

Ciencia y Luz



Universidad Veracruzana
Dirección General de Difusión Cultural
Dirección de Comunicación de la Ciencia

Autor: Hipólito Rodríguez*
Ilustración: Francisco J. Cobos Prior
Dir. de Comunicación de la Ciencia, UV
dcc@uv.mx



Urbano

2010
149 mil vehículos
113 mil privados
4 habitantes por vehículo



De acuerdo a datos de 2010, la zona metropolitana de Xalapa suma una población de más de 666 mil personas. 10 años antes era de 555 mil. En una década aumentó 111 mil, una tasa de crecimiento que nos coloca ante múltiples problemas.

La ciudad central, la zona que Xalapa ocupó hasta 1950, posee una estructura que surgió en la época colonial. Con una topografía irregular, se fue construyendo sobre pendientes muy pronunciadas y se expandió en forma espontánea con una traza de plato roto: una disposición no reticular de las manzanas. El centro histórico posee esa composición singular.

La ciudad que creció a partir de los 60's tiene una disposición disfuncional que se explica por la ausencia de planeación. En los 80's y 90's proliferaron asentamientos irregulares en el norte de la ciudad, ocupando territorios pertenecientes a Banderrilla y Tlalnehuayocan, con un despliegue muy desordenado.

A pesar del acelerado crecimiento demográfico, las autoridades no adoptaron medidas para hacer eficaz la circulación urbana. Si en los 80's el gobernador Acosta Lagunes construyó dos avenidas para conectar al norte con el sur (Ruiz Cortines y Murillo Vidal), después de obras como el Circuito Presidentes, que conectó el oeste (carretera a Coatepec) con el este (carretera a El Castillo), y el Arco Sur, que abrió una conexión hacia el municipio de Emiliano Zapata, no se ha hecho nada importante. Fidel Herrera construyó puentes que sólo sirvieron para propiciar embudos, una metáfora que describe con exactitud a un sexenio fallido.

Respecto a la naturaleza del crecimiento habitacional, hasta principios de 1990 se produjo a partir de tres procesos: a) autoconstrucción; b) construcción particular con recursos propios; c) construcción financiada por el Estado. El primer tipo corresponde a estratos populares; dio origen a los asentamientos del norte y este, sobre todo en la época de rápido crecimiento (1980-1990). El segundo corresponde a estratos medios altos; prosperó en las



mil personas en 2010

zonas del centro y sureste (a lo largo de las avenidas 20 de Noviembre y Murillo Vidal, y sobre todo en el grupo de colonias conocido como Las Ánimas). El último tipo es propio de los estratos medios bajos (trabajadores de sindicatos insertos en el gobierno, el sistema educativo y de salud); formó en los 70's y 80's las colonias Inmecafé, Fovissste, Sahop, Xalapa 2000 y, más recientemente, Jardines de Xalapa.

Después, la vivienda apoyada por el Estado deja de existir y comienza la edificada por constructoras nacionales (Casas Geo, Homex, etcétera), adquirida a través de créditos hipotecarios negociados por los bancos. Dada la baja calidad de este tipo de viviendas, su deterioro es rápido y hace notable el contraste entre los espacios habitacionales. Los de autoconstrucción permiten ampliaciones y mejoras progresivas, no así los producidos de manera industrial. El papel de las instituciones bancarias al financiar créditos hipotecarios que validan viviendas de mala calidad merece examinarse de manera crítica.

La expansión urbana ha ocurrido a costa de áreas verdes y tierras que habían servido para la producción agropecuaria. Estudios realizados por la doctora Griselda Benítez en el INECOL refieren que el crecimiento poco ordenado ha contribuido a ampliar la dispersión de la mancha urbana, generando una suerte de archipiélago alrededor de la ciudad central. La periferia ahora se extiende de manera discontinua sobre un territorio muy amplio; una multiplicidad de islas alejadas unas de otras

ubre el paisaje. Para acceder a los servicios y mercados de trabajo, la población se ve obligada a contar con automóvil o a utilizar los sistemas de transporte colectivo, aumentando el gasto en energía y dedicando al traslado más de dos horas en promedio diariamente.

En el año 2000 habían 66 931 vehículos. De ellos, 50 246 eran privados y 772 eran camiones de servicio público; el resto eran camiones de carga. Si la población era de 390 590 personas, había 5.8 habitantes por vehículo. El número de habitantes por vehículo de transporte colectivo era de 505 y el de habitantes por autos privados era de

7.8. Para 2010 el incremento de vehículos fue notable, creció a una tasa mayor que la de la población, que en ese año sumaba 458 mil personas. Se registraron 149 745 vehículos. Es decir, en apenas 10 años se duplicó el número de vehículos motorizados, debido a la multiplicación de autos privados: pasaron de 50 mil a 113 mil, lo que equivale a 4 habitantes por vehículo. El transporte colectivo (camiones) pasó de 772 a mil 412; el número de personas por vehículos de transporte colectivo ahora equivale a 324.

Los espacios de circulación no crecieron a igual ritmo y se saturaron rápidamente. El transporte colectivo creció a una tasa menor. Hoy la ciudad se encuentra saturada por una alternativa costosa y poco eficiente, el taxi y el auto particular, en detrimento del transporte público colectivo, que podría contribuir a mejorar la movilidad a un costo mucho menor en términos de la infraestructura necesaria para su circulación y el gasto energético que exige.

El crecimiento poco ordenado ha planteado los siguientes problemas: ineficiencia del espacio urbano, sin obras que amplíen la circulación existen enormes problemas para la movilidad cotidiana;

dispersión, baja densidad, alejamiento de las poblaciones respecto de la infraestructura y mercado laboral; esto aumenta la necesidad de mayores inversiones en infraestructura; genera impactos indeseables sobre el entorno natural, las áreas productivas y los recursos hídricos; suscita deforestación y pérdida de áreas de recarga de los mantos freáticos; genera poblamiento de zonas no aptas para uso residencial (vulnerabilidad); y da pie a la formación de asentamientos e instalaciones en lugares poco apropiados.

Xalapa es la ciudad más desigual del país. La distribución de los ingresos determina un acceso diferenciado a los recursos. Los contrastes en cuanto a servicios, infraestructura y equipamiento entre los habitantes de la zona norte y los del centro y sureste, indican una relativa segregación. La desigualdad se refleja en lo siguiente: los del norte no tienen áreas verdes; carecen de acceso a los sistemas de salud; no tienen automóvil, son los principales usuarios del transporte público de mala calidad; sufren hacinamiento (ahí se concentran las viviendas de una sola habitación).

Xalapa ha experimentado cambios en el bienestar de sus habitantes. De acuerdo con la CONAPO, la población en muy alta marginación representa en la actualidad (2010) menos del 5%. Pero, la población con alta marginación, es decir, el siguiente estrato en términos de privaciones, aumentó considerablemente, hasta el 25%. El estrato medio aumentó de 25% a 35%, al mismo tiempo que la población con relativo bienestar disminuyó: el estrato de baja marginación pasó de 30% a 20%. El estrato con mejores condiciones de vida se mantiene casi estable en un 15%. Estos datos indican que los estratos de relativo bienestar han disminuido su presencia y los estratos con privaciones suman hoy un tercio de la población. Superar esta situación exige la participación de todos los xalapeños interesados en impedir que nuestra ciudad destaque por su ineficiencia y desigualdad.

*Investigador de tiempo completo CIE-SAS Golfo