez y Arriagada, 2004). No se debe olvidar que la segregación, a fin de cuentas, es un proceso inherente a la vida de las urbes. Sin embargo, en la actualidad, ha adquirido mayor relevancia por las consecuencias que se le atribuyen.

Capítulo 3

Contextualización

Este capítulo se encuentra dividido en dos apartados. En el primer apartado se desarrolla el estado del arte temático en el que se presentan una serie de investigaciones que han abordado la temática de la movilidad residencial intraurbana y su incidencia en la agudización de la segregación en las ciudades. Por otro lado, en el segundo apartado se justifica la elección del caso de estudio.

3.1. Estado del arte temático

Distintos autores han asociado a la movilidad residencial con una serie de fenómenos. Bayona y López (2010) explican que los procesos de segregación y movilidad residencial están relacionados. En su investigación titulada: “Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona” manifiestan que las elevadas tasas de movilidad han tenido un impacto en los indicadores de segregación. De acuerdo a Bayona y López (2010), la movilidad residencial de los inmigrantes responde a dinámicas de adaptación y de movimiento ascendente. Los autores entienden a la periurbanización de Barcelona como un resultado de la movilidad residencial; movilidad asociada a la aparición de nuevos mercados de vivienda y al desarrollo de nuevas redes de transporte público.

Los resultados de la investigación revelan que un porcentaje importante de la población extranjera ha elegido desplazarse desde el centro histórico hacia las periferias de la ciudad. La distribución espacial diferenciada de los migrantes en Barcelona responde a múltiples factores, tales como: el nivel de ingresos, el nivel de estudios, las actividades que realizan, entre otros. Evidentemente, todo análisis de los procesos de asentamiento de la población en el territorio demanda superar la escala cantonal o municipal, se debe incorporar a todo el espacio metropolitano. La participación de la población extranjera en la movilidad residencial de Barcelona se ha incrementado de forma sostenida. En el año 2000, el 7,7% de los movimientos intermunicipales fueron protagonizados por extranjeros. Para el año 2008, el porcentaje de desplazamientos de residentes no españoles alcanzó el 45% del total. Las estrategias residenciales de las familias deben entenderse como una consecución de movimientos en sentido ascendente.

Por otro lado, Rodríguez entiende a la segregación como un producto de “la distribución desigual de los grupos socioeconómicos en el territorio metropolitano” (Rodríguez 2008, 50). En su trabajo titulado: “Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro Metrópolis de América Latina” explica que la segregación puede asumir distintas formas. Las distintas formas de segregación están asociadas a la desconexión de los grupos socioeconómicos, a la localización de las plazas de empleo, a la calidad del transporte público, etc. De acuerdo a Rodríguez (2008), la movilidad intrametropolitana contribuye a la segmentación socioeconómica, a la localización periférica de los estratos pobres. Para el autor, la segmentación socioeconómica de las metrópolis ha producido fragmentación. Las nuevas formas urbanas producto de la movilidad tienen caracteres insulares, se conforman como islas que suelen ser homogéneas en términos socioeconómicos, separadas por una serie de barreras y obstáculos.

La evidencia muestra que las probabilidades de laborar en una parroquia diferente a la de residencia se incrementan con el nivel socioeconómico de los ciudadanos. Sin embargo, los barrios que acogen a los hogares más pobres tienden a presentar índices de salida superiores. En este sentido, en las ciudades latinoamericanas existen todavía áreas altamente segregadas que no pueden acceder a las oportunidades de empleo. Es importante comprender que la segregación puede manifestarse de diversas maneras. Las personas no sólo viven en las ciudades, sino que se desplazan, trabajan, estudian, etc. La segregación puede entenderse como la desconexión entre los distintos grupos socioeconómicos y también en términos de acceso diferenciado a los puestos de trabajo, sistemas de transporte, espacios públicos, entre otros. Las políticas para la dotación de vivienda social y las regulaciones implementadas por los municipios parecen tener un efecto directo en la ubicación de los estratos pobres. Los datos presentados por Rodríguez (2008) muestran que la movilidad intrametropolitana no es un medio para aproximarse a los empleos. En algunas ciudades latinoamericanas, los estratos pobres se ven obligados a desplazarse a las periferias, pero sus puestos de trabajo siguen concentrados en las áreas centrales. La distancia entre residencia y trabajo parecería afectar a todos los estratos socioeconómicos, aunque no se puede negar que afecta más a los estratos bajos.

En la misma línea de Rodríguez (2008), Pinto (2007) señala que la movilidad, la vulnerabilidad y la segregación socioespacial guardan relación. De acuerdo al autor, el lugar de residencia determina el nivel de accesibilidad a la estructura de oportunidades disponibles

en la ciudad, como las distintas infraestructuras y el mercado laboral. Pinto (2007) explica que la movilidad residencial no sólo genera segregación, también genera vulnerabilidad. El autor entiende a la movilidad residencial como una estrategia de las familias para solventar sus necesidades. En su trabajo titulado: “Movilidad espacial, vulnerabilidad y segregación socioespacial” plantea que moverse implica adquirir, perder o reducir activos fundamentales para la reproducción social. Pinto (2007) considera que las dinámicas de producción y valorización del suelo han tenido un impacto importante sobre la morfología urbana, han contribuido a su expansión y también a su diferenciación socioespacial.

Según Pinto, “la movilidad espacial (particularmente la residencial) puede tener fuertes repercusiones sobre la vulnerabilidad de las familias o individuos, sobre todo en aquellos de bajos ingresos” (Pinto 2007, 169). En esta línea, la noción de geografía de oportunidades puede utilizarse para expresar la relación existente entre la movilidad, la segregación y la vulnerabilidad. En gran parte de las ciudades latinoamericanas, la migración intraurbana ha influido considerablemente en los procesos de expansión periférica. Las formas de ocupación del territorio se producen al margen de las relaciones entre el Estado, el mercado y la sociedad. Se debe entender que los conjuntos habitacionales populares, las favelas, los lujosos condominios cerrados, entre otros, son la expresión de la estratificación social imperante. En términos generales, el modelo de urbanización de las ciudades brasileras es sumamente segmentado. Los hallazgos presentados por Pinto (2007) revelan que los desplazamientos no solo producen expansión, también incrementan los niveles de segregación y auto segregación socioespacial de la población. Los movimientos residenciales modifican la composición sociodemográfica de las ciudades, generan selectividades específicas. Resulta fundamental entender que todo desplazamiento tiene su impacto, una familia puede desplazarse para incrementar su capital físico (vivienda propia) sacrificando su acceso al mercado laboral, a los servicios educativos, etc.

Módenes (1998) explica que en las últimas décadas, los procesos de movilidad residencial han sido estudiados desde cuatro ópticas. La primera entiende a la movilidad como un producto de la demanda residencial; la segunda se ha concentrado en los criterios concretos que intervienen en la selección de una vivienda; la tercera se ha centrado en la oferta residencial y la cuarta ha estudiado la relación entre el individuo y las redes sociales próximas. De acuerdo a Módenes (1998) el mercado inmobiliario juega un rol fundamental en los procesos de movilidad residencial, éste interactúa con las preferencias familiares y con las influencias

contextuales. En su estudio titulado: “Flujos espaciales e itinerarios biográficos: la movilidad residencial en el área de Barcelona” el autor define a la segregación como un proceso de distribución desigual de los diferentes grupos en las regiones urbanas. Módenes (1998) considera que la segregación es una derivación de las disfunciones del mercado inmobiliario que no cuenta con una oferta flexible.

La vivienda no es sólo un objeto de consumo, es también un objeto clave de representación social. En los procesos de movilidad residencial intervienen selectividades: demográficas, socioeconómicas y geográficas. Las personas que eligen desplazarse suelen estar concentradas en determinados tramos de edad. Junto con la edad: el nivel de escolaridad, el nivel de ingresos y la categoría profesional condicionan las actitudes frente a la movilidad y su capacidad de ejecutarla. La movilidad hacia los extremos de las ciudades ocurre porque los sectores del mercado que tradicionalmente se ubicaban en el centro ahora se ubican en las periferias. En su investigación Módenes expresa que la segregación se construye y se mantiene por la existencia de flujos diferenciales de movilidad residencial.

Di Virgilio (2014), en su investigación titulada: “Diferencias sociales en los procesos de movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires” manifiesta que la temática de la movilidad residencial ha recibido muy poca atención en el campo de los estudios urbanos latinoamericanos. De acuerdo a Di Virgilio (2014), la densidad de los procesos de movilidad está dada por una serie de factores económicos y sociales complejos que permean en las decisiones adoptadas por los hogares. Distintos autores han estudiado la influencia que tienen los cambios en los ciclos de vida sobre la movilidad residencial. Este tipo de trabajos han dejado a un lado la dimensión territorial de los procesos de movilidad. La evidencia sugiere que la posición que ocupa cada familia en el territorio refleja su posición en el espacio social; la movilidad residencial no se puede comprender al margen del sistema de estratificación. En Buenos Aires, los estratos bajos son más móviles que los estratos medios. En las ciudades latinoamericanas la incorporación al mercado formal de empleo no siempre permite generar el capital económico necesario para una inserción urbana plena que garantice la accesibilidad a los bienes y servicios fundamentales. En este sentido, la lógica del mercado se impone a la lógica de la necesidad. La posibilidad de moverse puede entenderse como una forma de capital.

Bayona y Pujadas (2014) explican que en las últimas décadas, los movimientos migratorios en Madrid y Barcelona se han triplicado. De acuerdo a estos autores, la movilidad se ha convertido en el “instrumento más importante en la redistribución de la población a escala metropolitana” (Bayona y Pujadas, 2014: 261). En su investigación titulada: “Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona” manifiestan que la movilidad ha contribuido a la reducción del número de pobladores en las áreas centrales de las urbes. Los datos presentados revelan que el crecimiento acelerado de las periferias ha producido el incremento de las diferenciaciones en el territorio y la especialización de los sectores residenciales.

Finalmente, Delaunay y Dureau (2004) en su trabajo titulado: “Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá” manifiestan que el anhelo de cambiar de barrio de residencia no es más que un elemento entre otros que componen los procesos de movilidad residencial. La evidencia muestra que la forma de tenencia de la vivienda influye en las probabilidades de desplazarse; ser arrendatario multiplica por cuatro la probabilidad de acortar la permanencia en una vivienda. A intensidad igual de la movilidad, “los grupos privilegiados eligen la movilidad residencial, mientras que otros grupos la padecen” (Delaunay y Dureau, 2004: 110). En Bogotá, las familias prefieren trasladarse a una residencia en las cercanías a la anterior. Al permanecer en el mismo barrio, el individuo mantiene su relación con la aglomeración, con su contexto familiar. En las ciudades latinoamericanas, independientemente del estrato social, se advierte una agregación espacial de las familias. En materia de movilidad, el reagrupamiento por afinidades sociales contribuye a la construcción de espacios segregados.

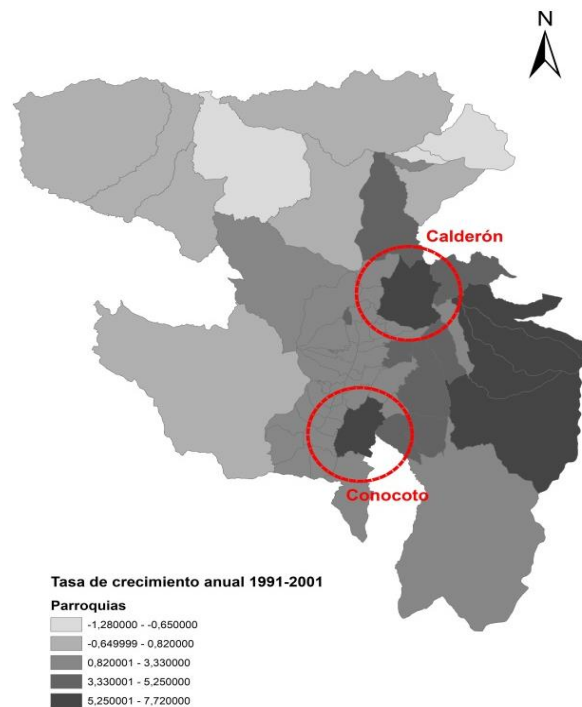
3.2. Justificación del caso

Como se mencionó anteriormente, diversos autores han asociado a la movilidad residencial con los procesos de segregación socioespacial. La movilización de los distintos estratos en el territorio del DMQ no es una novedad, ha ocurrido desde siempre. A principios del siglo XX, las élites ocupaban el centro histórico; tras la construcción del ferrocarril se trasladaron a las urbanizaciones Mariscal Sucre y Simón Bolívar. El Plan Regulador de Jones Odriozola (1944-1945) contribuyó al fraccionamiento del territorio por funciones; afianzó la segmentación social del espacio, al ubicar a los estratos altos en el norte de la ciudad y a los estratos bajos en el sur. En el Plan Regulador del año 1973 se incorporaron suelos rurales a la mancha urbana provocando un boom en el fraccionamiento de las haciendas; este plan

identificó a Cumbayá, Los Chillos y Calderón como futuras áreas de crecimiento. A partir de los años 80, la ciudad de Quito comienza a expandirse aceleradamente hacia las áreas rurales y valles cercanos; esta expansión generó procesos de periurbanización, fragmentación y segregación.

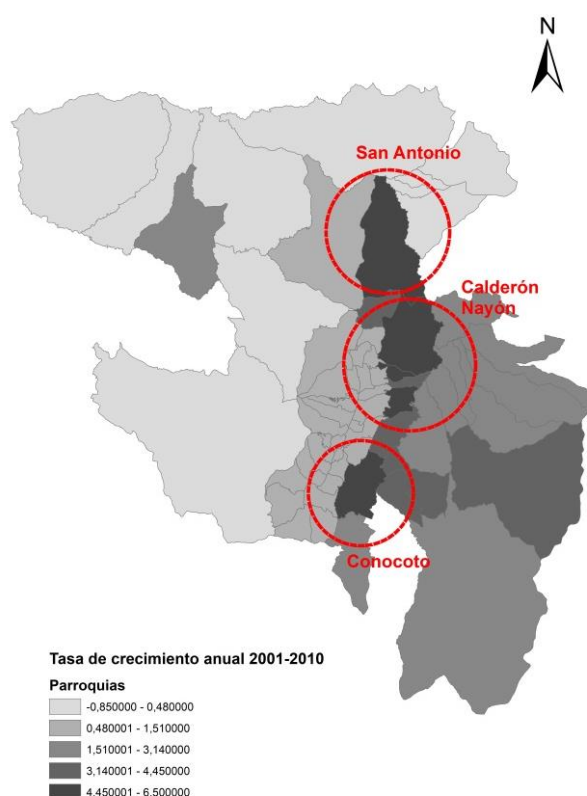
En las últimas décadas, los límites del DMQ se han desbordado hacia las laderas del Pichincha y hacia los valles. Si bien, existe un consenso respecto al hecho de que la movilidad residencial ha contribuido a la agudización de la segregación y de la fragmentación del espacio periurbano; todavía se sigue entendiendo al periurbano como una unidad homogénea, aislada. El periurbano del DMQ está constituido por territorios diversos, con una historia diversa. No todas las parroquias del periurbano del distrito se han densificado al mismo ritmo, no todas han acogido a los grandes flujos de movilidad residencial. En este sentido, resulta importante caracterizar al periurbano quiteño, estudiar su configuración y los rasgos particulares de los espacios que lo conforman. La evidencia recabada muestra que el incremento de los niveles de movilidad residencial efectivamente ha contribuido a la configuración de nuevos procesos de segregación en el periurbano; estos procesos deben entenderse como procesos diversos, diferentes en cada espacio del territorio.

Figura N° 1. Tasas de crecimiento anual 1991-2001, DMQ



Fuente: INEC

Figura N° 2. Tasas de crecimiento anual 2001-2010, DMQ



Fuente: INEC

El estudio de la influencia de la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación se realizó en el territorio periurbano del DMQ, territorio sumamente heterogéneo, ocupado por familias de diversos estratos. A lo largo de la investigación, se entendió al periurbano “como una zona transitoria entre lo urbano y lo rural, de predominio urbano, que ofrece una amplia gama de recursos” (Hernández 2016, 5). Para la elección de los casos de estudio se revisaron una serie de datos cuantitativos obtenidos de fuentes secundarias. En primer lugar, los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) revelan que dos parroquias rurales del DMQ han tenido un crecimiento poblacional considerable, éstas son Calderón y Conocoto (Figura N°1 y Figura N°2). En el período intercensal 2001-2010, Calderón registró una tasa de crecimiento de 6,50% y Conocoto una de 4,83%.

La parroquia de Calderón está ubicada al noreste del DMQ, fue fundada en el año de 1897. En Calderón existen aproximadamente 57 urbanizaciones cerradas (León, 2015). La consolidación de esta parroquia inició en el año de 1930 con la construcción de la

Panamericana Norte. De acuerdo a Durán, Martí y Mérida (2016), a raíz de la construcción de esta vía, comenzaron a surgir las primeras expresiones de división territorial. Los hogares pertenecientes a los estratos superiores se asentaron en los alrededores de este eje mientras que los más humildes se ubicaron en las periferias. Diversos autores han caracterizado a Calderón como “un pueblo dormitorio”; esto por el hecho de que un importante porcentaje de su población económicamente activa se desplaza fuera de sus límites por motivos de trabajo; se calcula que en esta parroquia se generan 70.000 desplazamientos diarios al “hipercentro”. A finales del siglo XX, la urbanización de Calderón comenzó a adquirir nuevas proporciones. Una serie de constructores y empresas inmobiliarias desarrollaron proyectos de vivienda para las nuevas clases medias que obtuvieron créditos a través del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

De acuerdo a la revista Ekos, la oferta de proyectos inmobiliarios en Calderón se encuentra concentrada en 3 barrios: Carapungo, San José de Morán y Parque de los Recuerdos. Los precios de las viviendas en este sector oscilan entre \$25.000 y \$150.000 dependiendo de ubicación y características constructivas.

Tabla N° 2. Oferta de proyectos inmobiliarios, Calderón

Carapungo	San José de Morán	Parque de los Recuerdos
<p>Número de proyectos: 8 Rango del área ofertada: entre 75 y 116 m² Precio promedio m²: \$612</p>	<p>Número de proyectos: 18 Rango del área ofertada: entre 72 y 125 m² Precio promedio m²: \$647</p>	<p>Número de proyectos: 12 Rango del área ofertada: entre 42 y 120 m² Precio promedio m²: \$567</p>
<p>La oferta está dada por casas adosadas, pareadas y departamentos. En este barrio se pueden encontrar viviendas de 75 m² por un precio promedio de \$52.650 y viviendas de 110 m² por un precio de \$60.000</p>	<p>La oferta está dada por casas adosadas, pareadas y departamentos. En este barrio se pueden encontrar viviendas de 72 m² por un precio de \$42.600 y viviendas de 110 m² por un precio de \$80.000</p>	<p>La oferta está dada por casas adosadas, pareadas y departamentos. Los precios promedio oscilan entre \$38.700 por una vivienda de 71 m², hasta \$72.000 por una vivienda de 120 m²</p>

Fuente: Revista Ekos

Por otro lado, la parroquia de Conocoto está ubicada al sureste del DMQ y pertenece al Valle de los Chillos. Tiene una superficie de 56 km² y una topografía sumamente irregular. El

terreno que bordea la ribera del río San Pedro es prácticamente plano; sin embargo, el terreno que bordea la Loma de Puengasí posee una pendiente bastante pronunciada. El nombre Conocoto proviene de la palabra quichua Cunugcutu, constituida por los vocablos Cunug (abrigada) y Cutu (loma). La construcción de la carretera Quito-Conocoto-Sangolquí, influyó decisivamente en el desarrollo de la parroquia. A raíz de la construcción de la misma, Conocoto se convirtió en un punto de paso forzoso para todo aquel que viajaba al Valle de los Chillos. Con la implementación de la Ley de Reforma Agraria, la fisonomía de la parroquia cambió para siempre. La puesta en vigencia de esta ley marcó el fin de las haciendas y también el fin de la producción agrícola y ganadera. La necesidad de viviendas, la amplia oferta de terrenos y la proximidad al centro consolidado de Quito hizo que un porcentaje importante de familias elijan trasladarse.

En Conocoto, 150 barrios se encuentran ubicados en áreas urbanizables. De acuerdo a la revista Ekos, la oferta de proyectos inmobiliarios se encuentra concentrada en 3 barrios específicos: Armenia I, Armenia II y La Salle. Los precios de las viviendas son sumamente variados, oscilan entre \$32.000 y \$185.000.

Tabla N° 3. Oferta de proyectos inmobiliarios, Conocoto

Armenia I	Armenia II	La Salle
<p>Número de proyectos: 11 Rango del área ofertada: entre 75 y 154 m² Precio promedio m²: \$721</p>	<p>Número de proyectos: 15 Rango del área ofertada: entre 61 y 225 m² Precio promedio m²: \$728</p>	<p>Número de proyectos: 9 Rango del área ofertada: entre 63 y 120 m² Precio promedio m²: \$699</p>
<p>La oferta está dada por casas adosadas, pareadas y departamentos. En este barrio se pueden encontrar viviendas de 90 m² por un precio promedio de \$58.000 y viviendas de 228 m² por un precio de \$162.000</p>	<p>La oferta está dada por casas adosadas, pareadas y departamentos. En este barrio se pueden encontrar viviendas de 61 m² por un precio de \$37.000 y viviendas de 250 m² por un precio de \$185.000</p>	<p>La oferta está dada por casas adosadas y pareadas. Los precios promedio oscilan entre \$32.000 por una vivienda de 63 m², hasta \$112.000 por una vivienda de 107 m²</p>

Fuente: Revista Ekos

En base a los datos revisados se consideró pertinente elegir a los barrios *San José de Morán* y *Armenia II* como los casos de estudio. Estos dos barrios se han convertido en territorios

receptores; en este sentido, convocarían a una proporción importante de los flujos de movilidad residencial. Una vez definidas las áreas de estudio, se procedió al análisis de las causas y efectos de la movilidad. Se decidió estudiar a las parroquias de Calderón y Conocoto para poder visualizar que los espacios periurbanos asumen distintas características en función de sus particularidades territoriales y poblacionales. Para poder apreciar un verdadero cambio en los patrones de movilidad se estableció un recorte temporal de 20 años. Los datos de los Censos de Población y Vivienda pueden proporcionar la información necesaria para estudiar la configuración de geografías desiguales en el período 1990-2010.

El DMQ tiene una superficie de 4.235,2 kilómetros cuadrados; cerca del 12% de la mencionada superficie puede considerarse como el área urbana consolidada. La población urbana del DMQ se ha multiplicado por siete en los últimos sesenta años; “el patrón de crecimiento del distrito tiene una marcada diferencia territorial: las periferias crecen más; el hipercentro, menos; y el centro histórico incluso decrece” (Barrera y Novillo 2017, 147). En este sentido, es evidente que el periurbano es un territorio que merece ser estudiado. La movilidad residencial hacia las parroquias rurales se ha incrementado en las últimas décadas; esta movilidad diferente para los distintos estratos ha configurado espacios heterogéneos, con variados niveles de accesibilidad y calidad de vida.

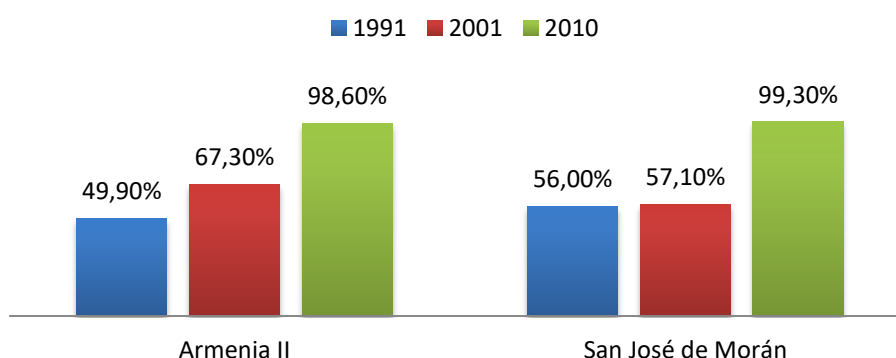
Capítulo 4

Movilidad residencial, principales resultados

4.1. Desconcentración de comercios y servicios

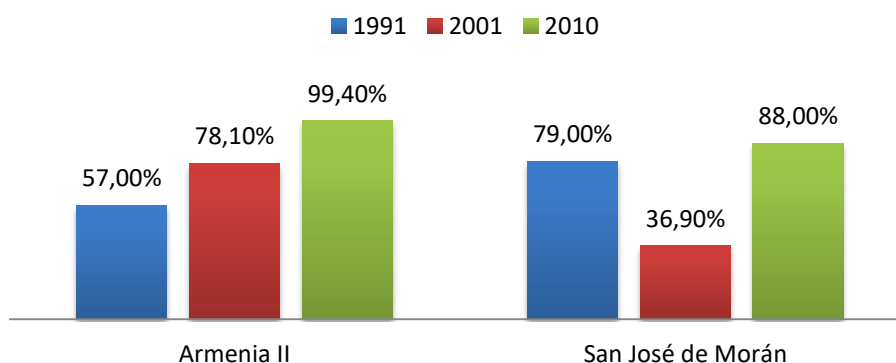
Los datos de los Censos de Población y Vivienda revelan que los asentamientos periurbanos han sufrido grandes transformaciones en las últimas tres décadas. En lo referente a la dotación de servicios, se pudo observar que el abastecimiento de agua por red pública ha crecido (Figura N°3). En la década de los noventa, solamente el 49.90% de las viviendas en el barrio Armenia II accedían a los servicios municipales de suministro de agua (Figura N°3). Cabe mencionar que el porcentaje de viviendas que acceden al servicio de recolección de basura también ha crecido (Figura N°4). La literatura explica que las redes de servicios juegan un rol fundamental en la movilización de los actores urbanos; en este sentido, es importante analizar su evolución en los barrios Armenia II y San José de Morán.

