

Desarticulación urbana, análisis físico-espacial de la zona conurbada Xalapa-Emiliano Zapata.

Urban disarticulation, physical-spatial analysis of the metropolitan area Xalapa-Emiliano Zapata.

María Concepción Chong Garduño. Universidad Veracruzana. Xalapa.

cchong@uv.mx

Anabell Muñoz Hernández. Universidad Veracruzana. Xalapa.

anamunoz@uv.mx

Daniel Martí Capitanachi. Universidad Veracruzana. Xalapa.

damartiuvmx. ORCID: 0000-0001-8610-9469

Karime Xuffi García. Universidad Veracruzana. Xalapa.

Fecha de recepción: 16/11/2022

Fecha de aceptación: 07/12/2022

DOI: <https://doi.org/10.25009/e-rua.v15i03.195>

Resumen

A partir de los años ochenta, las ciudades en México se han venido desarrollado con un crecimiento descontrolado, rebasando o haciendo caso omiso de lo que proponen los Programas de Ordenamiento Urbano y extendiéndose en todas direcciones.

Xalapa, una de tantas ciudades en México, en los años 90, se ha conurbado hacia la zona sur-este, con el municipio de Emiliano Zapata, impactando en gran escala con el uso habitacional y generando una desarticulación urbana que disminuye la calidad de vida urbana y que provoca desplazamientos diarios hacia la ciudad central debido a la falta de equipamientos y otros usos del suelo para el trabajo, el estudio y la recreación. En este trabajo se analiza esta zona de la ciudad de manera física y espacial; tratando de demostrar que la generación de zonas de crecimiento a través de fraccionamientos, colonias y conjuntos habitacionales por parte del mercado inmobiliario ha generado una sumatoria de espacios urbanos desordenados en sus usos del suelo, sin equipamiento suficiente y sin jerarquías viales adecuadas para tener una funcionamiento eficiente entre todas las partes; todo esto, provocando tejidos

urbanos desarticulados y deteriorados, con falta de cohesión entre colonias y fraccionamientos sin una incorporación vial eficaz, impidiendo una dinámica urbana adecuada.

Palabras clave: crecimiento urbano, usos del suelo, suma de espacios urbanos, traza urbana.

Introducción

El trabajo que se presenta en este artículo es sobre la desarticulación urbana realizando un análisis físico espacial de la zona metropolitana del municipio de Xalapa, con el municipio de Emiliano Zapata, donde se forma una conurbación y donde se está presentando el crecimiento urbano desde los años 90.

La razón por la que realiza esta investigación es para evidenciar las problemáticas físico-espaciales de la zona, ocasionadas por la falta de una estructura urbana adecuada, se pretende demostrar que este patrón de crecimiento, lo ha generado el crecimiento sin control, en consecuencia, en la actualidad se presenta un desorden en sus usos del suelo, sin equipamiento suficiente y sin jerarquías viales adecuadas para tener una funcionamiento eficiente;

todo esto, provocando tejidos urbanos desarticulados y deteriorados, con falta de cohesión entre colonias y fraccionamientos sin una incorporación vial eficaz, impidiendo una dinámica urbana adecuada. Además de todo esto, absorbiendo zonas rurales donde sus pobladores se están viendo obligados a adoptar un estilo de vida urbana.

Algunos autores, como Arteaga (2005), afirman que existen características comunes en las periferias de las ciudades contemporáneas; las destacan como lugares inestables, de rápidos cambios de usos del suelo y de espacios edificados, zonas que absorben las transformaciones más intensas de la estructura urbana. Sin embargo, también las reconocen como los lugares para las oportunidades en la medida que se reconocen y aceptan sus dinámicas; lugares que podría ser innovadores, detonadores de cambios, de nuevos trazados y en general de nuevas formas de ocupar el territorio.

Lo cierto es que se debe atender la problemática de esta zona, es de primordial importancia voltear a ver lo que sucede, ya que la mancha urbana se está extendiendo sobre la carretera Xalapa-Veracruz y está presentando problemáticas que deben

la Carta de Usos, Destinos y Reservas, 2004, en la actualización del Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada Xalapa – Banderilla – Coatepec – Emiliano Zapata – Tlalnelhuayocan, Ver. Aun cuando este programa ya está rebasado por la realidad urbana de la zona, esta comparación permitirá visualizar los cambios que surgieron y como, en varios casos, se pasó por alto lo planeado.

Este es un trabajo en proceso por lo que aquí se plantea una visión general del mismo, con el objetivo de despertar el interés hacia esta zona. Se plantearán en primer término las características de los usos del suelo, el equipamiento y finalmente la traza urbana, donde se evidencian las principales problemáticas de acceso y movilidad dentro de la zona. Esta manera de abordar el análisis esperamos que nos conduzca a pensar nuevas maneras de actuación urbana pensando en las periferias como una oportunidad para evitar desarticulaciones y hacerlas más eficientes e independientes.

Antecedentes

La zona que se determinó estudiar se encuentra al sur-este de la ciudad de Xalapa y al nor-oeste del municipio de Emiliano Zapata, misma que forma una zona conurbada. Para analizar el crecimiento urbano, es necesario entender su dinámica de crecimiento –por lo menos– durante los últimos treinta años. Esto nos permitirá conocer sus procesos sociales, económicos y ecológicos, así como las repercusiones que esta dinámica ha tenido. No se pretende hacer un análisis detallado de esta expansión, sino, marcar un esbozo que nos permita entender la situación de la actual tendencia de crecimiento de esta zona metropolitana.

A raíz de los años 80s y durante los años 90s, las ciudades en México desarrollaron un crecimiento urbano

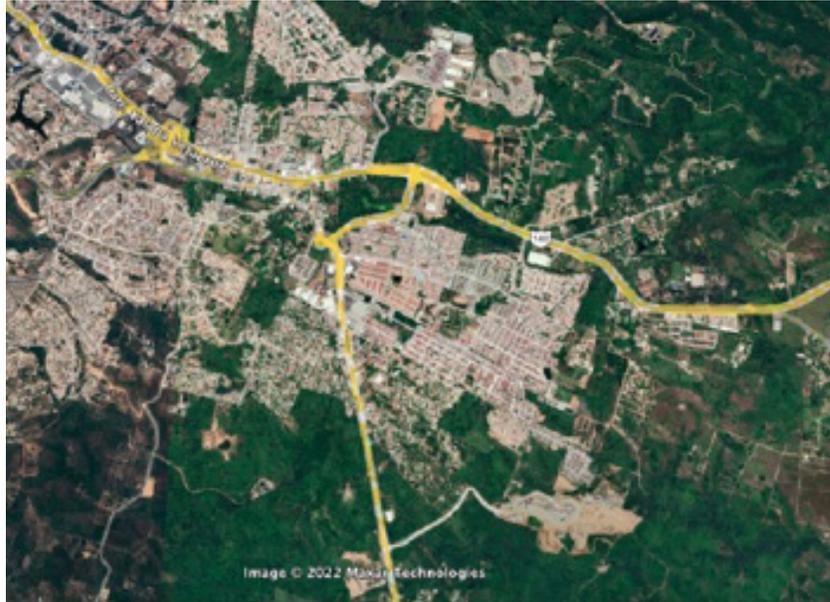


figura 1: Crecimiento urbana hacia el sur-este de Xalapa, conurbado con Emiliano Zapata. Fuente: Imagen de google earth, 2022. Zona Conurbada Xalapa – Emiliano Zapata, Ver.

que se fue saliendo de control, ya que se extendían en todas direcciones sin una consideración sobre las condiciones territoriales. Primero se extendieron sobre las principales vías de acceso, posteriormente sobre corredores viales, uniéndose con los asentamientos ya existentes, formando conurbaciones.

Xalapa en este sentido se extendió con asentamientos irregulares hacia las zonas norte, nor-este y oeste; sin embargo, aun cuando no ha parado de extenderse hacia estas zonas, la mancha urbana se ha encontrado con ciertas barreras, para el norte, con zonas naturales como el río Sedeño y con la ciudad de Banderilla; hacia el oeste con una gran zona de preservación ecológica constituida con bosque mesófilo de montaña, localizada en San Andrés Tlalnelhuayocan; además, en dirección al este se encuentran cambios fuertes de nivel, hacia el libramiento autopista México-Xalapa. Por otro lado, la zona sur, se ha extendido con crecimientos sin control sobre la zona de preservación ecológica que separa a Xalapa de Coatepec. La zona sur-este empezó a crecer con el fraccionamiento las Ánimas (de alta plusvalía), lo que

dio pie en los años 90, a la conurbación con el poblado de Las Trancas; posteriormente se construyó la central de abastos de Xalapa y de esta forma empezaron a crecer distintos desarrollos habitacionales.