Figura N°3. Abastecimiento de agua por red pública



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

Figura N° 4. Eliminación de la basura por carro recolector



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

4.2. Desarrollo de proyectos urbanos

En la década de los noventa, San José de Morán se convirtió en un destino atrayente para las empresas constructoras y comenzó a poblarse. Diversos autores afirman que el “boom” habitacional se produjo porque la alcaldía de Paco Moncayo implementó su plan de abastecimiento de agua potable en el año 2002. Hasta el año 2016, la Panamericana Norte era la única vía que conectaba a la parroquia Calderón con el resto de Quito. La congestión de esta arteria (60.000 vehículos por día) generaba malestar en los moradores del sector; y es por ello que, en el transcurso de la alcaldía de Augusto Barrera, se planteó que era necesaria la construcción de un intercambiador. En septiembre de 2016 se inauguró el intercambiador de Carapungo, obra que redujo significativamente los tiempos de viaje y que beneficia directamente a los 250.000 habitantes de la parroquia Calderón. Evidentemente, en materia de vialidad, las obras ejecutadas por la alcaldía buscan mitigar los efectos negativos del crecimiento urbano descontrolado.

Por otro lado, en los últimos 30 años el barrio Armenia II se ha poblado progresivamente. Las haciendas y las villas campestres de la década de los setenta se parcelaron dando y se convirtieron en amplias urbanizaciones. Muchos piensan que la construcción de la Autopista General Rumiñahui (1977), principal eje de conexión entre el Valle de los Chillos y el cantón Quito, contribuyó al fortalecimiento del mercado inmobiliario en el sector.

4.3. Gestión institucional del suelo

No se puede estudiar la influencia de la planificación urbana en la expansión periférica sin antes comprender su evolución. En la década de los cuarenta se elabora la primera propuesta de planificación para la ciudad de Quito, el Plan Jones Odriozola (1942). Éste propone la división funcional de la ciudad a partir de tres actividades fundamentales: vivienda, trabajo y esparcimiento; y su configuración espacial en tres zonas: la clase obrera al sur, la clase media al centro y la clase alta al norte. Por primera vez en la historia de la ciudad, el Municipio vio la necesidad de introducir cierta racionalidad en el proceso urbano. Diversos autores han caracterizado al Plan Jones Odriozola como un plan limitado y descontextualizado, que plantea una imagen deseada de la ciudad en base a ideales espacialistas importados del exterior. Carrión (1992) explica que si bien el Plan Jones Odriozola concibe a la planificación como algo deseable y alcanzable, no se puede negar que su propuesta global carece de fundamentación en la realidad.

En la década de los sesenta, inicia un auge de la construcción producto de la creación del Banco de la Vivienda y las asociaciones mutualistas. La rápida expansión de la ciudad y el renacer de los movimientos cooperativos plantearon nuevos retos. El Plan Director de Urbanismo (1967) nace ante la necesidad de planificar el desarrollo de la ciudad; propone una nueva zonificación para toda el área urbana con centros especializados, jerarquizados y diferenciados. Muchos consideran que el principal valor del Plan Director de Urbanismo radica en su especificidad normativa; éste define por primera vez: usos del suelo, dimensiones mínimas de parcelas, retiros y alturas de edificación. Es evidente que los primeros ejercicios de ordenamiento de Quito fueron ejercicios esencialmente arquitectónicos, buscaban guiar el desarrollo físico espacial de la ciudad.

En la década de los setenta, en el contexto del boom petrolero, se elabora un nuevo Plan Director (1973); por primera vez se caracteriza a Quito como una región, como un Área Metropolitana. Si bien el Plan Director no fue aprobado por el Consejo Municipal, dejó sentado un importante precedente, los territorios no consolidados también hacen parte de la urbe. En la década de los ochenta, se implementó el Plan Quito (1981). En este plan se incorporaron nuevas definiciones como: suelo urbanizable, áreas de expansión, áreas de reserva ecológica, entre otras. Como en el Plan Director, se concibió a la ciudad como un sistema articulado a los valles colindantes.

El Municipio del DMQ ha implementado siete planes de ordenamiento en total. En términos generales, cada uno establece ejes de intervención distintos; no se puede percibir que exista una continuidad de visiones. En el período de análisis se han formulado y aprobado en el DMQ tres Planes de Ordenamiento Territorial. En la administración de Paco Moncayo se elaboró el “Plan General de Desarrollo Territorial” (PGDT) con un corte temporal 2006–2010; en la administración de Augusto Barrera el “Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial” (PMOT) con un corte temporal 2012–2022; y en la administración de Mauricio Rodas el “Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial” (PMDOT) con un corte temporal 2015–2025.

Con metodologías distintas los tres plantean la necesidad de frenar la expansión urbana. En Ecuador, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) tienen la facultad de decidir los usos del suelo. Las administraciones municipales, a través del Consejo Metropolitano, ha realizado varias actualizaciones al Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS). En la última

modificación del plan se incluyeron dos nuevas modalidades de uso y ocupación: residencial rural 1 y residencial rural 2. La inclusión del uso residencial rural permite la construcción de urbanizaciones en territorios periféricos que estaban reservados para producción agrícola. Anteriormente, las fincas vacacionales en las áreas de Tumbaco, Puembo, Yaruquí, Puéllaro y Atahualpa no podían ser reconocidas como urbanizaciones, actualmente ya pueden reconocerse de este modo. Ciertamente, determinadas acciones del Municipio han influido en la expansión periférica de la ciudad.

La amplia incorporación de suelo urbano en el sur, en el norte y en los valles adyacentes a la ciudad, no se ha detenido en los últimos años, pese a la existencia de planes que aparentemente se plantean regular esa distorsión. La siguiente tabla muestra que en cada plan elaborado se ha ampliado la superficie urbana. En este sentido resulta sumamente paradójico que se hable de ciudad compacta, cuando al mismo tiempo se sigue adicionando superficie urbana a la ya existente.

Tabla N° 4. Síntesis de las propuestas de ampliación de la superficie urbana de la Ciudad de Quito, de acuerdo a los planes urbanísticos ejecutados (1942-2012)

Plan urbano de Quito	Año	Ampliación de la superficie urbana (Ha)
Plan Jones Odriozola	1942	3.776
Plan Director de Urbanismo	1967	7.355
Plan Director Quito y su Área de influencia	1973	6.976
Plan Quito Esquema Director	1981	8.992
Plan Estructura Espacial Metropolitana	1992	19.014
Plan General de Desarrollo Territorial	2001-2009	31.809
Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial	2012-2022	38.492

Fuente: Arias e Higuera 2016

4.4. Oferta inmobiliaria

Actualmente las viviendas ofertadas en el DMQ se sitúan principalmente en el área periurbana: en el Sur de Quito se concentra el 5,5% de la oferta, en Calderón y Pomasqui el 8,8%, en el Valle de Cumbayá el 14%, y en el Valle de los Chillos el 16% (Gamboa, 2016). En Quito, los promotores inmobiliarios recomiendan ampliamente la compra de viviendas en conjuntos cerrados. Erazo explica que los promotores han sabido aprovechar el miedo de las familias; las revistas inmobiliarias explotan la idea de que vivir seguro es vivir en una urbanización. Los lemas más recurrentes utilizados en las revistas incluyen: “vigilancia permanente”, “guardianía 24 horas”, “sistemas electrónicos de seguridad”, entre otros. En

Quito, el 70% de proyectos ofertados en la periferia cuentan con seguridad privada (Erazo, 2009).

Tabla N° 5. Características de los proyectos de vivienda ofertados, Armenia II

Proyecto	Constructora	Estado	Oferta	Área	N° Hab	Precio	Costo m2
Conjunto Habitacional Jade	SFC Construction	En construcción	Casa	163 m2	3	135.500	831,29
			Casa	135 m2	2	98.800	731,85
Alcázar de Sevilla	Romero y Pazmiño	En construcción	Casa	126 m2	3	122.000	968,25
Edén de los Arupos	MYC Constructora	En construcción	Casa	150 m2	3	125.000	833,33
Belle Vue	Ledesmaconstruir	En construcción	Casa	152 m2	3	139.000	914,47
Monteluz	Muñoz Duque Constructores	En planos	Casa	200 m2	3	159.000	795,00
Conjunto Residencial Nerea	H I Desinging CIA. LTDA	En construcción	Casa	365 m2	4	324.291	888,47
			Casa	268 m2	3	278.250	1038,25
			Casa	218 m2	3	227.000	1041,28
Acuarela II	Mutualista Pichincha	En venta	Casa	110 m2	3	115.000	1045,45
Conjunto Residencial Remi	H I Desinging CIA. LTDA	En construcción	Casa	180 m2	3	260.000	1444,44
La Rivera	Constructora Mejía Alemán	En venta	Casa	130 m2	3	127.000	976,92
Portal de Cilicia	EDIFIER	En planos	Casa	98 m2	3	69.900	713,27
Cipreses de la Armenia	VAINCO	En construcción	Casa	105 m2	3	93.540	890,86

Fuente: Plusvalía

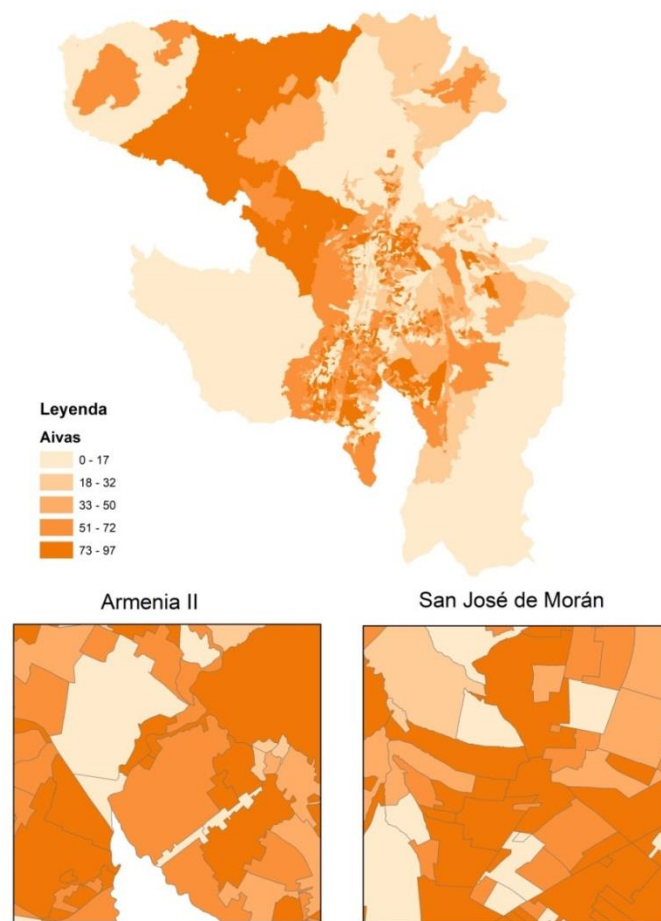
Tabla N° 6. Características de los proyectos de vivienda ofertados, San José de Morán

Proyecto	Constructora	Estado	Oferta	Área	N° Hab	Precio	Costo m2
Conjunto San Jorge	G&C Inmobiliaria	En construcción	Casa	128 m2	3	89.900	702,34
			Casa	106 m2	3	74.900	706,60
Conjunto Campiña de Morán	Inmofondocasa CIA. LTDA	En venta	Casa	118 m2	4	85.000	720,34
Conjunto Tierra del Sol III	Constructora Barraqueta	En construcción	Casa	68 m2	2	59.990	882,21
Conjunto Tierra del Sol II	Constructora Barraqueta	En venta	Casa	82 m2	3	69.990	853,54
			Casa	72 m2	3	63.990	888,75
Casa en venta	-	En venta	Casa	80 m2	3	59.900	748,75
Casa en venta	-	En venta	Casa	150 m2	3	69.000	460,00
Casa en venta	-	En venta	Casa	300 m2	4	160.000	533,33
Casa en venta	-	En venta	Casa	70 m2	3	55.000	785,71
Casa en venta	-	En venta	Casa	88 m2	3	69.000	784,09

Fuente: Plusvalía

Los datos revelan que en Armenia II predomina la venta de casas en conjuntos residenciales cerrados (Tabla N°5). En general, estos conjuntos cuentan con amplias áreas comunales y servicio de guardianía. Actualmente, el precio del metro cuadrado de construcción en Armenia II bordea los \$900. Por otro lado, en San José de Morán la oferta inmobiliaria es más variada; no predomina la venta de casas en conjuntos cerrados, sino la venta de casas en lotes independientes (Tabla N°6). El metro cuadrado de construcción en este barrio bordea los \$700.

Figura N° 5. Áreas de Intervención Valorativa (AIVAS), 2013



Fuente: Municipio del DMQ

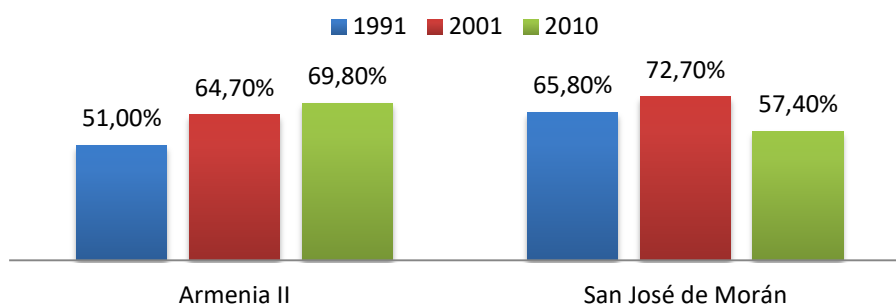
El Municipio del DMQ calcula anualmente el valor del suelo urbano (Figura N°5). Para este cálculo se establecen valores referenciales por metro cuadrado para cada Área de Intervención Valorativa (AIVA). En Armenia II, el costo del suelo bordea los \$70 por metro cuadrado. Por otro lado, en San José de Morán, el mismo bordea los \$95. Los datos revelan que los terrenos en el periurbano no siempre son baratos. En el caso de Armenia II, los promotores adquieren

lotes asequibles que luego son transformados en conjuntos residenciales para las clases más aventajadas.

4.5. Preferencias habitacionales y expectativas de ascenso

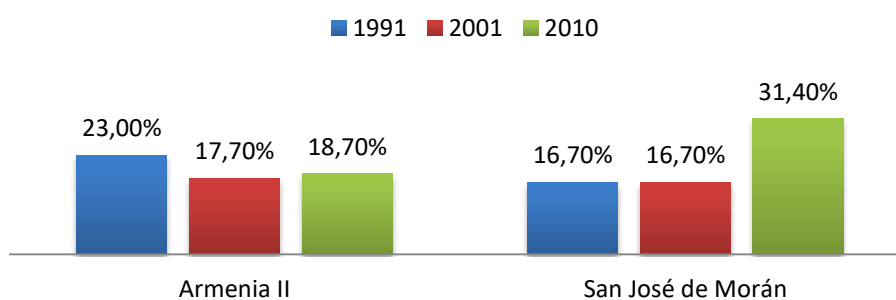
En materia de tenencia de la vivienda, los datos de los Censos de Población y Vivienda muestran que en Armenia II, el porcentaje de viviendas propias ha crecido (Figura N° 6). Si bien, en ambos barrios predomina el régimen de tenencia propia, no se puede negar que en San José de Morán un importante porcentaje de la población arrienda sus viviendas (Figura N°7).

Figura N° 6. Viviendas en régimen de tenencia propia



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

Figura N°7. Viviendas en régimen de tenencia arrendada



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

El territorio periurbano se ha ido poblando paulatinamente en las últimas dos décadas (Tabla N°7). Si se analizan las tasas de crecimiento de los barrios Armenia II y San José de Morán, se puede notar que en el período intercensal 2001-2010 se registra un importante incremento poblacional (Tabla N°8). En términos generales, podría decirse que estos asentamientos se han convertido en verdaderos núcleos atractores.

Tabla N° 7. Población total

Año	Armenia II	San José de Morán
1991	2.825	1.299
2001	2.258	927
2010	5.387	3.682

Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

Tabla N°8: Tasas de crecimiento poblacional

Período intercensal	Armenia II	San José de Morán
1991-2001	- 2,22%	- 3,32%
2001-2010	9,08%	14,79%

Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

4.5.1. Encuesta sobre trayectorias residenciales

En el Ecuador, los Censos de Población y Vivienda no contienen indicadores que permitan medir los niveles de movilidad intraurbana de las familias. Para poder identificar los factores que intervienen en la decisión de trasladarse al periurbano se diseñó una encuesta sobre trayectorias residenciales. Dado que la población total de los barrios San José de Morán y Armenia II es finita, se asumió que la proporción muestral seguía una distribución de probabilidad normal. De modo que, para que el nivel de confianza provisto por la muestra sea del 95% y el error de estimación no sea mayor al 4%, el tamaño n de la muestra se calculó de la siguiente manera:

$$n = \frac{N * Z\alpha^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z\alpha^2 * p * q}$$

Donde:

n es el tamaño de la muestra

N es la población total de cada uno de los barrios a investigar (San José de Morán: 3682 hab.; La Armenia II: 5387 hab.)

$Z\alpha$ es igual a 1,96 y corresponde al argumento de la función de distribución de probabilidad normal de media 0 y de desviación estándar 1 para que el nivel de confianza sea del 95%

p es igual a 0,05 y corresponde a la proporción esperada

q en este caso es igual a 0,95 (1 - p)

d es igual a 0,05 y corresponde al coeficiente de precisión (precisión del 5%)

De esta forma:

$$n_{\text{San José de Morán}} = \frac{3682 * 1.96^2 * 0.05 * 0.95}{0.05^2 * (3682 - 1) + 1.96^2 * 0.05 * 0.95}$$

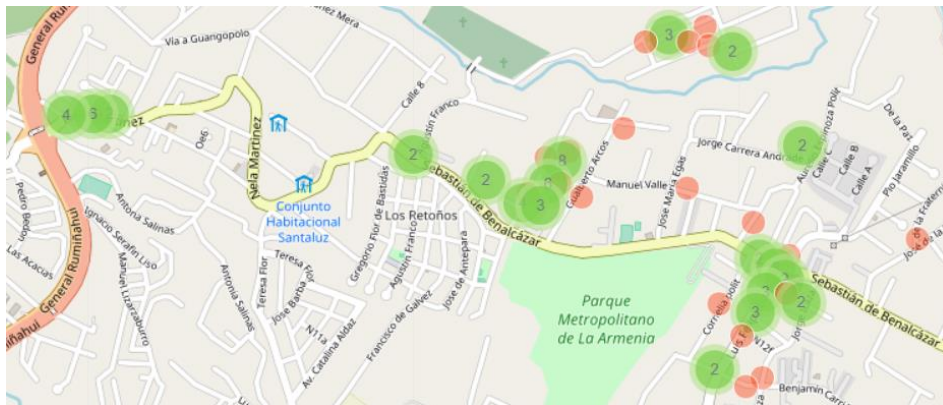
$$n_{\text{San José de Morán}} = 72$$

$$n_{\text{Armenia II}} = \frac{5387 * 1.96^2 * 0.05 * 0.95}{0.05^2 * (5387 - 1) + 1.96^2 * 0.05 * 0.95}$$

$$n_{\text{Armenia II}} = 72$$

La encuesta sobre trayectorias residenciales se concibió como un instrumento de recolección de información de carácter específico, información que no puede encontrarse en las bases oficiales. Para el levantamiento de los datos se utilizó la aplicación “KoBoToolbox” desarrollada por “Harvard Humanitarian Initiative”. Esta aplicación ofrece la opción de geotiquetar cada entrada y verificar cómo avanza la recolección en tiempo real (Figura N°8 y Figura N°9). A continuación se presentan los principales resultados obtenidos en campo:

Figura N° 8. Puntos de levantamiento de la información, Armenia II



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018 y KoBoToolbox

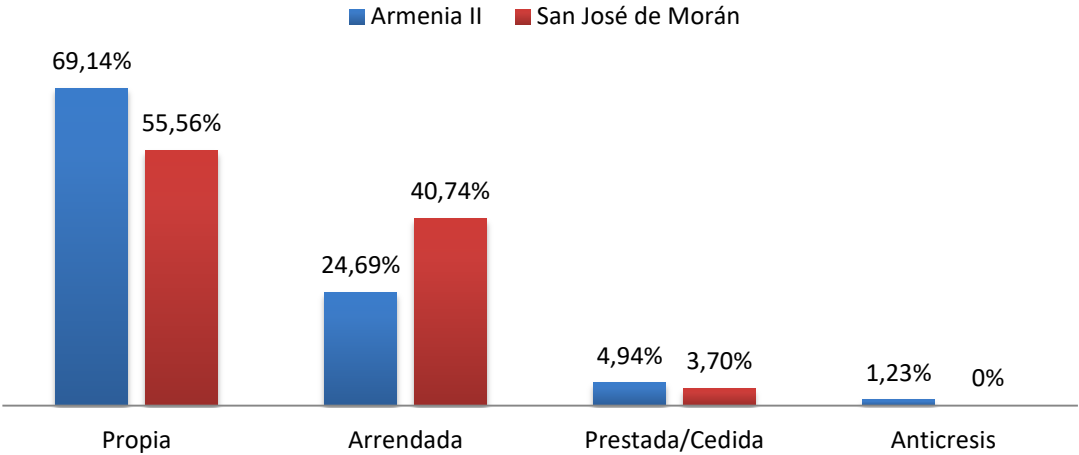
Figura N°9: Puntos de levantamiento de la información, San José de Morán



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018 y KoBoToolbox

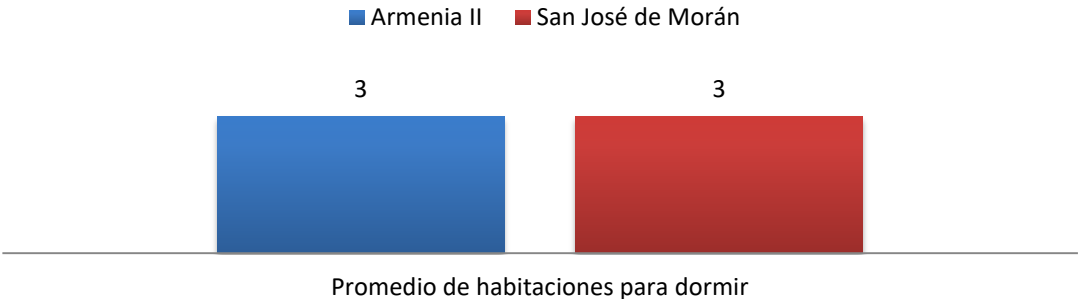
En los barrios Armenia II y San José de Morán ubicados en el periurbano del DMQ la gran mayoría de las viviendas son propias (Figura N°10). La información levantada revela que en promedio, las mismas, cuentan con 3 habitaciones para dormir (Figura N°11).

Figura N° 10. Régimen de tenencia de las viviendas



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

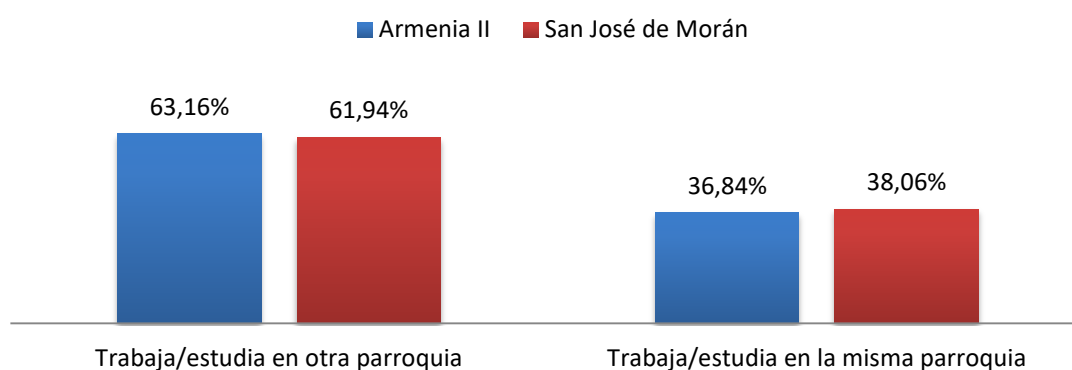
Figura N° 11. Promedio de habitaciones para dormir



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

En lo referente a la movilidad cotidiana de las familias; en Armenia II, el 63.16% de los padres y madres de familia no trabajan en la parroquia Conocoto (Figura N°12). A diario deben recorrer largas distancias para trasladarse a sus oficinas. De similar forma, en San José de Morán, el 61.94% de los padres y madres de familia no trabajan en la parroquia Calderón (Figura N°12). En términos generales, se puede notar que en el DMQ existe un claro desajuste territorial entre los sitios de trabajo y los sitios de residencia.