Debido a las circunstancias que presenta el territorio y aun cuando Xalapa se sigue extendiendo hacia el poblado de Tlalnelhuayocan y El Castillo, el eje de crecimiento más destacado y preocupante es el que se da hacia el municipio de Emiliano Zapata, sobre la carretera Xalapa-Veracruz 140. Este crecimiento presenta diversas circunstancias sociales, económicas y políticas, ya que se asienta sobre las jurisdicciones de los municipios de Xalapa y Emiliano Zapata.

Este crecimiento urbano de uso habitacional empezó a impactar la zona, de manera tal, que, a la fecha, se encuentra constituida por numerosos fraccionamientos de diferentes estratos socioeconómicos, zonas habitacionales con edificios multifamiliares, colonias populares que presentan un crecimiento sin control, los cuales están absorbiendo poco a poco las zonas de características

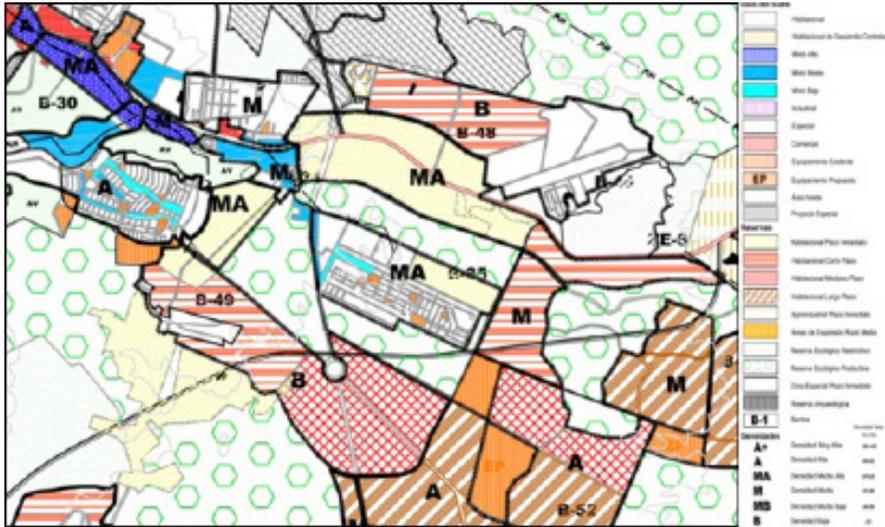


Figura 2. Estructura vial primaria programada. Fuente: Carta de Usos, Destinos y Reservas, 2004. Actualización del Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada Xalapa – Banderilla – Coatepec – Emiliano Zapata – Tlalnelhuayocan, Ver.

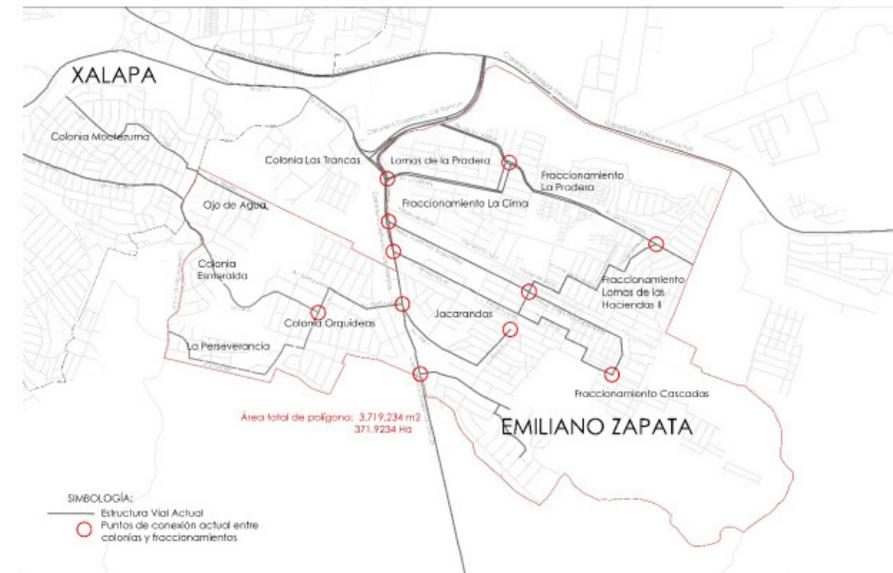


Figura 3. Estructura vial primaria en la actualidad. Fuente: Elaborado por la estudiante Karime Xuffi García, 2022

rurales (ver figura 1).