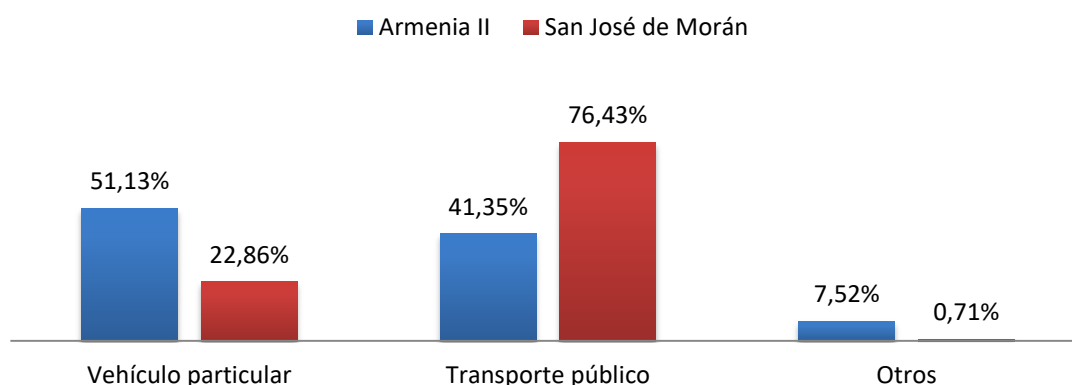
Figura N° 12. Lugar de trabajo de los padres y madres de familia



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

La información levantada revela que en Armenia II, sólo el 22.86% de los padres y madres de familia utilizan el transporte público para sus desplazamientos (Figura N°13). Evidentemente, en este barrio, el vehículo particular tiene un papel fundamental en la movilidad cotidiana de las familias. Esto no ocurre en San José de Morán, en donde el 76.43% de los padres y madres se desplazan en transporte público (Figura N°13). La separación entre residencia y trabajo parece afectar a todos los grupos socioeconómicos.

Figura N° 13. Medios de movilización de los padres y madres de familia

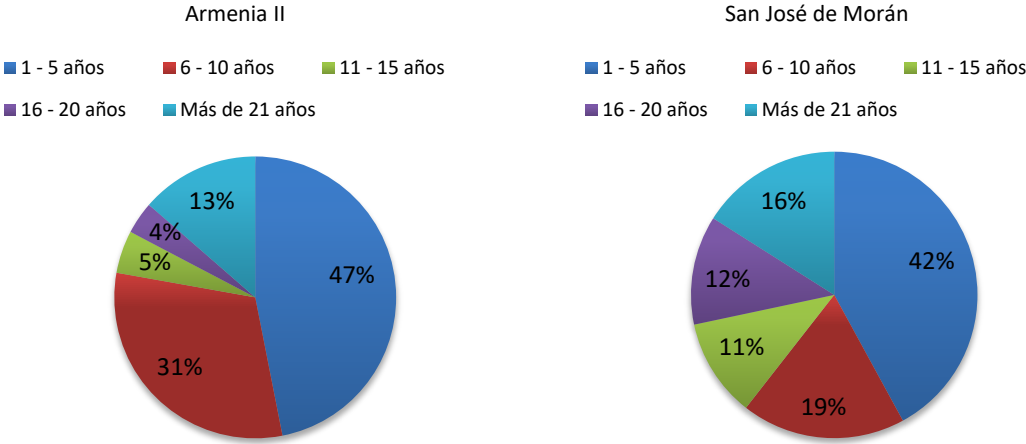


Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

Los datos indican que la urbanización de los barrios estudiados se intensificó en las últimas dos décadas. En Armenia II, el 78% de los encuestados afirmaron que se trasladaron al barrio en los últimos 10 años (Figura N°14). Del mismo modo, en San José de Morán el porcentaje de encuestados que han vivido 10 años o menos en el barrio alcanza el 61% (Figura N°14). La movilidad residencial de las familias sin duda ha contribuido a la expansión de la mancha

urbana. En términos generales, se podría decir que el territorio periurbano se ha convertido en un destino atrayente para las clases medias.

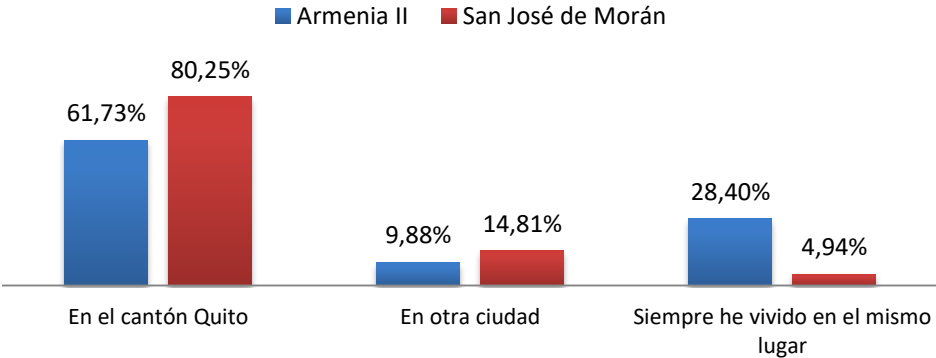
Figura N° 14. Número de años que la familia reside en la vivienda



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

En lo referente a los flujos de movilidad residencial; en Armenia II, el porcentaje de familias que vivían en el Cantón Quito antes de trasladarse al periurbano alcanza el 61.73% (Figura N°15). Por otro lado, en San José de Morán este porcentaje alcanza el 80.25% (Figura N°15). Los datos indican que los actuales habitantes de estos barrios, en su mayoría, no son autóctonos.

Figura N° 15. Lugar de residencia anterior al actual



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

Los actuales habitantes del barrio Armenia II, migraron desde diversos puntos del DMQ (Figura N°16). Un importante porcentaje de los flujos de movilidad residencial se originaron en los barrios: San Carlos, Carcelén y El Inca, ubicados al norte de la ciudad. En términos generales, podría decirse que el barrio Armenia II ha acogido a familias provenientes de los sectores norte y centro-sur.

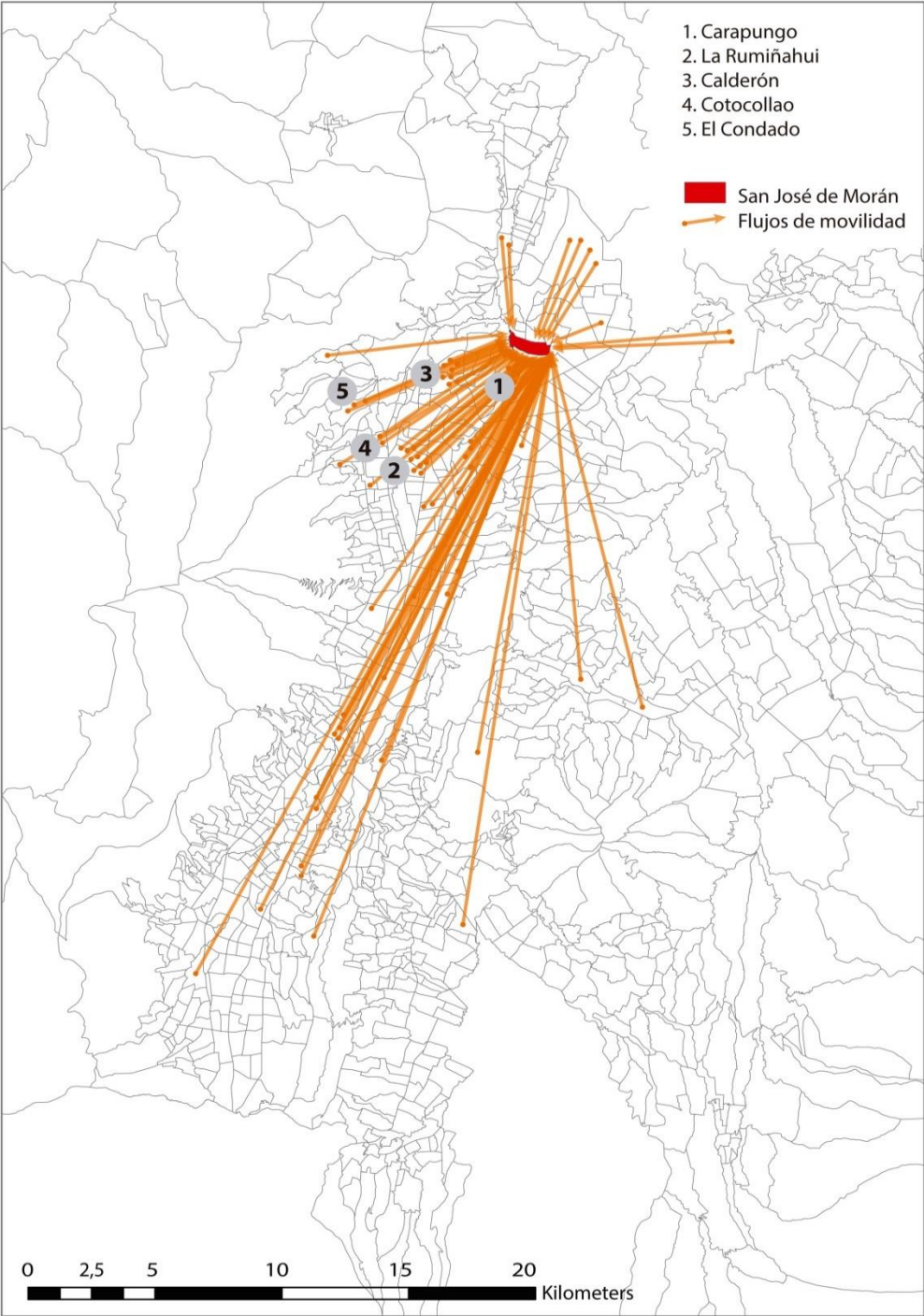
Figura N° 16. Flujos de movilidad, Armenia II



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

Por otro lado, el barrio San José de Morán ha acogido primordialmente a familias que ya solían habitar en el norte de la ciudad (Figura N°17). Un importante porcentaje de los flujos de movilidad residencial se originaron en: Carapungo, La Rumiñahui, Calderón, Cotocollao y El Condado. Se pudo identificar que los casos de familias que se trasladaron desde el sur de la ciudad son muy puntuales.

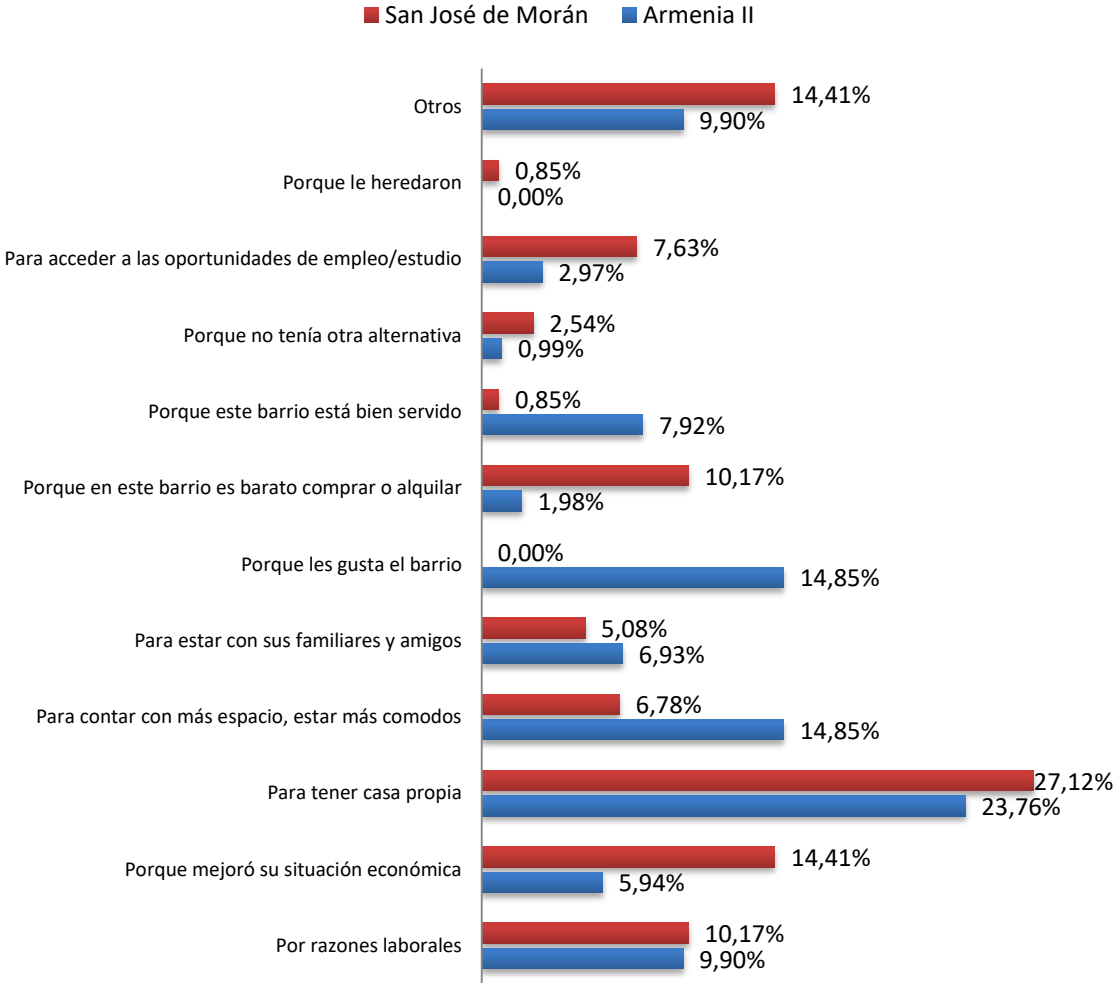
Figura N° 17. Flujos de movilidad, San José de Morán



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

La información levantada revela que las familias elijen trasladarse al periurbano por una serie de razones. Un porcentaje importante de los encuestados afirmaron que se desplazaron para satisfacer su anhelo de contar con una casa propia (Figura N°18). Se pudo evidenciar que la cercanía a los familiares y la cobertura de servicios no juegan un rol primordial en la elección residencial.

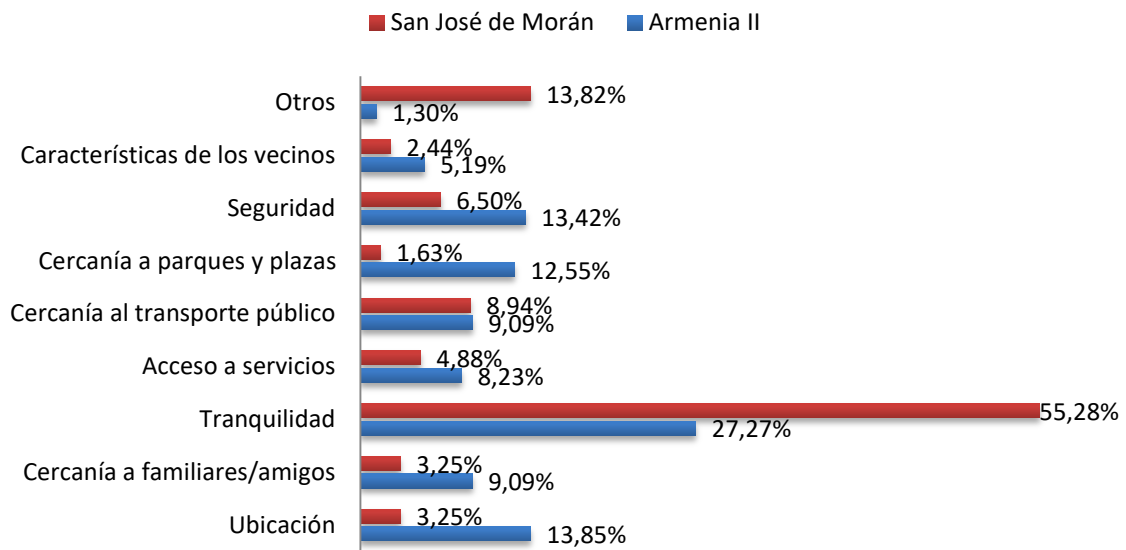
Figura N° 18. Razones para trasladarse al periurbano



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

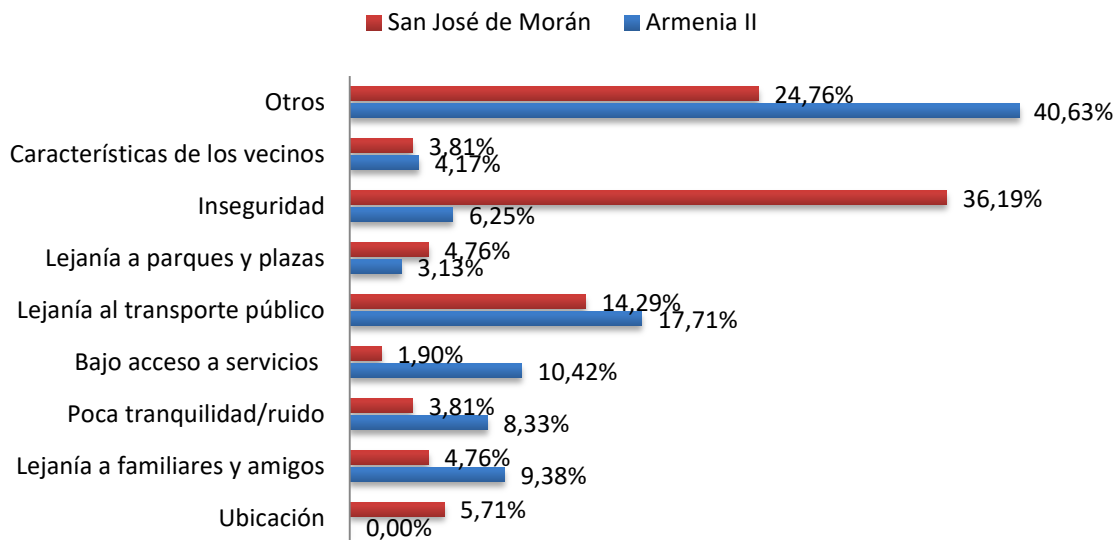
Los habitantes del barrio Armenia II expresaron que les gusta la tranquilidad y la seguridad que brinda esta locación (Figura N°19). El 17.71% de los entrevistados manifestaron que uno de los principales obstáculos que presenta el barrio es la lejanía a los servicios de transporte público (Figura N°20). La evidencia muestra que los habitantes del barrio San José de Morán consideran a la inseguridad como un rasgo que reduce el atractivo del sector (Figura N°20).

Figura N° 19. Rasgos que otorgan atractivo al barrio



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

Figura N° 20. Rasgos que reducen atractivo al barrio

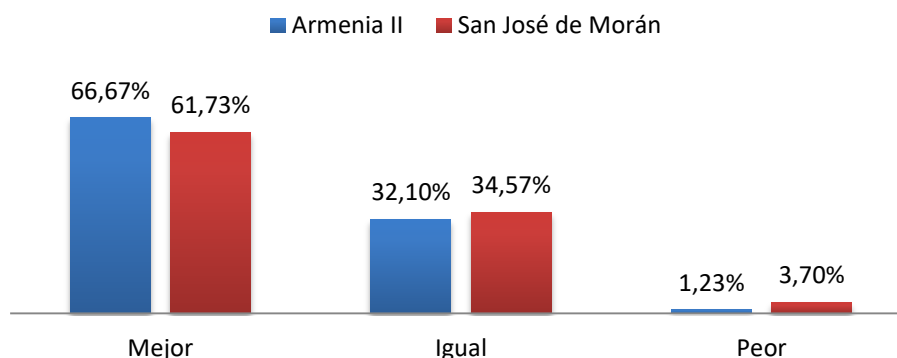


Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

En Armenia II, el 66.67% de los encuestados afirmaron que la situación de su familia mejoró cuando se trasladaron al periurbano (Figura N°21). Adicionalmente el 67.90% expresó que no cambiaría su lugar de residencia si tuviera la oportunidad (Figura N°22). Algo similar ocurre en San José de Morán, en donde el porcentaje de encuestados que no cambiarían su lugar de residencia alcanza el 60.49% (Figura N°22). Hasta hace dos décadas, se asociaba al

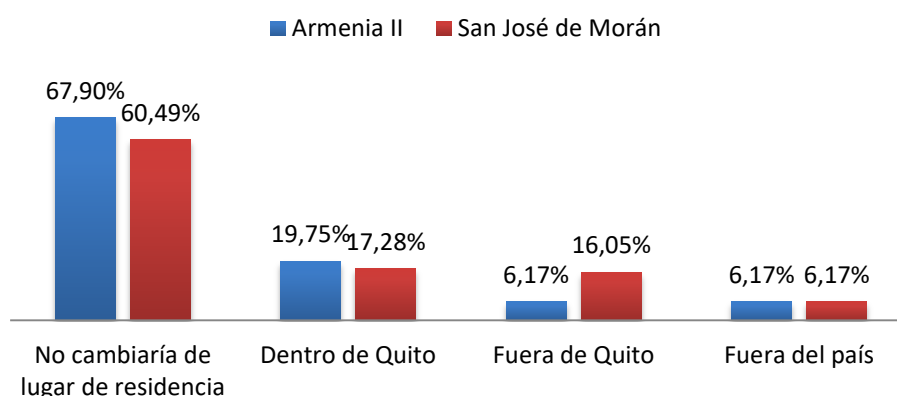
periurbano con la movilidad descendente. Evidentemente, en la actualidad, el periurbano se ha convertido en el territorio de la clase media en ascenso.

Figura N° 21. Valoración de la situación actual de las familias (¿Cómo está su familia en relación con el lugar en el que vivían antes?)



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

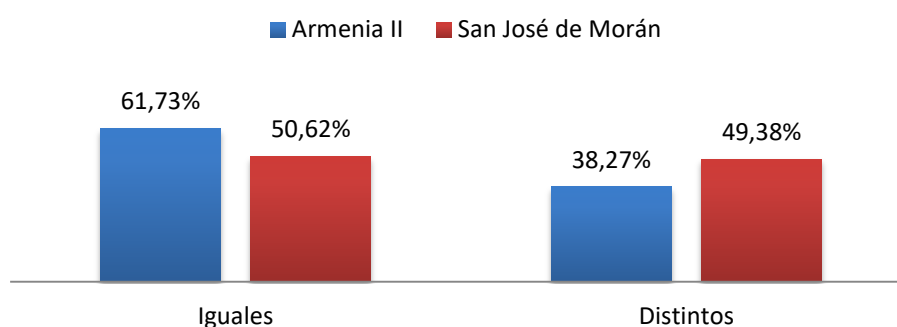
Figura N° 22. Valoración de las expectativas de las familias (¿Dónde le gustaría vivir?)



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

El porcentaje de encuestados que se consideran iguales a sus vecinos alcanza el 61.73% en Armenia II y el 50.62% en San José de Morán (Figura N°23). La información levantada revela que las personas miden la igualdad en términos de clase social, costumbres y valores. La interacción entre vecinos de la misma clase es deseada, no así la interacción entre vecinos de distinta clase. Los hogares pertenecientes a los estratos medio y medio-alto manifestaron que no necesitan relacionarse con aquellos vecinos que no son sus iguales. Parecería que en el periurbano los grupos minoritarios son percibidos como un inconveniente; varios encuestados caracterizaron a los miembros de estos grupos como problemáticos, poco solidarios, entre otros.

Figura N° 23. Valoración de la percepción de igualdad con los vecinos



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

4.6. Hallazgos

A continuación se presentan los hallazgos obtenidos tras el análisis teórico y empírico realizado alrededor de la noción de movilidad residencial. En primer lugar, se pudo identificar que los procesos de urbanización acelerada de las periferias quiteñas son procesos recientes. La densificación de los barrios Armenia II y San José de Morán ocurrió en los últimos 10 años. Evidentemente, la movilidad de las familias en el territorio ha contribuido a la expansión de la mancha urbana. En el caso latinoamericano la movilidad residencial juega un rol fundamental en la configuración de los asentamientos periurbanos, cosa que no ocurre en las ciudades europeas, en donde la relocalización de las actividades industriales parece guiar el crecimiento. Di Virgilio (2011), como ya se mencionó anteriormente, define a la movilidad residencial como un producto de las oportunidades que ofrece el mercado. En el caso particular del DMQ: el mercado inmobiliario, el mercado de empleo, la oferta de servicios y la gestión institucional del suelo, por sí solas no definen la dirección de los flujos de movilidad. Al parecer son las necesidades habitacionales (preferencias y expectativas de las familias), las que juegan un rol primordial en la decisión localizativa.

Diversos autores, entre ellos, Módenes (2004) explican que la tasa de movilidad residencial de los propietarios es inferior. La evidencia recabada en campo valida esta afirmación. Las familias que se trasladan al periurbano quiteño, dejan el centro de la ciudad, porque anhelan tener una vivienda propia. Claramente, la vivienda en régimen de tenencia propia es una forma de capital que en la mayoría de casos simboliza ascenso social. Aproximadamente el 65% de los encuestados afirmaron que se encuentran mejor ahora que habitan en el periurbano y son dueños de sus inmuebles, también manifestaron que no planean mudarse en el futuro. Solamente el 10% de los encuestados se trasladaron al periurbano por razones

laborales, el 90% restante atribuyeron sus movimientos a factores familiares. Si bien, la inserción en el mercado de trabajo no es un motivo de traslado, indudablemente el nivel de ingresos determina el tipo de vivienda que ocuparán las familias.