Uno de los primeros fraccionamientos que se construyó, fue fraccionamiento de interés social “Jacarandas”, el cual ya estaba constituido en el año 1993.

Con la suma los espacios urbanos de todas estas colonias y fraccionamientos, empezó a manifestarse, la falta de equipamientos, la falta de permeabilidad entre zonas, ya que al construir estos sitios no se consideró el entorno; junto con todo esto el poco acceso a los diferentes usos del suelo que permiten

otorgar servicios a adecuados a toda la población y por ende una mejor calidad de vida urbana.

Desarticulación de las vialidades

Al analizar las condiciones de las vialidades y las jerarquías de esta zona, nos encontramos con un sitio que no permite una comunicación fluida en toda la zona, precisamente porque no cuenta con una estructura adecuada, ya que los fraccionamientos únicamente fueron proyectados para

tener comunicación al interior, pero no hacia zonas contiguas. Es decir, cada fraccionamiento se ha generado de una forma independiente sin importar su comunicación con zonas aledañas, al menos no con una adecuada jerarquía vial que permita una comunicación eficaz. De igual forma las colonias se han asentado cerca de vialidades que les permitan acceder, no importando su jerarquía y además generando en su interior mayor caos y confusión, ya que, entre otros problemas, no cuentan con servicios e infraestructura adecuada.

Si hacemos una revisión en esta zona de estudio, en relación a lo que propone Méndez (2002) cuando dice que la vialidad vehicular se diseña en función de: a) el tipo de vehículo, b) velocidad del vehículo, c) frecuencia de uso y d) la topografía del terreno (pág. 42), podemos constatar que estos fraccionamientos no previeron lo que podía suceder a futuro y lo que hicieron fue solo diseñar en relación al propio fraccionamiento y no a los fraccionamientos y colonias que se fueron adosando.

Otra situación, es que los desarrolladores no atendieron en su momento la propuesta vial que se establecía en la Carta de Usos, Destinos y Reservas, 2004 de la Actualización del Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada Xalapa – Banderilla – Coatepec – Emiliano Zapata – Tlalnelhuayocan, Ver. (Ver la comparación entre las figuras 2 y 3)

Actualmente si consideramos las jerarquías viales como las proponen Méndez (2002) y Baztán (2007), podemos comprobar que vialidades que tienen jerarquía vial secundaria o terciaria (local), cotidianamente son utilizadas como vialidades primarias, es decir se utilizan como las principales vías de acceso y se saturan ya que no

tienen las dimensiones adecuadas.

Esto lo podemos observar en vialidades como la calle Framboyanes y la prolongación Bugambilias en el fraccionamiento Jacarandas. Por otro lado, en el fraccionamiento la Pradera, encontramos una vialidad de cuatro carriles con jerarquía vial primaria que comunica a todo el fraccionamiento y que desemboca en una vialidad secundaria Av. Paseo de las Haciendas, misma que no se define como continuidad de la primaria, pero que da accesos a colonias y al fraccionamiento Lomas de las Haciendas II. Es muy común encontrar que los fraccionamientos, consideran las jerarquías viales, solo a su interior, sin importar que al exterior se conecten con una jerarquía vial menor.

En cuanto a los accesos y circulación para entrar a la colonia Orquídeas, se pudo verificar que se accede desde la carretera Coatepec-Las Trancas a través de una vialidad secundaria llamada Av. Santa Lucía -misma que termina en un retorno- que provoca hacer varios quiebres para encontrar la calle San Carlos que da acceso a las colonias Perseverancia, Esmeralda y Ojo de Agua. Al sur de la zona de estudio, podemos ver que no hay una propuesta integral con jerarquías viales, sino que, se van proyectando por los desarrolladores de vivienda, respondiendo a la necesidad futura para acceder al nuevo fraccionamiento que se va a crear, sin considerar conexiones a los desarrollos ya existentes o futuros.