Cabe mencionar que los datos confirman que los procesos de movilidad residencial involucran a todos los estratos. Los márgenes de la ciudad han sido ocupados por estratos altos, medios y bajos. Tal como expone Mansilla (2011), la periferia ya no puede caracterizarse como un espacio residual que acoge solamente a aquellos en condición económica vulnerable. Ciertamente, los territorios periurbanos se están densificando, complejizando y diversificando. De acuerdo a Cuenya (2011) la desconcentración de los servicios ha conformado nuevas dinámicas de migración. En el caso del DMQ, la complejización del periurbano se manifiesta en la heterogeneidad de sus habitantes. El incremento del nivel de cobertura de las redes de servicios básicos en las últimas dos décadas claramente ha acrecentado el atractivo de los barrios estudiados. La evidencia muestra que en San José de Morán, el “boom” habitacional se produjo porque la alcaldía de Paco Moncayo implementó su plan de abastecimiento de agua potable en el año 2002.

En lo referente a las oportunidades, la lejanía de los asentamientos periurbanos parece afectar más a los estratos pobres. Las familias que cuentan con vehículos particulares no consideran que el hecho de vivir en el periurbano reduzca sus oportunidades de acceder a un empleo. Por otro lado, aquellos que no poseen vehículos caracterizan a la distancia como un limitante. Ante todo, la información recolectada revela que el deseo de vivir rodeado de personas “iguales” es un deseo universal. Tal como manifiesta Molinatti (2013), no se puede negar la predisposición de los grupos sociales a agruparse. Como ya se mencionó anteriormente, en el periurbano del DMQ, la interacción entre vecinos de la misma clase es deseada, no así la interacción entre vecinos de distinta clase. Los encuestados caracterizaron a los miembros de otros grupos (distintos al suyo) como “poco confiables”.

Podría decirse que los barrios Armenia II y San José de Morán son sumamente heterogéneos, en ellos habitan miembros de todos los estratos. Sin embargo se percibe que existe aislamiento social. La segregación ha cambiado de escala en el periurbano; en este sentido, los vecinos conviven pero no interactúan con aquellos que no pertenecen a su grupo, con aquellos a los que consideran “diferentes”. Claramente, en el periurbano quiteño ocurre lo que Prévot-Schapira (2001) conoce como la desaparición de los espacios públicos de interacción.

De acuerdo al autor, ya no hay unidad del conjunto urbano, sino un fenómeno de proximidad entre ricos y pobres caracterizado por las relaciones asimétricas.

Finalmente, resulta fundamental mencionar que el estudio de la variable movilidad residencial evidenció que los asentamientos en el periurbano adquieren distintas características dependiendo del estrato socioeconómico al que acogen. Los barrios Armenia II y San José de Morán poseen identidades particulares y principios de organización propios. Mientras que en Armenia II predomina la venta de casas en conjuntos residenciales cerrados con amplias áreas comunales y servicio de guardianía, en San José de Morán predomina la venta de casas en lotes independientes. Cabe mencionar que los actuales habitantes de Armenia II migraron desde diversos puntos del distrito. Un importante porcentaje de los flujos de movilidad residencial se originaron en los barrios: San Carlos, Carcelén y El Inca ubicados al norte de la ciudad. Por otro lado, el barrio San José de Morán ha acogido primordialmente a familias que ya solían habitar en el norte de la ciudad. Un importante porcentaje de los flujos de movilidad residencial se originaron en: Carapungo, La Rumiñahui, Calderón, Cotocollao y El Condado.

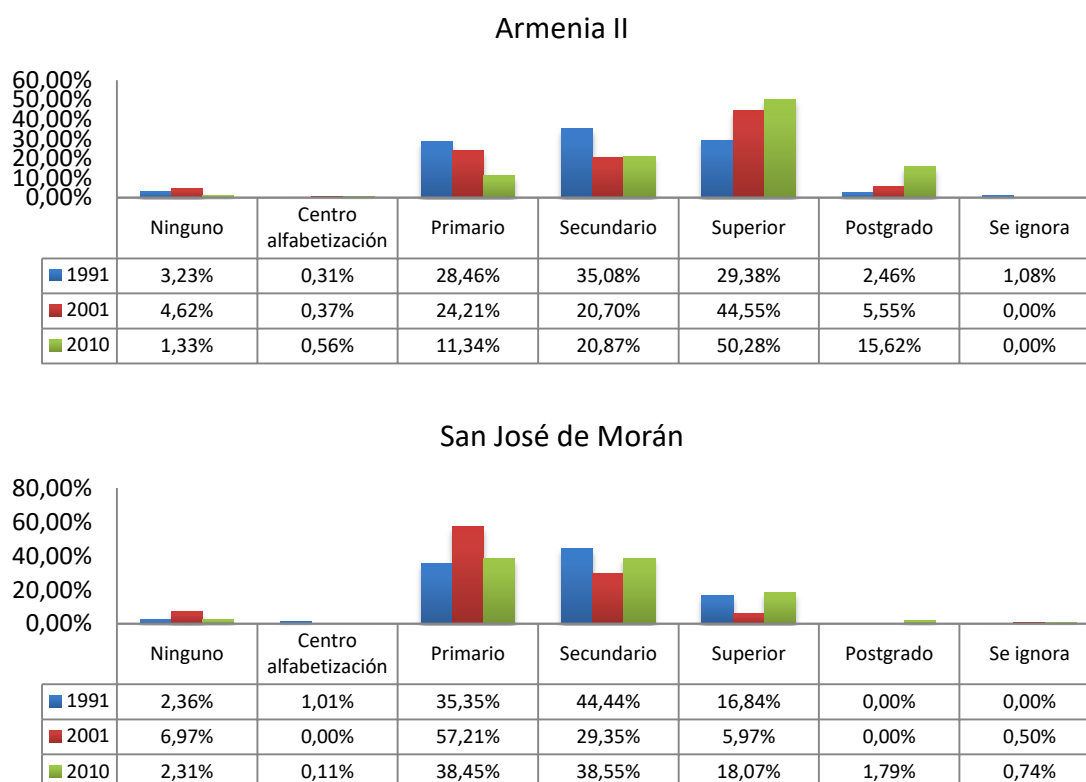
Capítulo 5

Segregación socioespacial, principales resultados

5.1. Distribución desigual de los estratos en el territorio

En lo referente a la composición social, los datos de los Censos de Población y Vivienda muestran que en los últimos veinte años, el barrio Armenia II ha acogido a habitantes que pertenecen a los estratos superiores. En el año 1991, solamente el 29.38% de los jefes de hogar que residían en Armenia II había completado el nivel de instrucción superior (Figura N°24). En el año 2010, el 50.28% había completado el mencionado nivel de instrucción (Figura N°24). Ciertamente, no se puede decir que un estrato específico ha ocupado el territorio periurbano. Cada asentamiento posee su propia composición social; por ejemplo, es evidente que el barrio Armenia II se ha convertido en un destino cotizado por las familias de clase media y media-alta (si se toma en cuenta al indicador nivel de instrucción del jefe de hogar como un indicador de estratificación). Por otro lado, el barrio San José de Morán ha acogido principalmente las familias de clase media y media-baja.

Figura N° 24. Nivel de instrucción del jefe de hogar

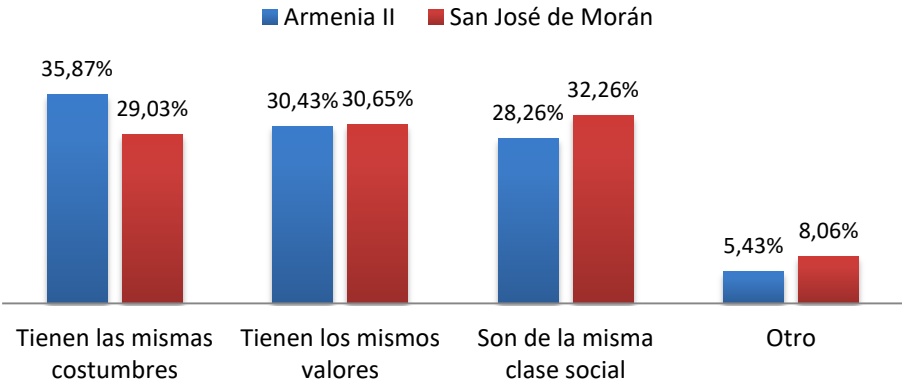


Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

Como ya se mencionó anteriormente, las encuestas levantadas revelaron que en el periurbano la interacción entre vecinos del mismo estrato socioeconómico es deseada, no así la interacción entre vecinos de distinto estrato. El porcentaje de encuestados que se consideran iguales a sus vecinos alcanza el 61.73% en Armenia II y el 50.62% en San José de Morán (Figura N°23). Los datos recogidos en campo confirman lo deducido a partir de los Censos de Población y Vivienda, no existe una homogeneidad absoluta en la composición social de los barrios estudiados.

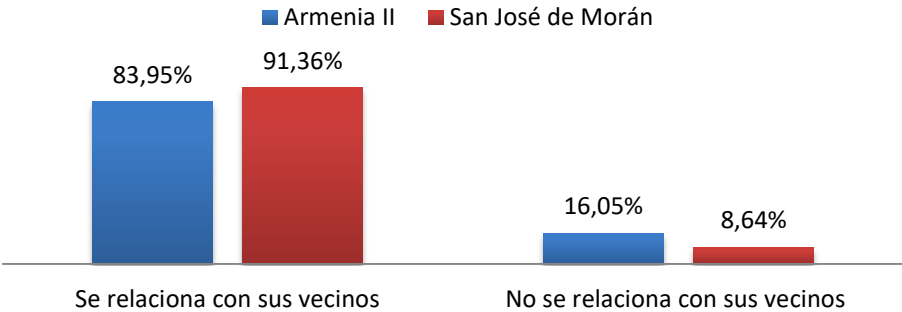
Al parecer, las costumbres, los valores y la clase social tienen un papel fundamental en la diferenciación de los distintos grupos que habitan en el territorio periurbano (Figura N°25). Las cifras obtenidas evidencian que existen grupos que eligen aislarse. El porcentaje de encuestados que afirmó no mantener ningún tipo de relación o interacción con sus vecinos alcanza el 16,05% en Armenia II y el 8,64% en San José de Morán (Figura N°26).

Figura N° 25. Factores que influyen en la percepción de igualdad



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

Figura N° 26. Valoración del nivel de relación entre vecinos



Fuente: Encuesta sobre movilidad residencial 2018

Los datos de los censos revelan que la composición social de los barrios ubicados en el periurbano ha cambiado con el paso de las décadas. Este hecho puede apreciarse con mayor claridad si se analizan los índices de segregación para los distintos estratos. En términos generales, “el índice de segregación (*IS*) mide la distribución de un determinado grupo en el espacio urbano” (Martori et al., 2006: 51). Varía entre 0 y 1; el primer valor corresponde a una distribución exactamente igualitaria y el segundo a una de máxima segregación. Su utilidad radica en que permite calcular la diferencia entre la proporción de individuos de un grupo y la proporción del resto de la población en cada unidad espacial. El índice de segregación se define como:

$$IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right| \quad 0 \leq IS \leq 1$$

Donde:

x_i es la población del grupo minoritario en el sector censal *i*

X es la población total del grupo minoritario en el barrio

t_i es la población total en el sector censal *i*

T es la población total del barrio

n es el número de sectores que conforman el barrio

Cabe mencionar que para poder medir la segregación primero se deben definir criterios que permitan distinguir a los estratos que ocupan el territorio en cuestión. En la presente investigación se eligió utilizar la variable nivel de instrucción del jefe del hogar como un proxy de medida del nivel socioeconómico. De este modo:

- Pertenecen al **estrato bajo**: Todos aquellos jefes de hogar que cuenten con un grado de instrucción equivalente o menor al centro de alfabetización
- Pertenecen al **estrato medio**: Todos aquellos jefes de hogar que hayan cursado el nivel de instrucción primario o secundario
- Pertenecen al **estrato alto**: Todos aquellos jefes de hogar que hayan cursado el nivel de instrucción superior o posgrado

Los datos muestran que en el barrio Armenia II, el porcentaje de habitantes pertenecientes al estrato alto ha crecido (Tabla N°9). A su vez, el porcentaje de habitantes pertenecientes a los estratos bajo y medio es cada vez menor (Tabla N°9). Todo indica que la composición social del barrio está cambiando. En el año de 1991, las familias de estrato medio conformaban el

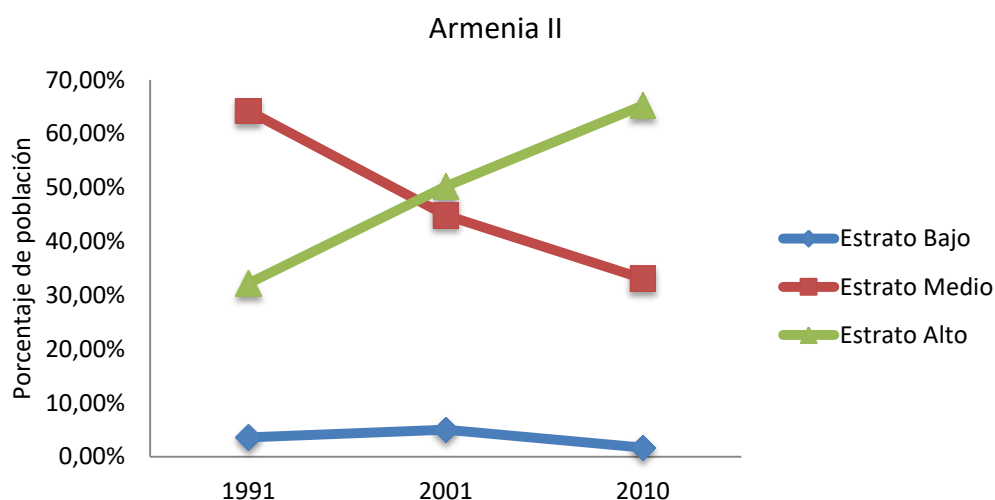
grupo poblacional más numeroso. Sin embargo, con el paso de los años, las familias de estrato alto se convirtieron en el grupo mayoritario.

Tabla N° 9. Porcentaje de población por estrato, Armenia II

Armenia II								
Estrato Bajo			Estrato Medio			Estrato Alto		
1991	2001	2010	1991	2001	2010	1991	2001	2010
3,58%	4,98%	1,69%	64,23%	44,83%	33,08%	32,19%	50,18%	65,23%
Variación	1,40%	-3,29%	Variación	-19,40%	-11,75%	Variación	17,99%	15,05%

Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

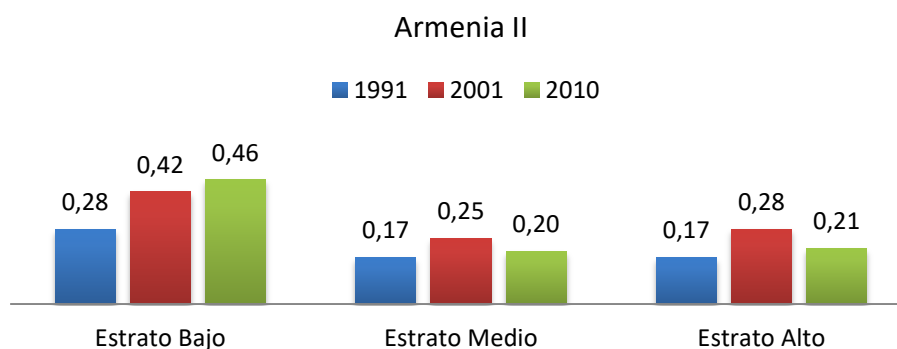
Figura N° 27. Porcentaje de población por estrato, Armenia II



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

A continuación se presentan los índices de segregación de los tres estratos identificados en el barrio Armenia II. Como se puede apreciar, el nivel de segregación de los estratos medios se ha mantenido estable en el período estudiado (Figura N°28). No así el nivel de segregación de los estratos bajos que ha crecido paulatinamente, pasando de 0.28 en 1991 a 0.42 en 2001 y a 0.46 en 2010 (Figura N°28). Todo indica que los hogares con menos recursos se encuentran concentrados en determinados sectores censales. Idealmente, para lograr una distribución equitativa en el territorio, el 46% de los mismos tendría que cambiar su sector de residencia.

Figura N° 28. Índice de segregación residencial, Armenia II



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

Tabla N° 10. Índice de segregación residencial, Armenia II

	Armenia II		
	Estrato Bajo	Estrato Medio	Estrato Alto
1991	0,28	0,17	0,17
2001	0,42	0,25	0,28
2010	0,46	0,20	0,21
Var 1991-2001	0,14	0,07	0,11
Var 2001-2010	0,04	-0,05	-0,07

Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

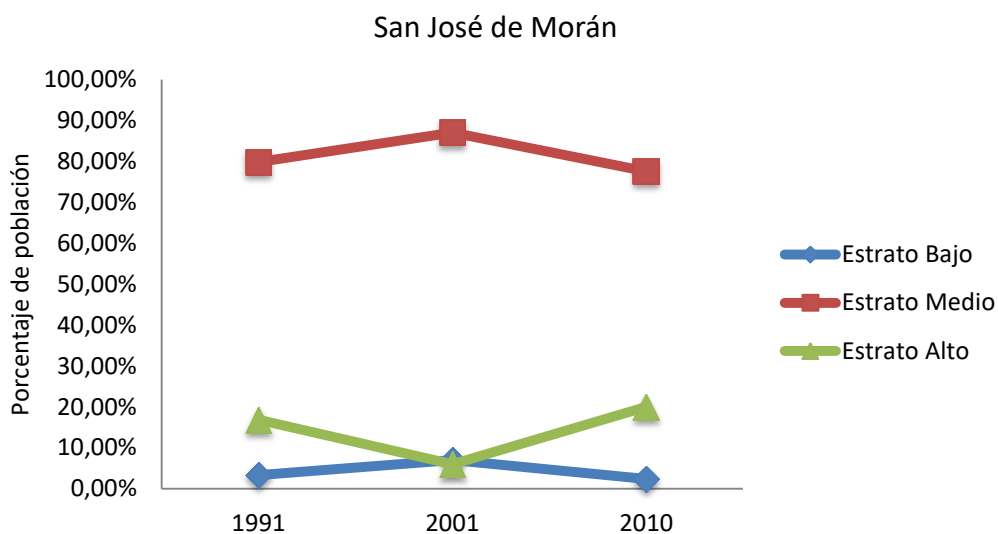
En el caso de San José de Morán, los datos muestran que el porcentaje de habitantes pertenecientes al estrato medio se ha mantenido en el tiempo (Tabla N°11). En términos generales, la proporción de habitantes pertenecientes a los estratos bajos y altos siempre ha sido pequeña en este barrio (Tabla N°11). Cabe mencionar que en el período intercensal 2001-2010 se evidencia un crecimiento significativo de los hogares con más recursos.

Tabla N° 11. Porcentaje de población por estrato, San José de Morán

San José de Morán								
Estrato Bajo			Estrato Medio			Estrato Alto		
1991	2001	2010	1991	2001	2010	1991	2001	2010
3,37%	7,00%	2,43%	79,80%	87,00%	77,57%	16,84%	6,00%	20,00%
Variación	3,63%	-4,57%	Variación	7,20%	-9,43%	Variación	-10,84%	14,00%

Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

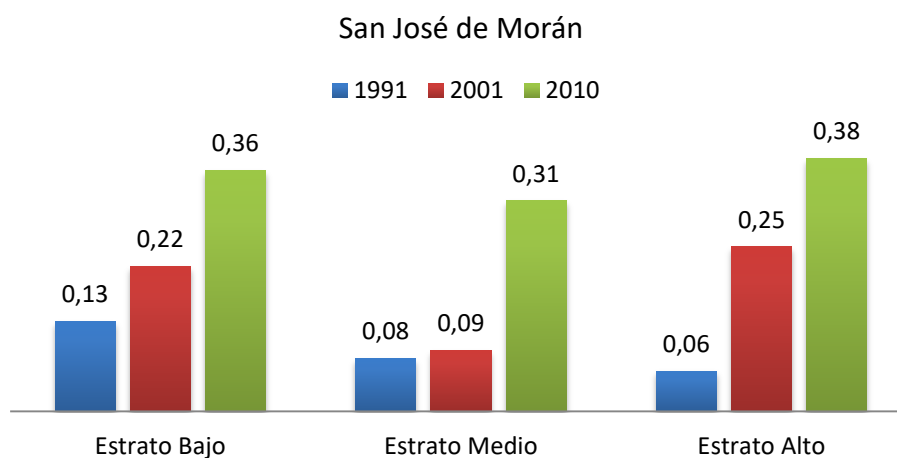
Figura N° 29. Porcentaje de población por estrato, San José de Morán



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

En cuanto a la distribución territorial de los hogares, los datos indican que los niveles de segregación han crecido (Figura N°30). Podría decirse que en el año de 1991, los tres estratos identificados se encontraban repartidos de manera equitativa en los distintos sectores. En el período intercensal 1991-2001 se evidencia un primer incremento en los niveles de segregación de los estratos bajo y alto. La información recabada muestra que la escala de la segregación está cambiando. Actualmente se manifiesta en unidades espaciales cada vez más pequeñas.

Figura N° 30. Índice de segregación residencial, San José de Morán



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

Tabla N° 12. Índice de segregación residencial, San José de Morán

San José de Morán			
	Estrato Bajo	Estrato Medio	Estrato Alto
1991	0,13	0,08	0,06
2001	0,22	0,09	0,25
2010	0,36	0,31	0,38
Var 1991-2001	0,08	0,01	0,19
Var 2001-2010	0,14	0,22	0,13

Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

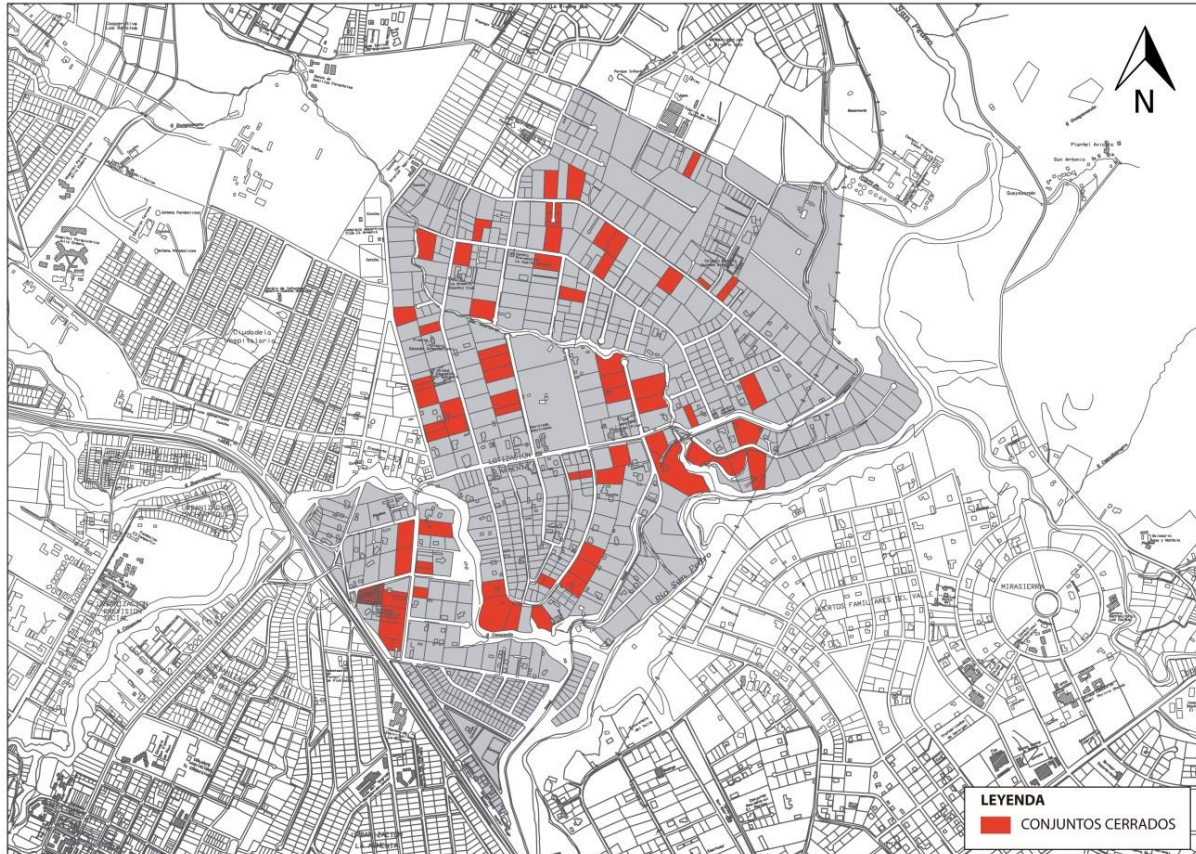
Como ya se explicó anteriormente, la segregación tiene una dimensión “sociológica” asociada a la ausencia de interacción entre los distintos grupos y también una dimensión “geográfica” que necesariamente implica la distribución desigual de los grupos en el territorio. En este sentido, la segregación social y la segregación espacial pueden manifestarse de manera conjunta o independiente. A través del análisis de los datos queda claro que en el periurbano habitan hogares pertenecientes a todos los estratos; podría incluso hablarse de heterogeneidad en la composición social de los barrios estudiados. Sin embargo, no se puede negar que con el paso de las décadas la distribución de los mismos en el territorio se ha vuelto cada vez más inequitativa. Evidentemente la segregación “geográfica” ha cambiado de escala, en tanto se manifiesta en unidades cada vez más pequeñas. Con respecto a la dimensión “sociológica” de la segregación, es poco lo que se puede deducir mediante el estudio de la información contenida en los censos. De todas formas, los datos recogidos en campo dan cuenta de una realidad, el deseo de vivir rodeado de personas “iguales” es universal. La interacción entre miembros del mismo estrato es deseada, no así la interacción entre miembros de distinto estrato.