Además de lo anterior, se distinguen crecimientos con vivienda popular que se van adosando a las pocas vialidades o caminos existentes, y que, al no contar con vialidades adecuadas, carecen también de infraestructura, servicios, equipamientos, etc. Algo importante de mencionar es que, con los asentamientos ya existentes de tipo

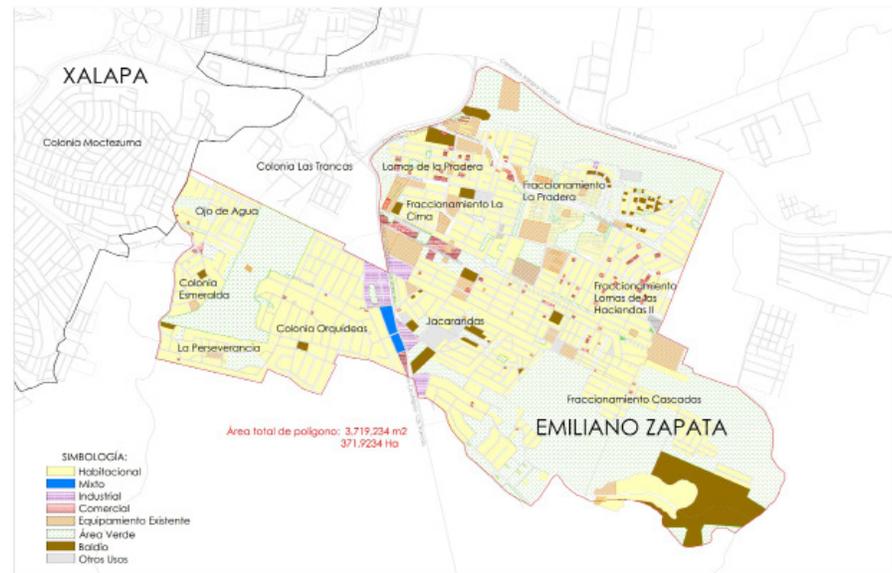


Figura 4: Usos de suelo en el área de Estudio. Fuente: Elaborado por la estudiante Karime Xuffi García, 2022.

rural, se va sucediendo una especie de rechazo o expulsión, ya que los nuevos desarrollos van creciendo en torno a estos, obligándolos a un modo de vida urbano al que no están acostumbrados.

Es así que, con esta visión de la morfología del espacio urbano, podemos darnos cuenta de un escenario caótico y sin orden donde se aglutinan fraccionamientos, colonias, asentamientos irregulares y zonas rurales, en donde claramente no se ve una planeación que haya sido totalizadora, considerando todas las partes. Arteaga lo menciona como "la ausencia de un modelo previo y de una concepción global dentro del sistema urbano". (2005, pág. 106)

Otra situación importante de mencionar es la configuración del territorio, ya que está formado por lomeríos y fuertes pendientes que muchas veces son las que impiden la buena comunicación entre los elementos urbanos.

En esta dinámica los habitantes han encontrado lugares o puntos de conexión que han formado un patrón que sirve "temporalmente" y a

veces "permanentemente" para tener conexión con los lugares contiguos. Actualmente podemos definir cuáles son las vialidades que se utilizan con más frecuencia para acceder a las distintas zonas, así como los puntos de conexión que ayudan a esta movilidad. (ver figura 3). Si revisamos la zona desde el primer fraccionamiento que se construyó, llamado "Jacarandas", podemos encontrar que para comunicarse con las zona norte, donde se encuentran diversos fraccionamientos, por ejemplo: Lomas de la Hacienda I, Lomas de la Hacienda II, La Pradera, Lomas de la Pradera y La Cima, solo se logra a través de vialidades locales (terciarias), haciendo una especie de zigzaguo hasta lograr encontrar dichos sitios, algunos de los cuales constituidos como privados, es decir, a los que solo tienen acceso los propios colonos y complejizan la movilidad urbana.

Otra forma de acceder a los fraccionamientos es por la carretera Coatepec-Las Trancas, a través de la Av. de Los Álamos (desde la zona norte y de muy reciente creación), vialidad que pierde su jerarquía primaria (de 4 carriles y camellón)

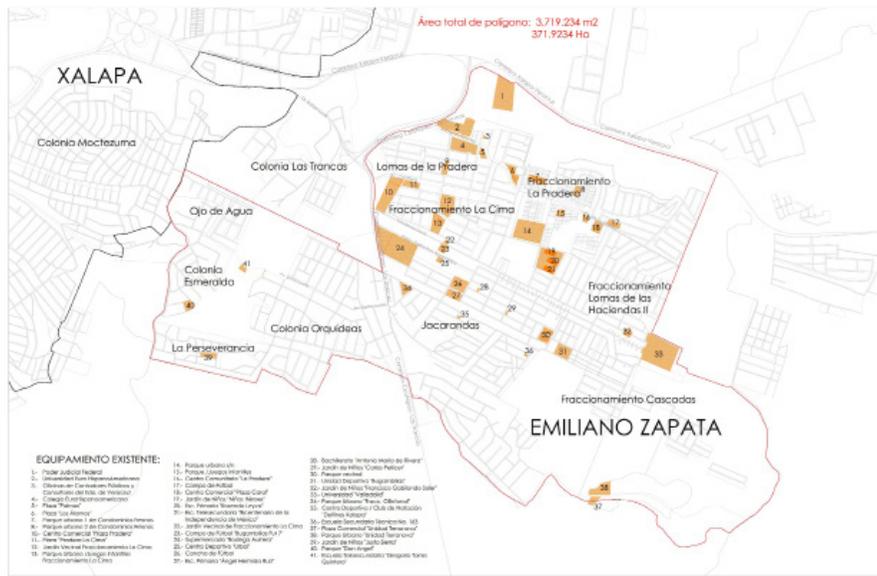


Figura 5. Equipamiento Urbano en la Zona de Estudio. Fuente: Elaborado por la estudiante Karime Xuffi García, 2022.

una vez que pasa el fraccionamiento la Pradera, convirtiéndose en una vialidad secundaria (de dos carriles y sin camellón). Esta característica, provoca confusión para orientarse. Para el caso del fraccionamiento cerrado La Cima, cuanta con dos accesos privados desde la carretera Las Trancas-Coatepec y desde la Av. de los Álamos.

En la zona oeste de estudio, nos encontramos con colonias en proceso de consolidación como: Esmeralda, Orquídeas, La perseverancia, Ojo de Agua, etc. a estas se puede llegar desde la carretera Coatepec-Las Trancas o desde el Arco Sur de la ciudad de Xalapa. La condición que presentan estas colonias es precaria ya que no tienen todos los servicios e infraestructura urbana, tampoco cuentan con una jerarquía vial adecuada, ni pavimentación, que permita una movilidad eficiente. De esta forma, al comparar la realidad con lo que se expresa en la Carta Síntesis del Actualización del Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada Xalapa – Banderilla – Coatepec – Emiliano Zapata – Tlaxiahuacán, Ver., podemos darnos cuenta que el esquema vial que se

propuso en el programa está totalmente fuera de la realidad; sin embargo, tampoco hay seguridad de que éste hubiera funcionado correctamente de haberse respetado, ya que en realidad, no se percibe un modelo global como tal.

Al revisar esta zona en relación con las características más destacadas que señala Arteaga (2005), como la dificultad en la accesibilidad; zonas para residir y pernoctar; ausencia de planificación integral o global, como parte del sistema urbano; déficit de equipamientos y servicios públicos que contribuyan a una mejor calidad de vida urbana (pág.106 y 107), podemos concluir que la zona de estudio tiene todas estas características.

La situación actual de desarticulación física y espacial está provocando serios problemas, no solo para esta zona, sino para la ciudad de Xalapa, ya que los desplazamientos diarios colapsan la ciudad y sus vías de acceso. Por esta razón es conveniente proponer para un futuro inmediato, mejores modelos de crecimiento urbano que propongan una mejor articulación e independencia.

Usos de suelo y equipamiento urbano
El área de estudio en cuestión contempla usos de suelo tales como: Habitacional, comercial, de equipamiento, reserva ecológica productiva, mixto, industrial, pero resulta evidente (ver imagen 4) que, de 2004 a la fecha hubo cambios en los usos de suelo planteados por la Actualización del Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada Xalapa – Banderilla – Coatepec – Emiliano Zapata – Tlaxiahuacán, Ver.; parte del uso de suelo destinado a reserva ecológica productiva fue utilizado para uso habitacional en algunos casos como en las colonias Las Orquídeas y La Perseverancia, Ollintonal, Cafetales y parte del fraccionamiento La Pradera y Lomas de las Haciendas; sin embargo, se quedaron intersticios, es decir suelo vacante, que desarticula la mancha urbana, ejemplo de ellos es la zona central comprendida entre las Colonias Ojo de Agua, Esmeralda, La Perseverancia, y Orquídeas.