5.2. Nuevas formas encerradas de urbanización

Diversos estudios caracterizan a las áreas residenciales cerradas como nuevas formas de habitar en la ciudad. En el caso latinoamericano, los conjuntos habitacionales no son una tipología exclusiva de los grupos de altos ingresos. A menudo, los sectores medios y bajos también optan por residir en condominios. En el periurbano del DMQ, existen barrios en los cuales los conjuntos cerrados han comenzado a imponerse en el paisaje; tal es el caso del

barrio Armenia II (Figura N°31), en donde el 10.78% del suelo se encuentra ocupado por condominios.

Figura N° 31. Conjuntos cerrados, Armenia II



Fuente: Geoportal Municipio del DQM, Ortofoto 2011

También existen asentamientos en los que prevalecen las formas de ocupación tradicionales, como ocurre con San José de Morán (Figura N°32), en donde el mencionado porcentaje de ocupación no supera el 6.12%. En un territorio cada vez más diverso, ciertos grupos se han valido de las tipologías cerradas para alejarse del “otro”, del “desconocido”, del “peligroso”. En este sentido se está generado un nuevo tipo de segregación a pequeña escala y socialmente aceptada. Algunos autores manifiestan que a pesar de que esta nueva segregación sigue teniendo efectos excluyentes, podría favorecer a los estratos más pobres al menos en lo referente a accesibilidad. Ciertos servicios y comercios podrían verse atraídos por las urbanizaciones de personas pudientes.

Figura N° 32. Conjuntos cerrados, San José de Morán



Fuente: Geoportal Municipio del DQM, Ortofoto 2011

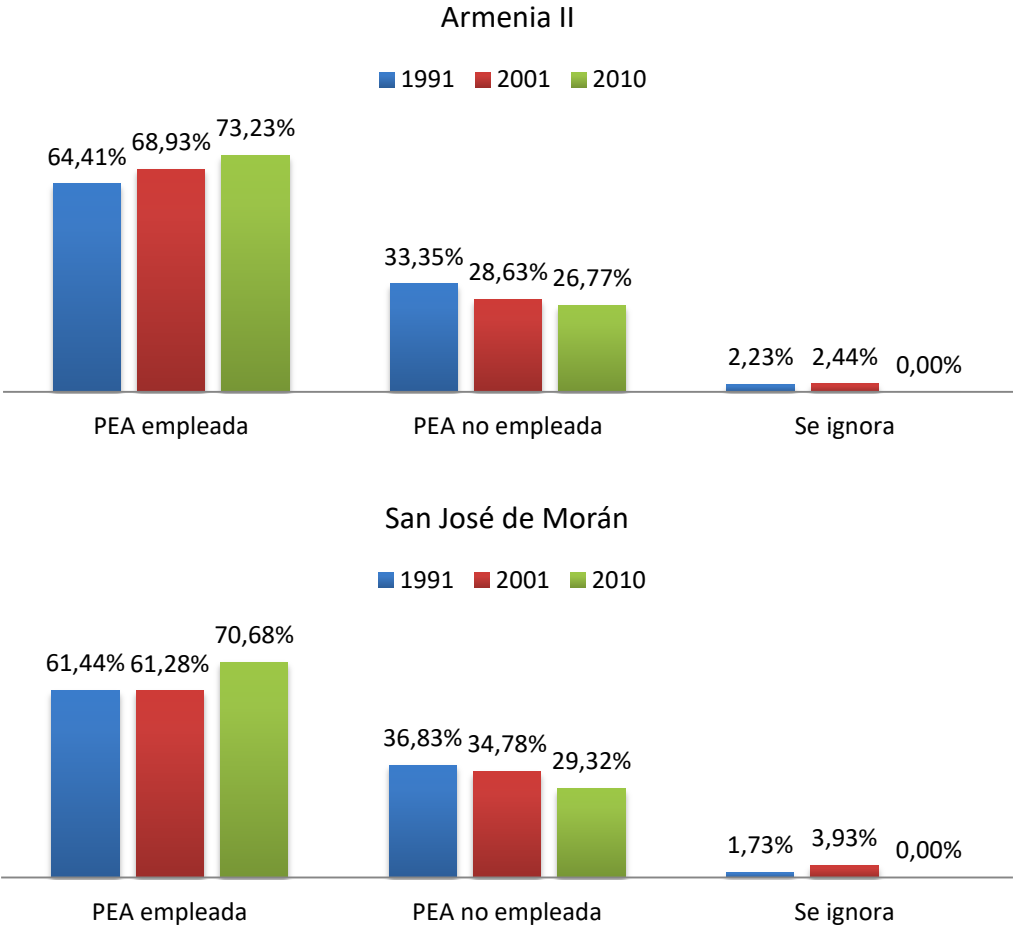
5.3. Acceso al mercado de empleo

En materia de empleo, los datos revelan que no se han producido cambios significativos en los últimos 20 años. Tanto en Armenia II, como en San José de Morán, el porcentaje de población empleada ha crecido en menos de un 10% (Figura N°33). Como ya se explicó anteriormente, el periurbano del DMQ se ha convertido en un territorio heterogéneo en términos de composición social. Al parecer, la reducción de las distancias geográficas entre los estratos, no ha venido acompañada de un incremento en los niveles de integración social. Los miembros de los estratos altos no interactúan con los miembros de los estratos bajos. En este sentido, el aislamiento podría estar interfiriendo en la creación de contactos de utilidad para la incorporación al mercado formal de trabajo.

Durante el levantamiento de los datos en campo se pudo notar que las familias que cuentan con un vehículo particular no consideran que mudarse al periurbano haya afectado sus posibilidades de integrarse al mercado de empleo. Esta percepción no es compartida por aquellas que se movilizan utilizando medios de transporte público. En Armenia II, el 18% de los encuestados manifestaron que la baja calidad del transporte público reduce el atractivo del

barrio. Cabe mencionar que el porcentaje de encuestados que revelaron haber modificado su situación laboral desde su mudanza al periurbano alcanza el 52% en Armenia II y el 26% en San José de Morán.

Figura N° 33. Porcentaje de población económicamente activa (PEA) empleada



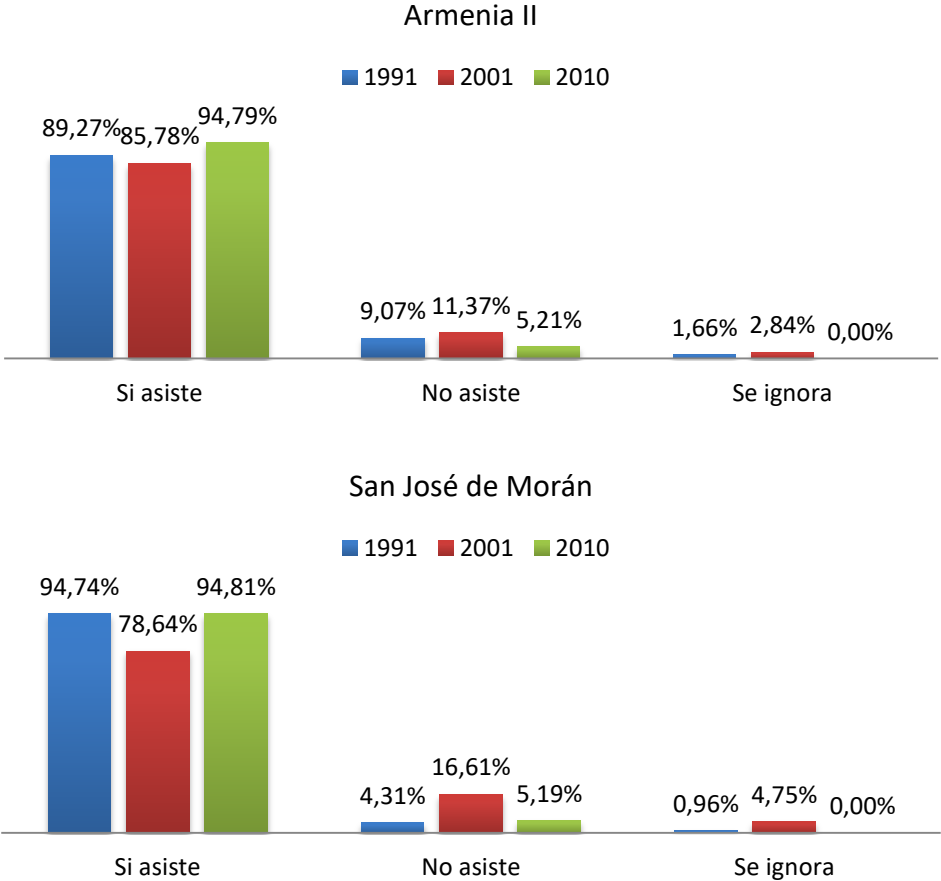
Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

5.4. Acceso a servicios

En lo referente al uso de los servicios, los datos de los Censos de Población y Vivienda muestran que la accesibilidad a la educación es casi universal para todos los estratos (Figura N°34). En el período intercensal 2001-2010, el porcentaje de población en edad escolar que asiste a un centro educativo se incrementó en un 10% en Armenia II y en un 17% en San José de Morán (Figura N°34). Si bien la información contenida en los censos no da cuenta de la existencia de un uso diferencial, no se puede asumir que los niveles de accesibilidad son los mismos para todos los grupos. De hecho, la información recogida en campo retrata una realidad diferente. En Armenia II, el 10.42% de los encuestados expresaron que desearían

tener un mayor nivel de acceso a los servicios; la gran mayoría subrayó su anhelo de poder utilizar los parques, plazas, etc. que ofrece la ciudad.

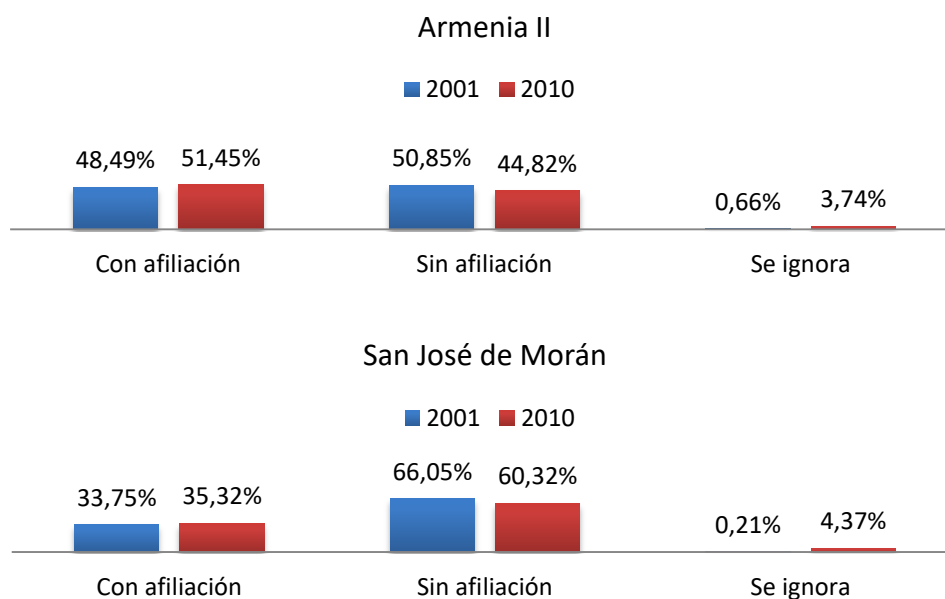
Figura N° 34. Porcentaje de población en edad escolar que asiste a clase



Fuente: INEC, CPV 1991, 2001 y 2010

En cuanto al acceso a la seguridad social, no se aprecian mayores cambios en el período intercensal 2001-2010 (no existen datos relevantes a la cobertura en seguridad social en el censo del año 1991). Este hecho tiene bastante sentido se toma en cuenta que los niveles de empleo tampoco han variado significativamente. Al parecer, la reconfiguración de la distribución espacial de los estratos, asociada a la movilidad residencial intraurbana, no ha tenido un efecto visible en lo que a empleo se refiere. Cabe mencionar que ante todo, las estadísticas dan cuenta de una realidad en la que el empleo informal juega un rol significativo. El porcentaje de población que no se encuentra afiliada a los servicios de seguridad social alcanza el 44.82% en Armenia II y el 60.32% en San José de Morán (Figura N°35).

Figura N° 35. Porcentaje de población económicamente activa (PEA) con cobertura en seguridad social



Fuente: INEC, CPV 2001 y 2010

5.5. Hallazgos

A continuación se presentan los hallazgos obtenidos tras el análisis teórico y empírico realizado alrededor de la noción de segregación socioespacial. En primer lugar, se pudo identificar que el territorio periurbano ha sido ocupado por hogares pertenecientes a todos los estratos; en este sentido, predomina la heterogeneidad. Indudablemente, cada asentamiento posee su propia composición social. Los datos revelan que el incremento de la movilidad residencial ha ocasionado que la mencionada composición cambie con el paso de las décadas. Por ejemplo, en el año de 1991, los hogares de estrato medio conformaban el grupo poblacional más numeroso en el barrio Armenia II. Esto cambió a partir del año 2010, cuando los hogares de estrato alto pasan a ser el grupo mayoritario.

Cabe mencionar que la lectura de los índices de segregación da cuenta de una realidad, la distribución de los estratos en el territorio periurbano es desigual. En Armenia II, el nivel de segregación geográfica de los estratos bajos ha crecido paulatinamente. Todo indicaría que los hogares con menores recursos se encuentran concentrados en determinados sectores censales. Por otro lado, en el barrio San José de Morán los niveles de segregación se han incrementado para todos los estratos. Si bien en el año de 1991, los tres grupos identificados se encontraban

repartidos de forma equitativa, actualmente el escenario es otro. Tal como expone Sabatini (2001), la segregación está cambiando de “escala geográfica” y aumentando su “malignidad”. Durante el siglo XX, la segregación a gran escala se convirtió en un rasgo característico de las urbes latinoamericanas. Mientras las élites ocupaban zonas específicas y céntricas, los grupos más vulnerables tendieron a aglomerarse en cinturones de pobreza lejanos y mal equipados. A consecuencia del incremento de los flujos de movilidad residencial, la segregación ha asumido una nueva forma, su escala se ha reducido en algunos sectores de la ciudad como ocurre en los barrios Armenia II y San José de Morán. Actualmente, estos asentamientos poseen una composición social heterogénea (cosa que no ocurría hace 20 años), las distancias entre los estratos se han reducido. Sin embargo, a pesar de la heterogeneidad antes mencionada, se puede evidenciar que ciertos grupos se concentran en sectores específicos, en una suerte de segregación a pequeña escala.

En lo referente a la dimensión “sociológica” de la segregación, los datos recogidos en campo muestran que la interacción entre vecinos del mismo estrato socioeconómico es deseada, no así la interacción entre vecinos de distinto estrato. Parecería que las costumbres, los valores y la clase social juegan un papel primordial en la diferenciación de los grupos que residen en el territorio periurbano. En la ciudad tradicional, los barrios tardaban décadas en conformarse, crecían de acuerdo a las necesidades y a los recursos económicos de sus habitantes. En cierta medida, esta conformación paulatina de los barrios propiciaba la construcción de identidad, un elemento fundamental para el encuentro de espacios de interacción. Cuando la urbanización ocurre de forma tan acelerada como ocurrió en los barrios Armenia II y San José de Morán, los pobladores provenientes de todos los puntos de la ciudad no logran decidir sus pautas de conducta, no saben cómo interactuar con el “otro”.

En el periurbano del DMQ está ocurriendo lo que Rodríguez (2001) describe como segregación “sociológica” acompañada de segregación “geográfica”. La primera hace referencia a la ausencia de interacción entre grupos sociales diferentes y la segunda a la distribución desigual de los mismos en el territorio. Diversos autores han manifestado que las nuevas formas encerradas de urbanización han contribuido al cambio de escala de la segregación. En el caso latinoamericano, los conjuntos habitacionales no son una tipología exclusiva de los grupos de altos ingresos. La información recabada indica que en el periurbano del DMQ existen barrios en los cuales los conjuntos cerrados han comenzado a imponerse en el paisaje, tal es el caso del barrio Armenia II. Sin embargo, también existen

asentamientos en los que prevalecen las formas de ocupación tradicional, como ocurre con San José de Morán. Indudablemente, en un territorio cada vez más heterogéneo, ciertos grupos se han valido de las tipologías cerradas para alejarse del “otro”, del “diferente”. Finalmente, resulta fundamental mencionar que la reducción de las distancias geográficas entre los estratos no ha tenido un impacto sustancial en el acceso al mercado de empleo. Al parecer, los bajos niveles de interacción podrían estar interfiriendo en la creación de contactos útiles. De acuerdo a Katzman (1999), la reducción de los espacios de interacción entre los distintos estratos limita el acceso a la información y redes necesarias para la obtención de mejores plazas de empleo. Por otro lado, en lo referente al uso de servicios, la información contenida en los censos no da cuenta de la existencia de un acceso diferencial. Sin embargo, la información recogida en campo retrata una realidad diferente. En Armenia II, un porcentaje importante de los encuestados expresó su deseo de poder acceder a los servicios de transporte, recreación, etc. disponibles en otros sectores del DMQ.

Capítulo 6

Discusión final

A través del análisis de las variables movilidad residencial y segregación socioespacial fue posible construir una imagen de la estructura del periurbano del DMQ. En primer lugar, resulta importante mencionar que la evidencia indica que la urbanización acelerada de las periferias quiteñas es un fenómeno reciente. Tal como expone Aguilar (2002), los patrones de expansión metropolitana ya no son los mismos del pasado. La incorporación progresiva de los territorios adyacentes plantea nuevos retos espaciales y organizacionales para las urbes. La pregunta de investigación planteada en un inicio, *¿qué influencia tiene la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial en las áreas periurbanas?*, buscaba abrir el camino para el estudio de los cambios en la composición socioterritorial ocurridos en las dos últimas décadas.

Como ya se mencionó anteriormente, en el caso quiteño, la movilidad residencial intraurbana ha jugado un papel primordial en la configuración de los asentamientos periurbanos. Si bien un importante porcentaje de los estudios sobre movilidad establecen que la direccionalidad de los flujos está determinada por el mercado inmobiliario, el mercado de empleo o la gestión institucional del suelo, los datos recabados, para el presente trabajo, dan cuenta de una realidad diferente. Todo indica que las preferencias y las expectativas de los hogares tienen un peso primordial en las decisiones localizativas. La información recogida en campo muestra que las familias se trasladan porque anhelan tener una vivienda propia. La vivienda propia se ha convertido en una forma de capital que simboliza ascenso social. Incluso los hogares que reconocen que reubicarse redujo sus niveles de accesibilidad aclaran que no planean moverse más ahora que son dueños de sus inmuebles. En el DMQ se cumple la premisa planteada por Módenes (2004), existe una relación directa entre el sistema de tenencia y la estabilidad residencial.

Rodríguez utiliza el término “mismatch espacial” para explicar que en las ciudades están experimentando “un desajuste territorial entre los lugares de trabajo y los lugares de residencia” (Rodríguez 2008, 54). En términos generales, la migración intrametropolitana podría contribuir al incremento o reducción de este desajuste. Durante el estudio de la variable movilidad residencial se pudo evidenciar que en el caso particular del DMQ se puede hablar de “mismatch espacial”, pues más del 60% de los encuestados afirmó trasladarse al centro

urbano para trabajar o estudiar. Sin embargo, resulta pertinente hacer una aclaración; las distancias que separan a la vivienda del empleo no son sentidas por igual por todos los grupos. Los hogares que cuentan con un vehículo particular no consideran que vivir en el periurbano comprometa sus oportunidades de acceder a un empleo pleno, criterio que no es compartido por las personas que se trasladan utilizando medios de transporte público.

La caracterización de los hogares que se mueven a los bordes urbanos que se realizó a lo largo del trabajo permitió comprender de mejor manera el porqué de la recomposición social del territorio periurbano. Como ya se explicó anteriormente, la información recogida muestra que los procesos de movilidad residencial involucran a todos los estratos. Se cumple lo expuesto por Mansilla (2011), el periurbano ya no puede caracterizarse como el espacio residual que acoge a los hogares en condición económica vulnerable. Los nuevos habitantes de los barrios Armenia II y San José de Morán no pueden ser agrupados en una sola categoría. Pertenecen a estratos distintos y se trasladaron desde una serie de puntos del distrito (San Carlos, Carcelén, El Inca, Carapungo, La Rumiñahui, etc.). En este sentido, la composición del periurbano cambia porque llegan habitantes con características diversas. Los bordes del DMQ se han convertido en espacios sumamente heterogéneos en los que se puede encontrar todos los perfiles sociales.

Arriagada y Rodríguez (2003) explican que la migración intrametropolitana ocasiona que se generen modificaciones en la distribución territorial de la población y en consecuencia, puede contribuir a intensificar o moderar los niveles de segregación. En esta línea, la movilidad residencial ha adquirido relevancia como uno de los procesos responsables de la nueva configuración de las ciudades latinoamericanas. En el caso del DMQ, los índices de segregación indican que la distribución de los estratos en el periurbano es desigual. En San José de Morán, los niveles de segregación se han incrementado para todos los grupos. La repartición equitativa de los estratos que fue una realidad el año de 1991, es ahora historia del pasado. Todo indica que a consecuencia del traslado de los hogares, la segregación ha asumido una nueva escala.

Si bien los barrios Armenia II y San José de Morán poseen una composición social heterogénea, se ha podido evidenciar que existe una sobrerrepresentación de determinados grupos en las unidades espaciales analizadas, en una suerte de segregación a menor escala. Sabatini (2001) describe muy bien lo que está ocurriendo en las urbes latinoamericanas

cuando dice que la segregación está modificando su “escala geográfica” y acrecentando su “malignidad”. Los datos recabados muestran que a pesar de la reducción de las distancias geográficas entre grupos la segregación sigue estando presente. Este es un hecho que debería llamar a la reflexión de los planificadores. Hasta hace algunas décadas se solía pensar que la segregación iba a desaparecer cuando las políticas urbanas logaran que la composición social de los barrios fuera heterogénea. Sin embargo, las dinámicas de movilidad en las ciudades se han encargado de modificar la distribución territorial de la población, y la segregación sigue existiendo, aunque con nuevos matices.

La segregación ha reducido su escala en ciertos sectores de la ciudad, planteando nuevos retos en términos urbanísticos. El escenario actual es mucho más complejo que el que se presentaba en el siglo XX cuando las élites ocupaban las zonas céntricas bien servidas y los grupos vulnerables se aglomeraban en los bordes. Como ya se mencionó anteriormente, en el periurbano del DMQ está ocurriendo lo que Rodríguez (2001) define como segregación “sociológica” acompañada de segregación “geográfica”. La primera hace alusión a la ausencia de interacción entre grupos sociales diferentes y la segunda a la distribución desigual de los mismos en el territorio. En referencia a la dimensión “sociológica” cabe mencionar que la información recogida en campo revela que en el periurbano la interacción entre vecinos del mismo estrato socioeconómico es deseada, no así la interacción entre vecinos de distinto estrato.

Tal como plantea Prévot-Schapira (2001), los espacios públicos de interacción están desapareciendo. Cuando la urbanización ocurre de forma tan acelerada como ocurrió en los barrios estudiados, los habitantes originarios y nuevos no logran decidir sus pautas de conducta hacia el “otro”. Katzman (1999) explica que la reducción de los espacios de interacción conlleva una serie de consecuencias, limita el acceso de los estratos bajos a la información y redes de contacto necesarias para poder acceder a empleos de mejor calidad. En el caso del periurbano del DMQ parecería que la reducción de las distancias geográficas entre los estratos no ha tenido un impacto sustancial en el acceso al mercado de trabajo. En la actualidad, la cultura urbanística se enfrenta a un reto importante, hacer ciudad en las periferias.

Capítulo 7

Conclusiones

La presente investigación buscó responder la pregunta *¿qué influencia tiene la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial en las áreas periurbanas?* Tras el análisis de teórico y empírico realizado cabe destacar que la movilidad residencial ha jugado un papel primordial en la expansión de los bordes urbanos. Los asentamientos periféricos crecen como un producto de la agregación de una multitud de decisiones sobre cambios de lugar de residencia. Indudablemente, el periurbano se ha convertido en un territorio atractor de flujos. Este sentido, no debe olvidarse que los hogares que deciden dejar el núcleo central no pueden agruparse en una sola categoría, pertenecen a distintos estratos.

Los motivos que llevan a los hogares a trasladarse al periurbano son diversos. La gestión institucional del suelo y la oferta inmobiliaria son dos factores que influyen en las elecciones localizativas. Sin embargo, no operan por sí solos, sino que interactúan con las necesidades particulares de los hogares. Las preferencias y las expectativas de los mismos suelen tener un peso importante en las decisiones de localización. La vivienda se ha convertido en un objeto clave de representación social. El deseo de poseer una vivienda propia hace que un número considerable de familias se trasladen a las periferias. En respuesta a la pregunta planteada en un inicio, las nuevas formas de segregación presentes en las áreas periurbanas se construyen y se mantienen gracias a los flujos diferenciales de movilidad residencial. En este sentido la vivienda se ha convertido en el catalizador de la distribución desigual de los estratos en el territorio.