Por otro lado, parte de la problemática del lugar es la falta de equipamiento o la cobertura insuficiente, en este sentido cabe destacar que, el 22 de octubre de 2022 entró en vigor la NOM-002-SEDATU-2022: Equipamiento en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación Territorial. Clasificación, terminología y aplicación. Tiene como objeto definir, clasificar y jerarquizar lo referente a la terminología de equipamiento urbano. Lo interesante de esta nueva NOM, es la clasificación de equipamiento en público y privado. En este sentido, el primero es aquel lugar que brinda un servicio financiado por el Gobierno; por su parte el equipamiento privado es aquel que atiende específicamente necesidades particulares y, evidentemente el financiamiento proviene de la iniciativa privada, aunque su regulación

puede ser por la legislación sectorial. Esta nueva NOM ha clasificado los subsistemas de acuerdo con las actividades establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU). Sin embargo, la dosificación del equipamiento no es indicada por este documento, por lo tanto, para un estudio del tema se tendrá que tomar como guía los tomos del Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) publicada en 1999 (Secretaría de Gobernación, 2022)

En este tenor, es destacable hacer notar que, con la nueva clasificación, se encontraron 41 equipamientos en la zona, puesto que integran las llamadas Tiendas ancla o subancla referidos a aquellos centros comerciales y de auto servicio, que apoyan a las actividades económicas. Por otro lado, se encuentran oficinas escuelas públicas y privadas, unidades, centros y canchas deportivas, parques y jardines vecinales; sin embargo, en la zona hace falta equipamiento urbano que atienda las necesidades de salud de esta población, así como de administración pública. En este mismo orden de ideas, es importante hacer notar que gran parte del equipamiento, así como las zonas comerciales y de abasto se concentran en la cercanía de la carretera Las Trancas-Coatepec y Carretera Xalpa-Veracruz procurando así traslados que van más allá de los quince minutos caminando desde las Colonias carentes de equipamiento.

Esta zona, es un claro ejemplo de la expansión urbana desordenada, que ha descuidado la visión de desarrollo urbano; sin embargo, continúa en crecimiento, por lo tanto, es importante indicar aquellos puntos mejorables con la intención de prevenir.

Conclusiones

Aun cuando esta investigación está en proceso, es posible concluir que esta zona tiene una gran dependencia tanto social, cultural, política y económicamente de la ciudad de Xalapa, como ciudad principal, ya que obliga a los habitantes a moverse a la ciudad principal para actividades de trabajo, de servicio, comerciales y recreativas debido a que no existen suficientes equipamientos y servicios que ayuden a diversificar las actividades de la población. Actualmente se podría asegurar que para la mayor parte de la población la zona sur-este, se ha ido manteniendo como una zona dormitorio, donde la gente se traslada durante el día a la ciudad principal.

Una de las razones de esta dependencia es la falta de continuidad y permeabilidad en la estructura urbana, lo cual dificulta tener mejores accesos, mejor permeabilidad entre las partes y mayor diversificación de usos del suelo, equipamientos y apropiación del lugar.

Por lo tanto, si continuamos con este patrón de expansión urbana, estaremos muy lejos de ser la periferia de las oportunidades como lo menciona Arteaga; sin embargo, si cambiamos el patrón con una visión global en donde visualicemos una oportunidad para darle al lugar fuerza, identidad, características propia e identidad –tal como lo propone Arteaga–, podremos asegurar una mejor calidad de vida urbana.

Bibliografía

ARTEAGA, I. (2005). De la periferia a ciudad consolidada. Estrategias de transformación de zonas urbanas marginales. Revista Bitácora Urbano Territorial, 9(1), Bogotá, Colombia. 98-111. 2005

BAZANT, J. Manual de Diseño Urbano. México: Trillas.2003

Gobierno del Estado de Veracruz. Dirección General de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial . Cartas de Usos, DEstinos y Reservas de la Actualización del Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada Xalapa - Banderilla - Coatepec - Emiliano Zapata - Tlalnahuayocan, Ver. Xalapa, Veracruz, México. 19 de Marzo de 2004

MÉNDEZ, M. Método para el Diseño Urbano. Méxio: Trillas. 2002

Secretaría de Gobernación. NORMA Oficial Mexicana NOM-002-SEDATU-2022. Equipamiento en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación territorial. Clasificación, terminología y aplicación. Obtenido de https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5662152&fecha=23/08/2022#gsc.tab=0. 22 de Octubre de 2022