La composición del periurbano ha cambiado en la medida que han llegado habitantes con características diversas. Los bordes de las áreas metropolitanas se han convertido en espacios sumamente heterogéneos en los que se puede encontrar todos los perfiles sociales. A pesar de la reducción de las distancias entre los estratos, la segregación sigue estando presente en términos “geográficos” como distribución desigual de los diversos grupos y en términos “sociológicos” como ausencia de interacción entre los mismos. En esta línea, las dinámicas de movilidad en las ciudades se han encargado de modificar la distribución territorial de la población, y la segregación sigue existiendo, aunque en una escala más reducida. La desaparición de los espacios de interacción, ha limitado el acceso de los estratos bajos a las

redes de contactos necesarias para la obtención de empleos de mejor calidad. Se considera que el principal peligro de esta nueva segregación radica en el hecho de que se está construyendo una sociedad gregaria, que sólo sabe verse en sus iguales. Una sociedad en la cual lo diferente es considerado peligroso, indeseable.

Cabe mencionar que la redistribución de la población producto de la migración intraurbana es un fenómeno importante que no ha sido estudiado a profundidad, y que podría brindar nuevas luces a la hora de comprender los cambios socioterritoriales que están ocurriendo. Todavía se sigue caracterizando al periurbano como un espacio residual, como una zona transitoria entre la ciudad y el campo. Sin embargo, esta visión reduccionista ya no tiene cabida en el contexto actual de las urbes. Es justamente en los asentamientos periurbanos donde están aconteciendo una serie de procesos que merecen ser examinados. Cada asentamiento posee su propia historia, principios de organización e identidades. El traslado de los hogares a los bordes plantea nuevos retos en materia de política urbana, ¿cómo se puede hacer ciudad en las periferias?, ¿cómo se puede integrar a los habitantes originarios con los nuevos?, ¿cómo se pueden generar los espacios de interacción necesarios para la construcción identidad? Ante todo, se considera que desde el caso concreto del DMQ fue posible generar un corpus de conocimiento que permitió entender cómo se relacionan las variables movilidad residencial y segregación socioespacial.

La hipótesis propuesta al inicio de la investigación planteaba que *el incremento de la movilidad residencial hacia las áreas periurbanas ha contribuido a la configuración de nuevos procesos de segregación y a la consolidación de una geografía desigual con un acceso diferenciado a las distintas oportunidades que ofrece el territorio*. Una vez analizados los resultados podría decirse que la hipótesis fue validada. Los traslados de residencia dentro del distrito modifican la composición social de los barrios de origen y destino. Esta modificación conlleva a su vez cambios en los patrones de segregación. Resulta importante destacar que los Censos de Población y Vivienda presentan algunas dificultades a la hora de medir la segregación. Los censos no contienen variables que permitan conocer el ingreso de los hogares. Ante esto, se eligió utilizar la variable nivel de instrucción del jefe del hogar como un proxy de medida del nivel socioeconómico.

Por otro lado la primera hipótesis secundaria sostenía que *dos actores fundamentales han intervenido en los procesos de periurbanización de las ciudades, el Estado y los promotores*

inmobiliarios; las políticas estatales han venido amenazando la permanencia del suelo con vocación agrícola del espacio periurbano y el mercado inmobiliario se ha convertido en uno de los principales mecanismos de acumulación de capital. Esta hipótesis fue parcialmente corroborada; si bien el Estado y los promotores inmobiliarios juegan un rol importante en la periurbanización de las ciudades no se puede menospreciar el rol que tienen los hogares. A fin de cuentas son las expectativas de los hogares las que tienen el peso decisivo en la elección localizativa.

Finalmente la segunda hipótesis secundaria señalaba que *el periurbano del DMQ tiene una estructura heterogénea y compleja: en la escala macro aparece una única gran estructura difusora en forma de red, mientras que, en la escala micro, cada nodo de esta red revela caracteres específicos, identidades particulares y principios de organización propios.* Esta hipótesis fue validada; como se mencionó anteriormente, la heterogeneidad social se ha convertido en un rasgo característico del periurbano. Los asentamientos en los bordes urbanos adquieren distintas características dependiendo del estrato socioeconómico al que acogen. Los barrios Armenia II y San José de Morán no tienen la misma configuración. Mientras que en Armenia II predomina la venta de casas en conjuntos residenciales cerrados con amplias áreas comunales y servicio de guardianía, en San José de Morán predominan las formas de ocupación tradicionales.

Resulta fundamental resaltar que en el ámbito de los estudios urbanos, el tema de la migración urbano-rural ha sido ampliamente analizado, no así el tema de la movilidad residencial intraurbana. En este sentido, se considera que la presente investigación brinda nuevas luces para entender los procesos que están aconteciendo en los territorios atractores ubicados en los bordes de las ciudades. No se puede negar que la movilidad es una condición que ha caracterizado a los colectivos humanos. Sin embargo, en las últimas décadas el aumento de la misma ha conllevado a la ruptura de las ubicaciones. Ya no se puede decir que los servicios se encuentran concentrados en un sector específico, ni que un determinado estrato ocupa de forma exclusiva un barrio en concreto. Es por ello que a lo largo del trabajo se propone redefinir a los movimientos residenciales, entenderlos no como una simple sumatoria de desplazamientos sino como prácticas espaciales que han modificado la distribución de los distintos grupos en el territorio. Desde esta óptica, la movilidad adquiere una especial relevancia al momento de aproximarse al estudio de las poblaciones urbanas.

En el análisis de los procesos de movilidad, se deben tomar en cuenta los elementos que influyen en las decisiones localizativas. Queda claro, que las necesidades y expectativas de los hogares son los principales factores que motivan los cambios de residencia. Sin embargo, no se puede olvidar que las circunstancias económicas y sociales permean en las decisiones de las familias. En esta línea, el ingreso de los hogares, el tipo de oferta existente, su localización, entre otros, determinan la posición de los individuos en la ciudad. Cabe mencionar que la discusión teórica y empírica presentada da cuenta de una realidad, la heterogeneidad social por sí sola no es la fórmula para frenar los procesos segregativos. La suposición de que las áreas heterogéneas disminuyen los efectos de la injusticia espacial no tiene cabida en el actual contexto de las urbes. Los estratos bajos no han logrado beneficiarse de la proximidad con los estratos altos.

El presente estudio, a pesar de las limitaciones propias por su dimensión, logra caracterizar al periurbano no como un espacio residual sometido al núcleo central, sino como un espacio diverso en el que están aconteciendo una serie de fenómenos sociales, económicos y geográficos. En lo que respecta a futuras líneas de investigación se considera que el crecimiento de los traslados al periurbano abre una serie de nuevas interrogantes en torno a los efectos de la redistribución de la población, no sólo en los patrones de segregación, sino en otros procesos como la fragmentación del territorio, la conformación de nuevas geografías de oportunidades, la degradación de las áreas de producción agrícola, entre otros. Para propósitos de esta tesis, por cuestiones de recursos, se analizaron los cambios que han ocurrido en dos asentamientos del periurbano quiteño. Sin embargo, en un futuro, la investigación podría extenderse con el objetivo de analizar qué está ocurriendo en los restantes.

Anexo metodológico

Introducción

La globalización ha contribuido a la expansión de las ciudades. En las últimas décadas, los procesos de expansión se han producido sobre zonas de producción agrícola. La metropolización de las ciudades ha puesto en entredicho a las concepciones dicotómicas: campo-ciudad, urbano-rural. Aguilar (2003) explica que los espacios periurbanos se ubican alrededor de las áreas metropolitanas; por lo general, no tienen límites bien definidos. De acuerdo al autor, las metrópolis ejercen una fuerte influencia sobre los espacios periurbanos. En la misma línea, Ávila (2009) entiende a la periurbanización como un fenómeno propio de la sociedad postindustrial. El autor caracteriza al periurbano como un espacio sumamente fragmentado y disperso, con sectores con usos diferenciados. De este modo, la periurbanización puede ser concebida “como un proceso de transformación espacial pero también como un modo de vida y de innovación social” (Ávila 2008, 109).

En América Latina, el espacio periurbano es principalmente un espacio residencial. En el espacio periurbano latinoamericano colindan barrios de población con altos ingresos y barrios marginales. En el periurbano del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) coexisten los procesos de suburbanización de los estratos bajos y los procesos de suburbanización de los estratos altos. En los sectores más distantes del periurbano se construyen conjuntos de vivienda social precarios que permanecen aislados social y funcionalmente del centro urbano. De forma paralela a la edificación de vivienda social, se levantan condominios exclusivos en los sitios más aventajados en términos de accesibilidad. Los límites del DMQ se han desbordado hacia las laderas del Pichincha y hacia los valles. De acuerdo a Collin, el desbordamiento de Quito hacia las pendientes “se produjo por la escasez de oferta de lotes a costes asequibles en el centro” (Collin, 1992).

Cerda, por otro lado, caracteriza a la periurbanización como el producto “del patrón de movilidad residencial de los distintos estratos socioeconómicos presentes en la ciudad, y de la desconcentración de los usos comerciales y servicios” (Cerda 2007, 39). Es evidente que existen distintas entradas teórico-metodológicas para el estudio de la periurbanización de las ciudades. Como ya se mencionó anteriormente la presente investigación buscó responder a la siguiente pregunta: *¿qué influencia tiene la movilidad residencial en la configuración de nuevos procesos de segregación socioespacial en las áreas periurbanas?* La pregunta que

guío la investigación planteaba una serie de retos metodológicos. En primer lugar, cabe preguntarse: *¿qué áreas pueden considerarse como áreas periurbanas?* En segundo lugar, cabe preguntarse: *¿cómo se puede medir la segregación en las ciudades?*

El siguiente anexo metodológico se divide en dos apartados. En el primer apartado se presentan distintos casos que han aplicado métodos de análisis socioespacial para dar respuesta a preguntas de investigación similares. En el segundo apartado se explica cómo se diseñaron los indicadores y los instrumentos para medir la segregación asociada a la movilidad residencial.

Estado del arte metodológico

Para el diseño de los indicadores e instrumentos se realizó una revisión bibliográfica de distintas investigaciones teóricas y empíricas con el fin de estudiar qué metodologías socioespaciales se han aplicado en la resolución de problemáticas similares. Para la revisión bibliográfica se seleccionaron papers que abordan las temáticas: periurbanización, movilidad residencial y segregación socioespacial. Bayona y López analizan la distribución de la población extranjera en Barcelona tomando en cuenta tres aspectos: “la concentración en el territorio, la segregación residencial en relación con la población de la ciudad y la movilidad residencial en interrelación con su región metropolitana” (Bayona y López 2010, 381).

En su artículo titulado: “Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona” utilizan fuentes estadísticas para estudiar el comportamiento espacial de los inmigrantes; los resultados de su investigación muestran que los extranjeros se han desplazado hacia las periferias. La propuesta metodológica de Bayona y López (2010) se centra en el diseño de un coeficiente de localización que compara el porcentaje de extranjeros de una nacionalidad X en relación con la población T de una unidad espacial i . En Barcelona ciertos grupos tienden a aglomerarse en las periferias; tal es el caso de los grupos de inmigrantes franceses, italianos y pakistaníes.

Cerda (2007), por otro lado, desarrolla una metodología para determinar las causas del fenómeno de la urbanización discontinua. De acuerdo al autor la urbanización discontinua puede entenderse como “un producto de la conformación de nuevas centralidades periféricas en las ciudades, que asignan atributos de funcionalidad urbana a territorios espacialmente alejados” (Cerda 2007, 43). En su investigación titulada: “La expansión urbana discontinua analizada desde el enfoque de accesibilidad territorial aplicación a Santiago de Chile”

propone el uso de dos indicadores para dar cuenta del nivel socioeconómico de la población: densidad poblacional por estrato y tasa de inmigración por estrato. También propone el uso de índices de centralidad funcional para distinguir a las “centralidades actuales” y a las “centralidades potenciales”. Los resultados de su estudio muestran que la variable densidad y la variable funcionalidad están relacionadas. La deslocalización residencial está asociada a la deslocalización de las centralidades.

Al igual que Cerda (2007), Suárez-Lastra y Delgado-Campos (2010) consideran que los procesos de movilidad residencial han contribuido a la expansión de las ciudades. En su estudio titulado: “Patrones de movilidad en la ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos” plantean una metodología estadística y logística que permite predecir la probabilidad de cambio residencial, cuando hay cambios en el lugar de trabajo. Los resultados de su estudio muestran que la ubicación del empleo influye en la selección de la ubicación de la vivienda; en este sentido, la movilidad residencial puede entenderse como un mecanismo social de equilibrio de la estructura urbana. Las estadísticas desarrolladas por Suárez-Lastra y Delgado-Campos evidencian que “el ingreso, la tenencia de renta, el cambio de lugar de trabajo o el deseo de contar con una vivienda propia se relacionan con la probabilidad de cambio residencial” (Suárez-Lastra y Delgado-Campos 2010, 88). En la ciudad de México, los pobladores con más bajos ingresos han sido expulsados hacia las periferias.

Pujadas, en la misma línea de Cerda (2007) explica que la movilidad residencial interviene “de forma fundamental en los procesos de dispersión urbana y en la formación de nuevas estructuras territoriales en las regiones metropolitanas” (Pujadas 2009, 1). En su investigación titulada: “Movilidad residencial y expansión urbana en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2005” la autora utiliza métodos de análisis estadístico para estudiar a los flujos migratorios. Los resultados del modelo de regresión múltiple desarrollado por Pujadas (2009) muestran que el crecimiento de la oferta inmobiliaria en Barcelona está asociado al incremento de la movilidad residencial. La periurbanización residencial en Barcelona tiene una diversidad de tipologías; la intensidad de la inmigración ha seguido un orden jerárquico e inverso, los municipios son los de menor atracción y viceversa.

Por otro lado, Martori, Hoberg y Surinach (2006) manifiestan que la estadística espacial puede utilizarse para estudiar a los procesos de segregación. Los autores entienden a la segregación como la distribución desigual de los estratos en el territorio. De acuerdo a

Martori, Hoberg y Surinach, “el interés por las consecuencias de los procesos migratorios en las ciudades no es nuevo. La Escuela de Chicago, durante los años veinte del siglo pasado, inició el estudio de estos fenómenos desde una perspectiva global” (Martori et al. 2006, 50). En su trabajo titulado: “Población inmigrante y espacio urbano. Indicadores de segregación y pautas de localización” los autores distinguen cuatro tipos de índices que han sido aplicados al estudio de la segregación en las ciudades: índices de igualdad, índices de exposición, índices de concentración e índices de centralidad.

Los índices de igualdad determinan si existe igualdad en la distribución de la población en las unidades espaciales, un grupo de población presenta segregación si está repartido de forma desigual (índice de segregación, índice de disimilitud). Por otro lado, los índices de exposición establecen el grado de contacto potencial entre grupos de población, es decir la probabilidad de interacción (índice de aislamiento, índice de interacción). Los índices de concentración hacen alusión a la ocupación, por parte de un grupo de población, de un espacio físico en términos de superficie. En esta línea, cuanto más pequeña sea la superficie de terreno que ocupa un grupo, más concentrado, y en consecuencia más segregado está el mismo (índice Delta de concentración). Finalmente los índices de centralidad miden la cercanía de un grupo de población al centro urbano.

De acuerdo a Martori, Hoberg y Surinach (2006), ninguno de los índices usualmente aplicados al estudio de la segregación toman en cuenta la naturaleza particular de los datos espaciales; si bien permiten determinar la existencia de segregación, por sí solos no permiten describir patrones de localización. Los autores consideran que los procesos de segregación tienen una distribución espacial. En este sentido proponen el uso del índice de Moran (Anselin, 1995) para el estudio de clusters con presencia significativa de miembros de un grupo. De acuerdo a los autores el índice de Morán puede utilizarse para detectar clusters de segregación; consideran que la detección de este tipo de aglomeraciones puede contribuir al diseño de políticas públicas más justas.

Metodología para la identificación de las áreas periurbanas del DMQ

Como ya se mencionó anteriormente, para propósitos de esta investigación, se consideró necesario diseñar una metodología que permitiera identificar a las áreas periurbanas del DMQ. El periurbano usualmente se ha caracterizado como un espacio fragmentado, disperso, con bajas densidades, etc. Si bien el fenómeno de la periurbanización ha sido ampliamente

discutido, pocas investigaciones proponen metodologías para identificar a las áreas periurbanas. Entrena Durán (2004) explica que la urbanización a escala planetaria ha hecho que cada vez sea más complicado establecer qué es lo urbano y qué es lo rural. De acuerdo al autor, los territorios periurbanos tienen límites imprecisos; no se puede delimitar al territorio periurbano pero si se puede identificar en dónde se están produciendo los nuevos desarrollos y transformaciones. Entrena Durán (2004) manifiesta que en las últimas décadas se ha intentado definir al espacio periurbano en términos de población. En esta línea, la sola consideración del número de habitantes no es un indicador apropiado para definir qué es urbano, qué es rural y qué es periurbano. Entrena Durán (2004) propone que las áreas periurbanas pueden identificarse a través de indicadores socioeconómicos asociados al mercado laboral y a la provisión de servicios.

Para la elección de los casos de estudio se examinaron las tasas de crecimiento poblacional de las parroquias rurales del DMQ en los periodos intercensales 1991-2001 y 2001-2010. Los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) revelan que dos parroquias rurales del DMQ han tenido un crecimiento poblacional considerable, éstas son Calderón y Conocoto. En el período intercensal 2001-2010, Calderón registró una tasa de crecimiento de 6,50% y Conocoto una de 4,83%. Tras un exhaustivo análisis de la densidad de la oferta inmobiliaria en estas parroquias se determinó que dos barrios se han convertido en verdaderos territorios atractores: Armenia II (Conocoto) y San José de Morán (Calderón). Para poder apreciar un verdadero cambio en los patrones de movilidad se estableció un recorte temporal de 20 años.

Metodología para el análisis de las variables movilidad residencial y segregación socioespacial

Diseño de los indicadores

Variable independiente: Movilidad residencial

Para el estudio de la variable movilidad residencial se plantearon tres dimensiones de análisis. La movilidad residencial está asociada a las necesidades y expectativas habitacionales de los hogares y también a factores estructurales e institucionales como el mercado de tierra. Los indicadores propuestos abarcan aspectos cuantitativos, cualitativos y espaciales. El siguiente cuadro muestra el modelo de análisis metodológico de la variable independiente:

Variable	Dimensiones de análisis	Subdimensiones de análisis	Indicadores	Fuente
MOVILIDAD RESIDENCIAL	Configuración del espacio periurbano	Desconcentración de comercios y servicios	Porcentaje de cobertura en servicios. En base a los servicios de agua y recolección	CPV 2010, 2001, 1991
		Desarrollo de proyectos urbanos	Principales obras ejecutadas	Municipio del DMQ 1990-2010
	Oportunidades habitacionales	Gestión institucional del suelo	Instrumentos de gestión planes parciales y planes especiales	Municipio del DMQ 1990-2010
			Ampliación de la superficie urbana	Municipio del DMQ 1990-2010
		Oferta inmobiliaria	Porcentaje de proyectos de vivienda ofertados	Marketwatch, Revista Clave
			Características de los proyectos de vivienda ofertados	Marketwatch, Revista Clave
	Necesidades habitacionales	Preferencias habitacionales	Porcentaje de viviendas propias y arrendadas (tipo de tenencia)	CPV 2010, 2001, 1991
			Tasa de crecimiento poblacional	INEC 2010, 2001, 1991
		Expectativas de ascenso	Trayectorias familiares de clase	Primaria Encuestas

Para el análisis de la variable movilidad residencial se utilizaron métodos cualitativos, cuantitativos y socioespaciales. A continuación se presenta el diseño de los nueve indicadores propuestos para el estudio de la variable movilidad residencial.



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Configuración del espacio periurbano
Subdimensión	Desconcentración de comercios y servicios
Nombre del indicador	Porcentaje de cobertura en servicios
Definición	Categorización del nivel de cobertura en servicios utilizando los datos de acceso al agua por tubería y recolección de la basura por carro
Medición	
$\% \text{ abastecimiento de agua por red pública} = \frac{\# \text{ de hogares que cuentan con el servicio} * 100}{\# \text{ total de hogares}}$ $\% \text{ eliminación por carro recolector} = \frac{\# \text{ de hogares que cuentan con el servicio} * 100}{\# \text{ total de hogares}}$ <p>(El cálculo se realizó de manera independiente para cada uno de los barrios, Armenia II y San José de Morán)</p>	
Limitaciones	
Actualización de la información. El indicador revela solamente la desconcentración de los servicios básicos.	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Configuración del espacio periurbano
Subdimensión	Desarrollo de proyectos urbanos
Nombre del indicador	Principales obras ejecutadas
Definición	Principales obras de infraestructura ejecutadas en las parroquias Conocoto y Calderón en el periodo 2001-2010
Medición	
Se utilizarán los datos contenidos en los informes del Municipio del DMQ e imágenes satelitales para la construcción de este indicador.	
Limitaciones	
La principal limitación radica en el establecimiento de los rangos de proximidad. La ubicación próxima de una unidad espacial no implica que sus habitantes hagan uso de esta infraestructura.	
Unidad de medida	N/A
Fuente de datos	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito Administración Zonal Los Chillos Administración Zonal Tumbaco Administración Zonal Calderón
Disponibilidad de datos	2001-2010
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Oportunidades habitacionales
Subdimensión	Gestión institucional del suelo
Nombre del indicador	Instrumentos de gestión planes parciales y planes especiales
Definición	Análisis de fuentes secundarias que pretende mostrar la existencia de sesgos urbanos. Determinados sectores del periurbano no han sido atendidos por la administración
Medición	
<p>Para la elaboración de este indicador se utilizarán los planes de ordenamiento. El Municipio del DMQ ha implementado siete planes de ordenamiento en total. En términos generales, cada uno establece ejes de intervención distintos; no se puede percibir que exista una continuidad de visiones.</p>	
Limitaciones	
<p>La principal limitación de este indicador está asociada a las unidades espaciales de análisis. La información del DMQ está disponible a nivel de parroquia y no a nivel de barrio. Se debe considerar también que existen otros instrumentos de gestión del suelo aparte de los planes parciales y especiales.</p>	
Unidad de medida	N/A
Fuente de datos	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito Administración Zonal Los Chillos Administración Zonal Calderón
Disponibilidad de datos	2001-2010
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial																								
Dimensión	Oportunidades habitacionales																								
Subdimensión	Gestión institucional del suelo																								
Nombre del indicador	Ampliación de la superficie urbana																								
Definición	Análisis de la ampliación de la superficie urbana de acuerdo a los planes urbanísticos ejecutados (1942-2012)																								
Medición																									
Para la elaboración de este indicador se utilizarán los planes de ordenamiento. En cada plan elaborado se ha ampliado la superficie urbana.																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #1a3d4d; color: white;"> <th style="text-align: center;">Plan urbano de Quito</th> <th style="text-align: center;">Año</th> <th style="text-align: center;">Ampliación de la superficie urbana (Ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Plan Jones Odriozola</td> <td style="text-align: center;">1942</td> <td style="text-align: center;">3.776</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Plan Director de Urbanismo</td> <td style="text-align: center;">1967</td> <td style="text-align: center;">7.355</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Plan Director Quito y su Área de influencia</td> <td style="text-align: center;">1973</td> <td style="text-align: center;">6.976</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Plan Quito Esquema Director</td> <td style="text-align: center;">1981</td> <td style="text-align: center;">8.992</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Plan Estructura Espacial Metropolitana</td> <td style="text-align: center;">1992</td> <td style="text-align: center;">19.014</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Plan General de Desarrollo Territorial</td> <td style="text-align: center;">2001-2009</td> <td style="text-align: center;">31.809</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial</td> <td style="text-align: center;">2012-2022</td> <td style="text-align: center;">38.492</td> </tr> </tbody> </table>		Plan urbano de Quito	Año	Ampliación de la superficie urbana (Ha)	Plan Jones Odriozola	1942	3.776	Plan Director de Urbanismo	1967	7.355	Plan Director Quito y su Área de influencia	1973	6.976	Plan Quito Esquema Director	1981	8.992	Plan Estructura Espacial Metropolitana	1992	19.014	Plan General de Desarrollo Territorial	2001-2009	31.809	Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial	2012-2022	38.492
Plan urbano de Quito	Año	Ampliación de la superficie urbana (Ha)																							
Plan Jones Odriozola	1942	3.776																							
Plan Director de Urbanismo	1967	7.355																							
Plan Director Quito y su Área de influencia	1973	6.976																							
Plan Quito Esquema Director	1981	8.992																							
Plan Estructura Espacial Metropolitana	1992	19.014																							
Plan General de Desarrollo Territorial	2001-2009	31.809																							
Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial	2012-2022	38.492																							
Limitaciones																									
La principal limitación de este indicador está asociada a las unidades espaciales de análisis. La información del DMQ está disponible a nivel de parroquia y no a nivel de barrio.																									
Unidad de medida	N/A																								
Fuente de datos	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito																								
Disponibilidad de datos	2001-2012																								
Fecha de elaboración	Agosto 2017																								
Elaborado por	Natalia Montalvo																								
Profesor	Gustavo Durán																								



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Oportunidades habitacionales
Subdimensión	Oferta inmobiliaria
Nombre del indicador	Porcentaje de proyectos de vivienda ofertados
Definición	Porcentaje de proyectos de vivienda ofertados por sector de la ciudad
Medición	
<p>Actualmente las viviendas ofertadas en el DMQ se sitúan principalmente en el área periurbana: en el Sur de Quito se concentra el 5,5% de la oferta, en Calderón y Pomasqui el 8,8%, en el Valle de Cumbayá el 14%, y en el Valle de los Chillos el 16%. En Quito, el 70% de proyectos ofertados en la periferia cuentan con seguridad privada (Erazo, 2009).</p>	
Limitaciones	
<p>La principal limitación de este indicador está asociada a las fuentes de información. Las revistas Marketwatch y Clave publican ediciones dedicadas a la oferta de vivienda en el DMQ. Probablemente no todos los proyectos ofertados constan en los registros publicados.</p>	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Revista Marketwatch Revista Clave
Disponibilidad de datos	2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Oportunidades habitacionales
Subdimensión	Oferta inmobiliaria
Nombre del indicador	Características de los proyectos de vivienda ofertados
Definición	Caracterización de los proyectos de vivienda ofertados en base al precio y número de m2

Medición

Para la medición de este indicador se diseñó una matriz con la información que se consideró más relevante. A continuación se muestra un ejemplo:

Proyecto	Constructora	Estado	Oferta	Área	Nº Hab	Precio	Costo m2
Conjunto Habitacional Jade	SFC Construction	En construcción	Casa	163 m2	3	135.500	831,29
			Casa	135 m2	2	98.800	731,85
Alcázar de Sevilla	Romero y Pazmiño	En construcción	Casa	126 m2	3	122.000	968,25

Limitaciones

La principal limitación de este indicador está asociada a las fuentes de información. Las revistas Marketwatch y Clave publican ediciones dedicadas a la oferta de vivienda en el DMQ. Probablemente no todos los proyectos ofertados constan en los registros publicados.

Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Revista Marketwatch Revista Clave
Disponibilidad de datos	2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Necesidades habitacionales
Subdimensión	Preferencias habitacionales
Nombre del indicador	Porcentaje de viviendas propias y arrendadas (tipo de tenencia)
Definición	Porcentaje de viviendas propias y arrendadas por barrio (Armenia II y San José de Morán)
Medición	
$\% \text{ viviendas propias} = \frac{\# \text{ de viviendas propias} \times 100}{\# \text{ total de viviendas}}$ $\% \text{ viviendas arrendadas} = \frac{\# \text{ de viviendas arrendadas} \times 100}{\# \text{ total de viviendas}}$	
<p>En materia de tenencia de la vivienda, los datos de los Censos de Población y Vivienda muestran que en Armenia II, el porcentaje de viviendas propias ha crecido.</p>	
Limitaciones	
<p>Actualización de la información. Existen otros tipos de tenencia que no serán tomados en cuenta.</p>	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial									
Dimensión	Necesidades habitacionales									
Subdimensión	Preferencias habitacionales									
Nombre del indicador	Tasa de crecimiento poblacional									
Definición	La tasa de crecimiento es una medida del aumento o disminución promedio de la población en un periodo de años									
Medición										
$R = \ln \frac{Nt}{No} \times \frac{1}{t} \times 100$										
<p>Donde: R = Tasa de crecimiento promedio anual ln = Logaritmo natural Nt = Población en el año t No = Población en el año de base t = Tiempo en años</p>										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #003366; color: white;"> <th style="width: 33%;">Período intercensal</th> <th style="width: 33%;">Armenia II</th> <th style="width: 33%;">San José de Morán</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1991-2001</td> <td style="text-align: center;">- 2,22%</td> <td style="text-align: center;">- 3,32%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2001-2010</td> <td style="text-align: center;">9,08%</td> <td style="text-align: center;">14,79%</td> </tr> </tbody> </table>		Período intercensal	Armenia II	San José de Morán	1991-2001	- 2,22%	- 3,32%	2001-2010	9,08%	14,79%
Período intercensal	Armenia II	San José de Morán								
1991-2001	- 2,22%	- 3,32%								
2001-2010	9,08%	14,79%								
Limitaciones										
La principal limitación de este indicador radica en las unidades espaciales. Las unidades espaciales de los censos 2001 y 2010 podrían diferir.										
Unidad de medida	Numérica									
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010									
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991									
Fecha de elaboración	Agosto 2017									
Elaborado por	Natalia Montalvo									
Profesor	Gustavo Durán									



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Movilidad residencial
Dimensión	Necesidades habitacionales
Subdimensión	Expectativas de ascenso
Nombre del indicador	Trayectorias familiares de clase
Definición	Rutas de movilidad residencial de los hogares
Medición	
<p>La encuesta sobre trayectorias residenciales se concibió como un instrumento de recolección de información de carácter específico, información que no puede encontrarse en las bases oficiales.</p> <p>Principales áreas de indagación</p> <ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuál fue la ruta de su movilidad en el período 1990-2010? - ¿Cuál fue la razón principal de su movilidad? - ¿Durante este período de residencia se han producido cambios en su situación laboral, de empleo, de ocupación? - ¿Cuál son las percepciones que tiene sobre el lugar en el que vive? (preguntas asociadas a la segregación) 	
Limitaciones	
<p>La pertinencia de las encuestas está sujeta a la calidad de la elaboración del instrumento. Se debió garantizar la representatividad de la muestra.</p>	
Unidad de medida	N/A
Fuente de datos	Fuente primaria Encuestas
Disponibilidad de datos	2018
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán

Variable dependiente: Segregación socioespacial

Para el estudio de la variable segregación socioespacial se plantearon dos dimensiones de análisis: cambios en la configuración socioterritorial y accesibilidad espacial. La segregación socioespacial puede caracterizarse como un producto de la distribución desigual de los grupos socioeconómicos en el espacio. Está vinculada a mayores niveles de aislamiento social, menor acceso a fuentes de empleo e infraestructura de calidad. Cabe mencionar que, “el estudio de la segregación residencial, sus orígenes, magnitud, dinámica y consecuencias ha sido largamente abordado por la investigación social debido precisamente a su pertinencia para evaluar los niveles de integración y equidad que alcanzan las sociedades” (Groisman 2010, 431). El siguiente cuadro muestra el modelo de análisis metodológico de la variable dependiente:

Variables	Dimensiones de análisis	Subdimensiones de análisis	Indicadores	Fuente
SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL	Cambios en la configuración socioterritorial	Distribución desigual de los estratos en el territorio	Porcentaje de población por estrato	CPV 2010, 2001, 1991
			Índice de segregación	CPV 2010, 2001, 1991
			Valoración de la percepción de igualdad entre vecinos y valoración del nivel de interacción	Primaria Encuestas
		Nuevas formas encerradas de urbanización	Porcentaje de suelo ocupado por conjuntos habitacionales cerrados	Municipio del DMQ 2005-2013
	Accesibilidad espacial	Acceso al mercado de empleo	Porcentaje de población empleada	CPV 2010, 2001, 1991
		Acceso servicios	Porcentaje de asistencia a clases	CPV 2010, 2001, 1991
			Porcentaje personas con cobertura en seguridad social	CPV 2010, 2001, 1991

Para el análisis de la variable segregación socioespacial se utilizarán métodos cualitativos y cuantitativos. A continuación se presenta el diseño de los siete indicadores propuestos para el estudio de la variable segregación socioespacial.



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Cambios en la configuración socioterritorial
Subdimensión	Distribución desigual de los estratos en el territorio
Nombre del indicador	Porcentaje de población por estrato
Definición	Estratificación del periurbano a través de la variable educación del jefe o jefa del hogar
Medición	
<p>Para poder medir la segregación primero se deben definir criterios que permitan distinguir a los estratos que ocupan el territorio en cuestión. De este modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pertenecen al estrato bajo: Todos aquellos jefes de hogar que cuenten con un grado de instrucción equivalente o menor al centro de alfabetización • Pertenecen al estrato medio: Todos aquellos jefes de hogar que hayan cursado el nivel de instrucción primario o secundario • Pertenecen al estrato alto: Todos aquellos jefes de hogar que hayan cursado el nivel de instrucción superior o posgrado $\% \text{ hogares estrato bajo} = \frac{\# \text{ hogares estrato bajo} \times 100}{\# \text{ total de hogares}}$	
Limitaciones	
<p>Actualización de la información. El indicador caracteriza a los estratos utilizando la variable educación, no da cuenta de los ingresos monetarios de los hogares.</p>	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Cambios en la configuración socioterritorial
Subdimensión	Distribución desigual de los estratos en el territorio
Nombre del indicador	Índice de segregación
Definición	Este índice mide la distribución de un determinado grupo en el espacio urbano. Varía entre 0 y 1; el primer valor corresponde a una distribución exactamente igualitaria y el segundo a una de máxima segregación
Medición	
<p>El índice de segregación se define como:</p> $IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right \quad 0 \leq IS \leq 1$ <p>Donde: x_i es la población del grupo minoritario en el sector censal <i>i</i> X es la población total del grupo minoritario en el barrio t_i es la población total en el sector censal <i>i</i> T es la población total del barrio n es el número de sectores que conforman el barrio</p>	
Limitaciones	
<p>Actualización de la información. El indicador caracteriza a los estratos utilizando la variable educación, no da cuenta de los ingresos monetarios de los hogares.</p>	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Cambios en la configuración socioterritorial
Subdimensión	Distribución desigual de los estratos en el territorio
Nombre del indicador	Valoración de la percepción de igualdad entre vecinos y valoración del nivel de interacción
Definición	Valoración de la percepción de igualdad entre vecinos (¿Considera que sus vecinos son iguales o diferentes a usted?) y valoración del nivel de interacción (¿Se lleva o no con sus vecinos?)
Medición	
<p>% encuestados afirman ser iguales a sus vecinos = $\frac{\# \text{ encuestados afirman ser iguales} \times 100}{\# \text{ total de encuestados}}$</p> <p>El porcentaje de encuestados que se consideran iguales a sus vecinos alcanza el 61.73% en Armenia II y el 50.62% en San José de Morán. El porcentaje de encuestados que afirmó no mantener ningún tipo de relación o interacción con sus vecinos alcanza el 16,05% en Armenia II y el 8,64% en San José de Morán.</p>	
Limitaciones	
La pertinencia de las encuestas está sujeta a la calidad de la elaboración del instrumento. Se debió garantizar la representatividad de la muestra.	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Fuente primaria Encuestas
Disponibilidad de datos	2018
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Cambios en la configuración socioterritorial
Subdimensión	Nuevas formas encerradas de urbanización
Nombre del indicador	Porcentaje de suelo ocupado por conjuntos habitacionales cerrados
Definición	Porcentaje de suelo ocupado por conjuntos habitacionales cerrados por barrio (Armenia II y San José de Morán)
Medición	
$\% \text{ suelo ocupado por conjuntos} = \frac{\text{superficie en m2 conjuntos} \times 100}{\text{Superficie en m2 (barrio)}}$	
<p>En el periurbano del DMQ, existen barrios en los cuales los conjuntos cerrados han comenzado a imponerse en el paisaje, tal es el caso del barrio Armenia II. También existen asentamientos en los que prevalecen las formas de ocupación tradicionales, como ocurre con San José de Morán.</p>	
Limitaciones	
<p>La principal limitación de este indicador radica en la actualización de la información. La ortofoto del DMQ fue tomada en el año 2011.</p>	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito Administración Zonal Los Chillos Administración Zonal Calderón
Disponibilidad de datos	2011
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Accesibilidad espacial
Subdimensión	Acceso al mercado de empleo
Nombre del indicador	Porcentaje de población empleada
Definición	Porcentaje de población empleada por barrio (Armenia II y San José de Morán)
Medición	
$\% \text{ PEA empleada} = \frac{\# \text{ de personas empleadas} \times 100}{\# \text{ total de personas (en edad de trabajar)}}$ $\% \text{ PEA no empleada} = \frac{\# \text{ de personas sin empleo} \times 100}{\# \text{ total de personas (en edad de trabajar)}}$ <p>Tanto en Armenia II, como en San José de Morán, el porcentaje de población empleada ha crecido en menos de un 10%</p>	
Limitaciones	
La principal limitación de este indicador radica en las unidades espaciales. Las unidades espaciales de los censos 2001 y 2010 podrían diferir.	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Accesibilidad espacial
Subdimensión	Acceso a servicios
Nombre del indicador	Porcentaje de asistencia a clases
Definición	Porcentaje de asistencia a clases por barrio (Armenia II y San José de Morán)
Medición	
$\% \text{ de asistencia a clases} = \frac{\# \text{ de jóvenes y niños que asisten a clase} \times 100}{\# \text{ total de jóvenes y niños en edad escolar}}$	
<p>Los datos de los Censos de Población y Vivienda muestran que la accesibilidad a la educación es casi universal para todos los estratos. En el período intercensal 2001-2010, el porcentaje de población en edad escolar que asiste a un centro educativo se incrementó en un 10% en Armenia II y en un 17% en San José de Morán.</p>	
Limitaciones	
<p>La principal limitación de este indicador radica en las unidades espaciales. Las unidades espaciales de los censos 2001 y 2010 podrían diferir.</p>	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 1991, 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001, 1991
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán



MAESTRÍA EN ESTUDIOS URBANOS
CONVOCATORIA 2016 – 2018

Variable	Segregación socioespacial
Dimensión	Accesibilidad espacial
Subdimensión	Acceso a servicios
Nombre del indicador	Porcentaje de personas con cobertura en seguridad social
Definición	Porcentaje de personas con cobertura en seguridad social por barrio (Armenia II y San José de Morán)
Medición	
<p>% de PEA con cobertura en seguridad social = $\frac{\# \text{ Personas con afiliación} \times 100}{\# \text{ total de personas (en edad de trabajar)}}$</p> <p>% de PEA sin cobertura en seguridad social = $\frac{\# \text{ Personas sin afiliación} \times 100}{\# \text{ total de personas (en edad de trabajar)}}$</p> <p>En cuanto al acceso a la seguridad social, no se aprecian mayores cambios en el período intercensal 2001-2010 (no existen datos relevantes a la cobertura en seguridad social en el censo del año 1991).</p>	
Limitaciones	
La principal limitación de este indicador radica en las unidades espaciales. Las unidades espaciales de los censos 2001 y 2010 podrían diferir.	
Unidad de medida	Numérica
Fuente de datos	Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC Censo de Población y Vivienda 2001 y 2010
Disponibilidad de datos	2010, 2001
Fecha de elaboración	Agosto 2017
Elaborado por	Natalia Montalvo
Profesor	Gustavo Durán

Instrumentos de recolección y análisis de la información

Para realizar este estudio se utilizaron distintas fuentes de datos de acuerdo a las dimensiones y a los indicadores planteados. A continuación se describen los principales rasgos de las fuentes. En primera instancia, se utilizaron las bases de datos del Censo de Población y Vivienda de los años 2010, 2001 y 1990 disponibles en formato REDATAM y SPSS (<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda/>). También se utilizaron las bases de datos del Municipio del DMQ de los años 2005 al 2013 que contienen información referente a usos, ocupación del suelo, entre otros (http://sthv.quito.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=28&). El procesamiento estadístico de la información se realizó en el software SPSS.

Para la elaboración de la cartografía se utilizaron las capas de información de acceso libre elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/registro-de-descargas-cartograficas/>). También se utilizaron las capas de información elaboradas por la Secretaría General de Planificación del DMQ (http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=1122). La información recolectada se normalizó a nivel espacial, se trabajó con el sistema de referencia WGS84, zona 17 sur y proyección UTM.

Para la construcción del indicador “trayectorias familiares de clase”, se diseñó una encuesta sobre trayectorias y percepciones de segregación. La encuesta permitió recoger información de carácter específico que no se puede encontrar en las bases de datos. Lamentablemente en Ecuador no se realizan encuestas de origen-destino de modo que no existe información oficial que pueda dar cuenta de las razones detrás de la movilidad. Se trabajó con una muestra representativa de la población que involucró a todos los perfiles sociodemográficos. Una vez levantadas las encuestas, se construyó una matriz de datos. Una vez construida la matriz se procedió a realizar la tabulación (obtención de frecuencias, porcentajes, etc.).

Diseño de la muestra para la encuesta sobre trayectorias residenciales

En el Ecuador, los Censos de Población y Vivienda no contienen indicadores que permitan medir los niveles de movilidad intraurbana de las familias. Para poder identificar los factores que intervienen en la decisión de trasladarse al periurbano se diseñó una encuesta sobre trayectorias residenciales. Dado que la población total de los barrios San José de Morán y Armenia II es finita, se asumió que la proporción muestral seguía una distribución de

probabilidad normal. De modo que, para que el nivel de confianza provisto por la muestra sea del 95% y el error de estimación no sea mayor al 4%, el tamaño n de la muestra se calculó de la siguiente manera:

$$n = \frac{N * Z\alpha^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z\alpha^2 * p * q}$$

Donde:

n es el tamaño de la muestra

N es la población total de cada uno de los barrios a investigar (San José de Morán: 3682 hab.; La Armenia II: 5387 hab.)

$Z\alpha$ es igual a 1,96 y corresponde al argumento de la función de distribución de probabilidad normal de media 0 y de desviación estándar 1 para que el nivel de confianza sea del 95%

p es igual a 0,05 y corresponde a la proporción esperada

q en este caso es igual a 0,95 (1 - p)

d es igual a 0,05 y corresponde al coeficiente de precisión (precisión del 5%)

Así, obtuvimos que:

$$n_{San\ José\ de\ Morán} = \frac{3682 * 1.96^2 * 0.05 * 0.95}{0.05^2 * (3682 - 1) + 1.96^2 * 0.05 * 0.95}$$

$$n_{San\ José\ de\ Morán} = 72$$

$$n_{Armenia\ II} = \frac{5387 * 1.96^2 * 0.05 * 0.95}{0.05^2 * (5387 - 1) + 1.96^2 * 0.05 * 0.95}$$

$$n_{Armenia\ II} = 72$$

La encuesta sobre trayectorias residenciales se concibió como un instrumento de recolección de información de carácter específico, información que no puede encontrarse en las bases oficiales. Para el levantamiento de los datos se utilizó la aplicación “KoBoToolbox” desarrollada por “Harvard Humanitarian Initiative”. Esta aplicación ofrece la opción de geotiquetar cada entrada y verificar cómo avanza la recolección en tiempo real.

Encuesta sobre Trayectorias Residenciales

LA INFORMACIÓN QUE USTED ME PROPORCIONE ES CONFIDENCIAL, SU NOMBRE NUNCA SERÁ REVELADO Y LOS DATOS QUE OBTENGAMOS SON PARA FINES ACADÉMICOS EXCLUSIVAMENTE. SE TRATA DE UN INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRO EN ESTUDIOS URBANOS, EN LA FLACSO

COORDENADAS
GPS coordinates can only be collected when outside.

latitud (x,y °)

 longitud (x,y °)

 altitud (m)

 precisión (m)



1. NÚMERO DE HABITACIONES QUE TIENE ESTA VIVIENDA (UNA SOLA OPCIÓN DE RESPUESTA) *

.....

2. ¿SU VIVIENDA ES? (UNA SOLA OPCIÓN DE RESPUESTA) *

Propia
 Arrendada
 Anticresis
 Prestada/Cedida

3. ¿CUÁNTAS FAMILIAS VIVEN EN ESTA VIVIENDA? *

.....

4. ¿CUÁNTAS PERSONAS DE SU FAMILIA VIVEN EN ESTA VIVIENDA? *

.....

5. ¿QUIÉNES SON LOS MIEMBROS DE LA FAMILIA QUE HABITAN EN ESTA VIVIENDA? (VARIAS OPCIONES DE RESPUESTA)

Padre
 Madre
 1er Hijo / Hija
 2do Hijo / Hija 2
 3er Hijo / Hija
 Otros 1
 Otros 2

6. DATOS LABORALES Y DE MOVILIDAD DE LOS MIEMBROS DEL HOGAR	SEXO	LUGAR DE TRABAJO	CÓMO SE MOVILIZA
.....

PADRE	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
MADRE	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
1ER HIJO/HIJA	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
2DO HIJO/HIJA	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
3ER HIJO/HIJA	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
OTROS 1	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
OTROS 2	<input type="radio"/> Hombre <input type="radio"/> Mujer	<input type="radio"/> Trabaja/estudia en la misma parroquia <input type="radio"/> Trabaja/estudia en otra parroquia	<input type="radio"/> Otros <input type="radio"/> Transporte público <input type="radio"/> Vehículo particular
7. ¿CUÁNTOS AÑOS VIVE LA FAMILIA EN ESTA VIVIENDA? *			
8. ¿CUÁNTOS AÑOS VIVE USTED EN ESTA VIVIENDA? *			
9. ¿DÓNDE VIVÍA ANTES DE VENIR A ESTE BARRIO? *			
<input type="radio"/> Siempre he vivido en el mismo lugar <input type="radio"/> En el Cantón Quito <input type="radio"/> En otra ciudad			

10. SI VIVÍA EN EL CANTÓN QUITO, ESPECIFIQUE DÓNDE:	
11. SI VIVÍA EN OTRA CIUDAD, ESPECIFIQUE QUÉ CIUDAD:	
12. ¿EN QUÉ SITIOS HA VIVIDO USTED O SU FAMILIA EN LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS?	LUGAR
HACE 20 AÑOS (1998)	
HACE 15 AÑOS (2003)	
HACE 10 AÑOS (2008)	
HACE 5 AÑOS (2013)	
<p>13. SI LA PERSONA RESPONDE QUE HA VIVIDO EN UN LUGAR DISTINTO AL ACTUAL ¿CUÁLES FUERON LAS RAZONES PARA CAMBIARSE DE DOMICILIO? (VARIAS OPCIONES DE RESPUESTA)</p> <p><input type="checkbox"/> a) Por razones laborales</p> <p><input type="checkbox"/> b) Porque mejoró su situación económica</p> <p><input type="checkbox"/> c) Para tener casa propia</p> <p><input type="checkbox"/> d) Para contar con más espacio, estar más cómodos</p> <p><input type="checkbox"/> e) Para estar con sus familiares, amigos o personas cercanas</p> <p><input type="checkbox"/> f) Porque les gusta el barrio, porque es mejor que el anterior</p> <p><input type="checkbox"/> g) Por razones económicas, es asequible en este lugar comprar o alquilar</p> <p><input type="checkbox"/> h) Porque este barrio está bien servido</p> <p><input type="checkbox"/> i) Porque no tenía otra alternativa</p> <p><input type="checkbox"/> j) Para acceder a las oportunidades de empleo/estudio</p> <p><input type="checkbox"/> k) Porque heredaron</p> <p><input type="checkbox"/> l) Otros</p>	
<p>14. ¿QUÉ ES LO QUE LE GUSTA DE ESTE BARRIO? (VARIAS OPCIONES DE RESPUESTA) *</p> <p><input type="checkbox"/> a) Ubicación</p> <p><input type="checkbox"/> b) Cercanía a familiares/amigos</p> <p><input type="checkbox"/> c) Tranquilidad</p> <p><input type="checkbox"/> d) Acceso a servicios</p> <p><input type="checkbox"/> e) Cercanía al transporte público</p> <p><input type="checkbox"/> f) Cercanía a parques y plazas</p> <p><input type="checkbox"/> g) Seguridad</p> <p><input type="checkbox"/> h) Características de los vecinos</p> <p><input type="checkbox"/> i) Otros</p>	

<p>15. ¿QUÉ ES LO QUE NO LE GUSTA DE ESTE BARRIO? *</p> <p><input type="checkbox"/> a) Ubicación</p> <p><input type="checkbox"/> b) Lejanía a familiares/amigos</p> <p><input type="checkbox"/> c) Poca tranquilidad/ruido</p> <p><input type="checkbox"/> d) Bajo acceso a servicios</p> <p><input type="checkbox"/> e) Lejanía al transporte público</p> <p><input type="checkbox"/> f) Lejanía a parques y plazas</p> <p><input type="checkbox"/> g) Inseguridad</p> <p><input type="checkbox"/> h) Características de los vecinos</p> <p><input type="checkbox"/> i) Otros</p>	
<p>16. SI LA FAMILIA NO HA VIVIDO SIEMPRE EN ESTE BARRIO. ¿CÓMO ESTÁ SU FAMILIA EN COMPARACIÓN CON EL LUGAR EN EL QUE VIVÍAN ANTES? (UNA SOLA OPCIÓN DE RESPUESTA) *</p> <p><input type="radio"/> Mejor</p> <p><input type="radio"/> Peor</p> <p><input type="radio"/> Igual</p>	
<p>17. SI TUVIERA LA OPORTUNIDAD DE CAMBIARSE DE DOMICILIO, DÓNDE LE GUSTARÍA VIVIR? *</p> <p><input type="radio"/> Dentro de Quito</p> <p><input type="radio"/> Fuera de Quito</p> <p><input type="radio"/> Fuera del país</p> <p><input type="radio"/> No me cambiaría de lugar de vivienda</p>	
<p>18. ESPECIFIQUE DÓNDE LE GUSTARÍA VIVIR?</p> <p>.....</p>	
<p>19. POR QUÉ LE GUSTARÍA VIVIR EN ESE LUGAR</p> <p>.....</p>	
<p>20. DURANTE EL TIEMPO QUE VIVEN EN ESTE BARRIO, SE HAN PRODUCIDO CAMBIOS EN LA SITUACIÓN LABORAL, DE EMPLEO O DE OCUPACIÓN DE USTED O ALGÚN MIEMBRO DE SU FAMILIA? *</p> <p><input type="radio"/> Sí</p> <p><input type="radio"/> No</p>	
<p>21. SI LA RESPUESTA A LA ANTERIOR PREGUNTA FUE SÍ, ESPECIFIQUE:</p>	<p>TIPO DE CAMBIO OCURRIDO</p>
<p>PADRE</p>	<p><input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo</p> <p><input type="radio"/> Se quedó sin empleo</p>
<p>MADRE</p>	<p><input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo</p> <p><input type="radio"/> Se quedó sin empleo</p>

1ER HIJO/HIJA	<input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo <input type="radio"/> Se quedó sin empleo
2DO. HIJO/HIJA	<input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo <input type="radio"/> Se quedó sin empleo
3ER HIJO/HIJA 1	<input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo <input type="radio"/> Se quedó sin empleo
OTROS 1	<input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo <input type="radio"/> Se quedó sin empleo
OTROS 2	<input type="radio"/> Empeoró el empleo <input type="radio"/> Mejoró el empleo <input type="radio"/> Se quedó sin empleo
22. CREE USTED QUE LOS HABITANTES DE ESTE BARRIO SON IGUALES O DISTINTOS A USTED O LOS MIEMBROS DE SU FAMILIA? (UNA SOLA OPCIÓN DE RESPUESTA) *	
<input type="radio"/> Iguales <input type="radio"/> Distintos	
23 ¿EN QUÉ SON IGUALES?	
<input type="checkbox"/> Son de la misma clase social <input type="checkbox"/> Tienen las mismas costumbres <input type="checkbox"/> Tienen los mismos valores <input type="checkbox"/> Otro	
24 ¿EN QUÉ SON DISTINTOS?	
<input type="checkbox"/> Son de otra clase social <input type="checkbox"/> No tienen las mismas costumbres <input type="checkbox"/> No tienen los mismos valores <input type="checkbox"/> Otro	
25. USTED TIENE RELACIÓN, SE LLEVA CON SUS VECINOS O CON LA GENTE DEL BARRIO? *	
<input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No	

26. SI RESPONDIÓ SI. POR QUE SE LLEVA CON SUS VECINOS DEL BARRIO (VARIAS OPCIONES DE RESPUESTA)

- Porque son solidarios
- Porque son buenos vecinos
- Porque se preocupan por los demás
- Porque ayudan cuando se necesita
- Porque tienen buenas costumbres

27. CUANDO RESPONDIÓ QUE NO SE LLEVA CON LOS VECINOS. POR QUÉ NO SE LLEVA CON SUS VECINOS?

- Porque son malos vecinos
- Porque no son solidarios
- Porque son problemáticos
- Porque tienen malas costumbres

NOMBRE DEL ENCUESTADOR/ENCUESTADORA

- Eleana Larenas
- Andrés Alcocer
- Mirian Tipán
- David Zúñiga
- Azucena Quishpe
- Mauricio Ortíz
- Andrés Almeida
- Inti Rodríguez
- Natalia Montalvo
- Milton Montalvo
- Nathalia Novillo

Cálculo del índice de segregación

En términos generales, “el índice de segregación (*IS*) mide la distribución de un determinado grupo en el espacio urbano” (Martori et al. 2006, 51). Varía entre 0 y 1; el primer valor corresponde a una distribución exactamente igualitaria y el segundo a una de máxima segregación. Su utilidad radica en que permite calcular la diferencia entre la proporción de individuos de un grupo y la proporción del resto de la población en cada unidad espacial. El índice de segregación se define como:

$$IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right| \quad 0 \leq IS \leq 1$$

Donde:

x_i es la población del grupo minoritario en el sector censal *i*

X es la población total del grupo minoritario en el barrio

t_i es la población total en el sector censal *i*

T es la población total del barrio

n es el número de sectores que conforman el barrio

Cabe mencionar que para poder medir la segregación primero se deben definir criterios que permitan distinguir a los estratos que ocupan el territorio en cuestión. En la presente investigación se eligió utilizar la variable nivel de instrucción del jefe del hogar como un proxy de medida del nivel socioeconómico. De este modo:

- Pertenecen al **estrato bajo**: Todos aquellos jefes de hogar que cuenten con un grado de instrucción equivalente o menor al centro de alfabetización
- Pertenecen al **estrato medio**: Todos aquellos jefes de hogar que hayan cursado el nivel de instrucción primario o secundario
- Pertenecen al **estrato alto**: Todos aquellos jefes de hogar que hayan cursado el nivel de instrucción superior o posgrado

Lista de referencias

- Abba, Artemio P. 2008. "La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales". *Revista Centro-h* N°2: 73-88.
- Aguilar, Adrián G. 2002. "Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México". *Revista EURE* Vol. 28 N°85.
- _____. 2003. "La megaurbanización en la Región Centro de México. Hacia un modelo de configuración territorial." En *Urbanización, cambio tecnológico y costo social. El caso de la región centro de México* (México: IG-UNAM; CONACYT, Miguel Ángel Porrúa Editores).
- _____. 2006. *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España* (México: IG-UNAM; CONACYT, Miguel Ángel Porrúa Editores).
- Alegría, Tito. 1994. "Segregación socioespacial urbana. El ejemplo de Tijuana". *Estudios Demográficos y Urbanos* Vol. 9 N°2: 411-428.
- Alonso, J. 1997. "Reestructuración productiva y cambio territorial: un segundo eje de industrialización en el norte de México". *Revista de la CEPAL* N°61: 187-204.
- Aparicio Moreno, Carlos Estuardo, María Estela Ortega Rubí y Efrén Sandoval Hernández. 2011. "La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización". *Región y Sociedad* Vol. 23 N°52 (septiembre-diciembre): 173-207.
- Arriagada, C. y J. Rodríguez. 2003. "Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política". CEPAL: *Serie Población y Desarrollo* 47. Santiago de Chile.
- Arim, Rodrigo. 2008. "Crisis económica, segregación residencial y exclusión social. El caso de Montevideo". En *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá.
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo. 2011. "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". *Revista Transporte y Territorio* N°4: 47-58.
- Ávila Sánchez, Héctor. 2008. "Enfoques geográficos en torno a la nueva ruralidad". En *La nueva ruralidad en América Latina. Avances teóricos y evidencias empíricas* (Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana), 103-132.

- _____. 2009. "Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades". *Estudios agrarios, Revista de la Procuraduría Agraria del Gobierno Federal Mexicano*: 93-123.
- Azcárate, M., David Cocero, Francisco García, Carmen Muguruza y José Santos. 2010. "Identificación de las principales formas de crecimiento urbano en el Área Metropolitana de Madrid". En *Espacios y paisajes urbanos: reflexionar sobre su presente para proyectar su futuro* (Santander: Universidad de Cantabria), 115-126.
- Badcock, B. 1984. *Unfairly Structured Cities* (Oxford: Blackwell).
- Banzo, Mayté. 2005. "Del espacio al modo de vida: la cuestión periurbana en Europa Occidental: los casos de Francia y España". En *Lo urbano rural: ¿nuevas expresiones territoriales?* (Cuernavaca: CRIM-UNAM).
- Barrera, Augusto y Nathalia Novillo. 2017. "Gestión y modelo territorial. El caso del Distrito Metropolitano de Quito". En *El gobierno de las grandes ciudades, gobernanza y descentralización en las metrópolis de América Latina* (Santiago de Chile: CLAD Universidad Autónoma de Chile).
- Bassant, M., Marie Claude Bruhlar, Francois Hainard et Martin Schuler. 1984. "Les suisses entre la mobilité et la sédentarité". IREC. Ecole Polytechnique de Lausanne. En *Espaces-temps des modes de vie et transports collectifs*.
- Batista, Migdalia. 2004. La decisión de mudarse, sus determinantes e implicaciones. San Juan de Puerto Rico: Programa Graduado de Demografía, Universidad de Puerto Rico.
- Bayón, María Cristina. 2008. "Desigualdad y procesos de exclusión social. Concentración socioespacial de desventajas en el Gran Buenos Aires y la Ciudad de México". *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 23 N°1*: 123-150.
- Bayona i Carrasco, Jordi y Antonio López Gay. 2010. "Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona". *Documents d'Analisi Geografica Vol.57 N°3*: 381-412.
- Bayona i Carrasco, Jordi e Isabel Pujadas i Rubiés. 2014. "Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona". *Revista EURE Vol.40 N°19*: 261-287.
- Bazant S., Jan. 2011. "Interdependencia de la expansión urbana y el medio ambiente circundante: causas de su degradación". *Cuadernos de vivienda y urbanismo Vol. 4 N°8* (julio-diciembre): 198-223.
- Beuf, Alice. 2011. "Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas". *Bulletin de l'Institut français d'études andines*: 147-178.

- Bosdorf, A. 2003. "La segregación socio-espacial en ciudades latinoamericanas: el fenómeno, los motivos y las consecuencias para un modelo del desarrollo urbano en América Latina". En *Transformaciones regionales y urbanas en Europa y América Latina*.
- Bourdieu, P. 1993. "Efectos de lugar". En *La miseria del mundo* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica).
- Briggs, X. 2005. *The geography of opportunity: race and housing choice in metropolitan America*. Washington D.C.: Brookings Institution Press.
- Camagni, Roberto. 2005. *Economía Urbana* (Barcelona: Antonio Bosch Editores).
- Capel, Horacio. 1994. "La geografía y las periferias urbanas. Reflexiones para arquitectos". *Revista Antrophos N°43*.
- Capron, Guénola y Salomón González. 2006. "Las escalas de la segregación y de la fragmentación Urbana". *Trace N°49*: 65-75.
- Cardoso, André y Julia Ortiz. 2010. "Periurbanización, segregación social y fragmentación territorial en San Miguel de Tucumán". *Revista del Departamento de Geografía Universidad Nacional de Tucumán N°11*.
- Cerda Troncoso, Jorge. 2007. La expansión urbana discontinua analizada desde el enfoque de accesibilidad territorial, aplicación a Santiago de Chile. Tesis de Maestría. Universidad Politécnica de Cataluña.
- Chamboredon, J. y M. Lemaire. 1970. "Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement". *Revue française de sociologie N°1*: 3-33.
- Ciccolella, P. 1999. "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y restructuración socioterritorial en los noventa". *Revista EURE Vol.25 N°76*: 5-17.
- Contreras Gatica, Yasna. S/F. *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile*.
- _____. 2011. "La recuperación urbana y residencial del centro de Santiago: Nuevos habitantes, cambios socioespaciales significativos". *Revista EURE Vol. 37 N°112*: 89-113.
- Cuenya, Beatriz. 2011. "Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana". *Cadernos Metròpole Vol. 13 N°25* (junio): 185-212.
- Dekkers y A. Tarius. 1988. "Espaces-temps des modes de vie et transports collectives". *Revista del INRETS N°20*.
- Delaunay, Daniel; Jean-Marc Fournier y Yasna Contreras. 2012. "¿Es posible medir el capital de movilidad para evaluar sus diferenciaciones sociodemográfica e intraurbana? El caso

- de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile”. *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 28 N°1*: 9-51.
- Delaunay, Daniel y Françoise Dureau. 2004. “Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá”. *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 19 N°1*: 77-113.
- Delgado, Javier. 1990. “De los anillos a la segregación. La ciudad de México, 1950-1987”. *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 5 N°2*: 237-274. El Colegio de México.
- Dematteis, G. 1988. *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*. Barcelona.
- De Mattos, C. 2010. *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina* (Quito: OLACCHI).
- _____. 2016. “Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana”. *Sociologías Vol. 18 N°42*: 24-52.
- Demoraes, Florent; Yasna Contreras y Marie Piron. “Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile”. *Revista Transporte y Territorio N°15*: 274-301.
- Di Virgilio, María Mercedes. 2008. “Trayectorias residenciales en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina: los componentes de la movilidad residencial”. *Cuadernos IPPUR Vol. 22 N°2*: 37-66.
- _____. 2011. “La movilidad residencial: una preocupación sociológica”. *Revista Territorios N°25*: 173-190.
- _____. 2014. “Diferencias sociales en los procesos de movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires”. *Quivera Vol. 16 N°1* (enero-junio): 11-37.
- Durán, G., M. Martí. 2016. *Transformaciones urbanas, gentrificación y espacios de ciudadanía. Un análisis socioespacial de Quito 2000-2015*. Congreso Internacional contested_cities Artículo N°4-533.
- Durán G., M. Martí y J. Mérida. 2016. “Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito”. *Revista Íconos N°56*: 123-146.
- Dureau, Françoise. 2000. “Las nuevas escalas de la segregación en Bogotá”. En *Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional* (Bogotá: Alfaomega): 162-171.
- Entrena Durán, Francisco. 2004. “Los límites difusos de los territorios periurbanos: una propuesta metodológica para el análisis de su situación socioeconómica y procesos de cambio”. *Revista Sociologías N°11*.

- _____. 2005. "Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias". *Revista Papers N°78*: 59-88.
- Erazo, J. 2009. "Ciudad afuera, mercado al centro, vivienda adentro". *Revista Ciudad Segura N°33*.
- Flores, Carolina. S/F. *Consecuencias de la Segregación Residencial: Teoría y Métodos*. Introducción.
- Font, Antonio. 1997. "Anatomía de una metrópoli discontinua: La Barcelona Metropolitana". *En Revista Papers N°26*.
- Formigo Couceiro, José y José Antonio Aldrey Vázquez. 1999. *Periurbanización y rururbanización en Galicia*. La ciudad: tamaño y crecimiento (ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana): 317-327.
- García Palomares, Juan Carlos. 2008. "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo cambiante". *Revista EURE Vol.34 N°101*: 5-24.
- Gaviria Gutiérrez, Zoraida. 2009. "La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana". *Revista Soluciones de Postgrado EIA N°3* (enero): 63-74.
- Gilbert, Alan. 2001. "¿Una casa para siempre? Movilidad residencial y propiedad de la vivienda en los asentamientos autoproducidos". *Revista Territorios N°6*: 51-73.
- González-Plazas, Juan Leonardo. 2009. "Estado actual de la periurbanización y el hábitat periurbano en Manizales (Colombia)". *Cuadernos de vivienda y urbanismo Vol. 2 N°3* (julio-diciembre): 92-123.
- Graizbord Boris, Acuña Beatriz. 2007. "Movilidad residencial en la Ciudad de México". *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 22 N°2*: 291-335. El Colegio de México.
- Groisman, Fernando. 2010. "La persistencia de la segregación residencial socioeconómica en Argentina". *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 25 N°2*: 429-460.
- Hernández, S. 2016. "El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad". *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Vol.21 N°1*.
- Hidalgo, R., A. Borsdorf, H. Zunino y L. Álvarez. 2008. "Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria". *Revista Scripta Nova XII N°270*.
- Hidalgo, R. y H. Zunino. 2011. "La urbanización de las áreas periféricas en Santiago y Valparaíso: el papel de las relaciones de poder en el dibujo de la geografía socio-residencial". *Revista EURE N°37*.

- Iracheta, A. 1984. *El suelo urbano, un recurso estratégico para el desarrollo urbano*. Toluca: División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura y Arte, Universidad Autónoma del Estado de México.
- _____. 1988. "Metropolización y política urbana en la ciudad de México". *Estudios Demográficos y Urbanos Vol.3 N°1*: 143-162.
- Isaza Guerrero, Juanita. 2008. Conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana.
- Isunza, Georgina. 2010. "Política de vivienda y movilidad residencial en la ciudad de México". *Estudios Demográficos y Urbanos Vol.25 N°2*: 77-310.
- Janoschka, Michael. 2000. "Reich und arm in Buenos Aires. Barrios privados als neue Form der Suburbanisierung", *Praxis Geographie Vol.30 N°12*: 60-62.
- _____. 2002. "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización". *Revista EURE Vol. 28 N°85*: 11-29.
- Katzman, R. 1999. *Segregación residencial y desigualdades sociales en Montevideo*. Montevideo: Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas CEPAL.
- Katzman, R. y A. Retamoso. 2005. "Segregación espacial, empleo y pobreza en Montevideo". *Revista de la CEPAL N°51*.
- Knox, P. 1982. *Urban Social Geography: an Introduction* (Londres: Longman).
- Lazo, Alejandra y Yasna Contreras. 2009. Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. Paper presentado en el Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, Uruguay.
- Lefebvre, H. 1974. *La production de l'espace* (París: Anthropos).
- León Torres, Mario. 2015. Propuesta de un modelo urbano macro frente al incremento demográfico en el sector de Calderón. Tesis de Maestría Universidad Central del Ecuador.
- Linares, Santiago. 2013. "Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis empírico de tres ciudades medias bonaerenses". *Cuaderno Urbano: espacio, cultura y sociedad Vol. 14 N°14*: 5-30.
- Lobato Correa, Roberto. 1989. *O espacio urbano*. Sao Paulo: Editorial Atica.
- Long, L. 1991. "Residential Mobility differences among developed countries". *International Regional Science Review*: 133-148.

- Mansilla, Pablo. 2011. "Autopistas, accesibilidad y desigualdad social: el impacto de las redes de autopistas concesionadas sobre la dimensión temporal de las prácticas de movilidad en Santiago de Chile". *Revista Geográfica de América Central Vol. 2*: 1-12.
- Mansilla, Sandra Liliana. 1993. "Del conventillo a la villa de emergencia. Segregación residencial y migraciones intraurbanas en San Miguel de Tucumán". *Revista Geográfica N°118*: 51-63. Panamerican Institute of Geography and History.
- Marengo, Cecilia. 2002. "Estrategias habitacionales en los bordes urbanos: puntos de partida para analizar la expansión suburbana". *Revista Proyección N°2*.
- Maricato, E. 2010. *El estatuto de la ciudad periférica*.
- Martori, Joan Carles, Karen Hoberg y Jordi Surinach. 2006. "Población inmigrante y espacio urbano. Indicadores de segregación y pautas de localización". *Revista EURE Vol.32 N°97*: 49-62.
- Megumi, G. 2011. "Periferias: acao do estado e constructo do espacio urbano na periferia do capitalismo". *Transformacoes sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires*.
- Millán Valdés, Rodrigo. 2010. Los efectos de la geografía de oportunidades sobre las preferencias de movilidad residencial al interior de barrios populares consolidados en Santiago de Chile (1990-2010). Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al Grado Académico de Magíster en Desarrollo Urbano.
- Módenes, Juan. 1998. Flujos espaciales e itinerarios biográficos: la movilidad residencial en el área de Barcelona. Tesis doctoral Universidad Autónoma de Barcelona.
- Módenes, Juan y Julián López. 2004. "Movilidad residencial, trabajo y vivienda en Europa". *Revista Scripta Nova Vol. 8 N°159*.
- Molinatti, Florencia. 2013. "Segregación residencial e inserción laboral en la ciudad de Córdoba". *Revista Eure Vol.39 N°117*.
- Molinatti, Florencia, Eleonora Rojas-Cabrera y Enrique Peláez. 2014. "Movilidad residencial intraurbana en contextos de escasos recursos". *Revista Bitácora Urbano Territorial Vol. 24 N°2*: 31-39.
- Montosa Muñoz, J. y Corpas Alba, J. 2005. "Las transformaciones sociales y físicas por suburbanización: el caso de Rincón de la Victoria (Málaga)". *Revista Geographica N°46*: 21-33.
- Muxí, Zaira. 2009. *La arquitectura de la ciudad global* (Buenos Aires: Nobuko).

- Naranjo Márquez, Alexander Rodrigo. 2012. Fronteras de la ciudad, encrucijadas para el campo: interfaces urbano-rurales en zonas de periurbanización. Un estudio de caso en la parroquia de Cumbayá, Quito. Tesis de Maestría. FLACSO Ecuador.
- Olivera Lozano, Guillermo. 1992. “Movilidad residencial y expansión física reciente en la Ciudad de México”. *Revista Geográfica N°115*: 55-76. Pan American Institute of Geography and History.
- Pérez-Campuzano, Enrique. 2011. “Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas”. *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 26 N°2*: 403-432.
- Pinto, José Marcos. 2007. “Movilidad espacial, vulnerabilidad y segregación socioespacial. Reflexiones a partir del estudio de la Región Metropolitana de Campinas”. *Revista Notas de población N°93*: 169-209.
- Puebla, Graciela. 2009. “Caracterización del periurbano en países centrales y periféricos a través de cuatro autores, breve recopilación y análisis bibliográfico”. *Breves contribuciones del I.E.G. N°21*: 135-155.
- Pradilla, E. 2002. “Campo y ciudad en el capitalismo actual”. *Revista Ciudades N°54*.
- _____. 2014. “La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina”. *Cad. Metrop., São Paulo, Vol. 16, N°31*: 37-60.
- Prévot Schapira, Marie-France. 2000. “Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires”. *Economía, Sociedad y Territorio Vol. 2 N°7* (enero-junio): 405-431.
- _____. 2002. “Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades”. *Revista EURE Vol. 28 N°85* (diciembre).
- _____. 2002. “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”. *Perfiles Latinoamericanos N°19*: 33-56. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Distrito Federal, México.
- Prévot-Schapira, Marie-France y Cattaneo Pineda, Rodrigo. 2008. “Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada”. *Revista EURE Vol. 34 N°103*: 73-92.
- Pujadas Rúbies, Isabel. 2005. De la ciudad compacta a la ciudad dispersa: movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2000. XXV Conferencia Internacional de Población.

- _____. 2009. “Movilidad residencial y expansión urbana en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982 – 2005”. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*.
- Rodríguez, Jorge. 2008. “Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina”. *Revista EURE Vol.24 N°103*: 49-71.
- _____. 2001. “Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa?”. *Serie Población y Desarrollo 16*, CEPAL.
- Rodríguez, Jorge y Camilo Arriagada. 2004. “Segregación Residencial en la Ciudad Latinoamericana”. *Revista EURE Vol. 30 N°89*: 5-24.
- Roitman, Sonia. 2004. “Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica”. *Revista de Geografía Norte Grande N°32*: 5-19.
- Sabatini, F., D. G. Cáceres y J. Cerdá. 2001. “Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción”. *Revista EURE N°27*.
- Sabatini, F. 2006. *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Inter-American Development Bank.
- Sánchez Peña, Landy. 2012. “¿Viviendo cada vez más separados? Un análisis multigrupo de la segregación residencial en la Ciudad de México, 1990-2005”. *Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 27 N°1*: 57-93. El Colegio de México.
- Saraví, Gonzalo. 2004. “Segregación urbana y espacio público: los jóvenes en enclaves de pobreza estructural”. *Revista de la CEPAL N°83*: 33-48.
- _____. 2008. “Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México”. *Revista EURE Vol. 34 N°103*: 93-110.
- Schteingart, Martha. 2010. “División social del espacio y segregación en la ciudad de México. Continuidad y cambios en las últimas décadas”. *En Los grandes problemas de México. Desarrollo urbano y regional T-II*, Colegio de México.
- Schumacher, Melissa. 2010. “La periurbanización del hábitat. La problemática de la vivienda de interés social en el Estado de México”. *En Impacto de la vivienda en el desarrollo urbano, una mirada a la política habitacional en México*, Cap. III (El Colegio Mexiquense A.C): 389-409.
- Suárez-Lastra, Manuel y Javier Delgado-Campos. 2010. “Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos”. *Revista EURE Vol. 36 N°107*: 67-91.

- Svampa, Maristella. 2004. "Fragmentación espacial y procesos de integración social hacia arriba: socialización, sociabilidad y ciudadanía". *Espiral Vol. 11 N°31*: 55-84.
- Tecco, Claudio A. 1999. *Periurbanización y metropolización, desafíos y cuestiones críticas en el área metropolitana Córdoba*.
- Van Lindert, Paul y Otto Verkoren. 1982. "Segregación residencial y política urbana en La Paz, Bolivia". *Boletín de Estudios Latinoamericanos N°33*: 127-138.
- Vecslir, Lorena. 2011. "Nuevas centralidades del ocio y el consumo. Ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Buenos Aires". *Revista Iberoamericana de Urbanismo N°5*: 31-44.
- Veiga, Danilo. 2004. "Desigualdades sociales y fragmentación urbana: obstáculos para una ciudad democrática". En *El rostro urbano de América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, 193-209.
- Verdaguer, C. 2012. *La agricultura periurbana como factor de sostenibilidad urbano-territorial: conclusiones preliminares del estudio de caso desde la perspectiva del planeamiento urbanístico*.
- Wacquant, L. 2001. *Parias Urbanos; Marginalidad en la Ciudad a Comienzos del Milenio*. Buenos Aires: Manantial.
- Wacquant, L., Tom Slater y Virgilio Borges Pereira. 2014. "Estigmatización territorial en acción". *Revista INVI Vol.29, No.82*.
- Zulaica, Laura y Juan Pablo Celemín. 2008. "Análisis territorial de las condiciones de habitabilidad en el periurbano de la ciudad de Mar del Plata (Argentina), a partir de la construcción de un índice y de la aplicación de métodos de asociación espacial". *Revista de Geografía Norte Grande, N°41*: 129-146.
- Zuluaga, G. 2008. "Dinámicas urbano-rurales en los bordes de Medellín". *Revista Gestión y Ambiente N°3*.