

Ubicación territorial, movilidad social y producción de vivienda en Ciudad Juárez, Chihuahua 2002-2010

Localização territorial, mobilidade social e produção de moradias em Ciudad Juárez, Chihuahua 2002-2010

Territory Location, Social Mobility and Housing Production in Ciudad Juárez, Chihuahua 2002-2010

Javier Chávez

jchavez@uacj.mx

Doctorado en Estudios Urbanos - Universidad Autónoma de Ciudad Juarez, Mexico

Elvira Maycotte Panczsa

emaycott@uacj.mx

Doctorado en Estudios Urbanos - Universidad Autónoma de Ciudad Juarez, Mexico

Erick Sánchez Flores

esanchez@uacj.mx

Doctorado en Estudios Urbanos - Universidad Autónoma de Ciudad Juarez, Mexico

Resumen: Como interés principal de este artículo, se reportan los resultados de un estudio que revisa la movilidad social en Ciudad Juárez durante el periodo 2002-2010; como consecuencia de la adquisición de vivienda nueva. En el marco de las políticas de vivienda, quizá como efecto de ella, para afrontar el déficit que se ha identificado en México, se incrementó en Ciudad Juárez, la producción de vivienda social –principalmente- durante este periodo. Suponemos: al cambiar de vivienda, la movilidad social de una familia debería mejorarse. Bajo este supuesto, escudriñamos algunos aspectos de la movilidad social como componentes de ese cambio en las condiciones de vida de quienes adquieren una vivienda nueva en el mercado inmobiliario de Ciudad Juárez (2002-2010).

Palabras clave: movilidad social. Vivienda. Ciudad Juárez.

Resumo: Como o principal interesse deste artigo, os resultados de um estudo que analisa a mobilidade social em Ciudad Juarez, durante o período 2002-2010 são relatados; após a aquisição da nova habitação. No contexto das políticas de habitação, talvez como resultado disso, para cobrir o déficit foi identificada no México, aumentou em Ciudad Juarez, a produção de -principalmente- habitação social durante este período. Assumimos: Mudando de habitação, a mobilidade social de uma família deve ser melhorado. Partindo deste pressuposto, podemos examinar alguns aspectos da mobilidade social como componentes da mudança nas condições de vida de quem compra uma casa nova no mercado imobiliário em Ciudad Juárez (2002-2010).

Palavras chave: mobilidade social. Moradia. Ciudad Juárez.

Abstract: As the main interest of this article, the results of a study that reviews social mobility in Ciudad Juárez during the period 2002-2010 are reported, following the acquisition of new housing. In the context of housing policies, perhaps as a result of it, to meet the shortfall has been identified in Mexico, increased in Ciudad Juárez, the production of social housing -principally- during this period. We assume that changing housing, social mobility of a family should be improved. Under this assumption, we scrutinize some aspects of social mobility as components of the change in the living conditions of those who purchase a new home in the real estate market in Ciudad Juárez, Chihuahua, México (2002-2010).

Keywords: Social mobility. Housing. Ciudad Juárez.

INTRODUCCIÓN

Como propósito principal de este artículo se revisa la movilidad social en Ciudad Juárez durante el periodo 2002-2010; como consecuencia, parcial –empíricamente- de la adquisición de vivienda nueva. Durante este periodo la producción de vivienda social¹ –principalmente- se incrementó, en Ciudad Juárez, quizá como efecto de la política nacional para afrontar el déficit que se ha identificado en México (ARRIAGADA Luco, 2005); (DINIZ Alves; CAVENAGHI, 2011); como en otros países latinoamericanos. Este problema -el cual, en México, seguía a un rezago notorio en los años previos- no parecía reducirse a pesar de los esfuerzos gubernamentales en todos los niveles: federal, estatal y municipal; según otras publicaciones (CASANUEVA et al., 1991).

Siguiendo su interés comercial, como suele suceder, las grandes empresas inmobiliarias del país aprovecharon el impulso proporcionado por ambas administraciones gubernamentales - desde el 2000 hasta el 2012 - para producir vivienda en grandes cantidades. Quizá por eso, esas grandes empresas no han sido ajenas al diseño de las políticas federales en relación con la producción de vivienda y de los mecanismos gubernamentales para financiarlas. Probablemente, el auge en la producción de viviendas en Ciudad Juárez, durante el periodo de este estudio, fue también impulsado por la política nacional en materia de vivienda, pero también promovido por las grandes empresas productoras de viviendas.

Este auge contribuyó también, en Ciudad Juárez, a la dispersión urbana; característica morfológica de esta ciudad desde la década de los setenta, con grandes y acelerados impactos en la expansión física de la ciudad (SANTIAGO Quijada; CHÁVEZ, 1996). Además, el efecto expansivo del suelo urbano se ha caracterizado, también, por dejar grandes espacios baldíos a medida que la ciudad se extiende territorialmente.

En breves palabras, en este artículo se analiza esa ocupación territorial cuya característica principal es su expansión, principalmente promovida por las actividades del sector privado en el mercado inmobiliario y oficializado por el sector gubernamental.

¹ Ya que existen múltiples trabajos que intentan explicar y definir el concepto ‘vivienda de interés social’, en este trabajo utilizamos simplemente ‘vivienda social’ como sinónimo; identificándola como la vivienda que se intenta producir masivamente en México para reducir su déficit.

Este escenario refleja un crecimiento urbano mal organizado, a pesar de que existen los planes de desarrollo urbano, legalmente registrados pero raramente respetados.

SOBRE LA MOVILIDAD SOCIAL

Para una explicación más clara sobre los adjetivos aplicados a la movilidad social y la forma en que se conectan términos similares en una investigación, incorporaremos los usos que algunos investigadores -en diversos contextos- les han dado en sus trabajos relacionados con la geografía urbana. En particular, revisamos algunos trabajos que han tenido mayor resonancia -entre los investigadores- en cuanto al uso de estos conceptos al desarrollar sus temas. Además, se agrega el análisis crítico de los autores -de este artículo- para contribuir a lo desarrollado por otros autores que han trabajado el tema.

Como aproximación al tema, centramos en analizar los usos del término movilidad y sus conexiones con otros términos como complementos más específicos para comprender sus usos en los estudios urbanos, como decíamos líneas arriba, estos términos relacionados son, principalmente, los que vinculan los aspectos sociales con la necesidad, casi diaria, de desplazamiento que tienen los urbanitas al desarrollar sus actividades cotidianas.

Movilidad es un término que, en estudios urbanos, se utiliza para referirnos al movimiento -transportación- de personas, bienes, productos, servicios y similares entre un punto, una región o una zona y otras en el espacio geográfico urbano. Aunque esta movilidad se presenta mayormente a través de las vías terrestres; existen ciudades como Venecia donde los desplazamientos -la movilidad- se desarrolla en gran parte a través de vías fluviales. También existen áreas urbanas que, por su extensión territorial, tienen algunos desplazamientos que se realizan a través de vías aéreas; principalmente helicópteros, pero, en el futuro, los hoy extraños drones estarán surcando los aires capitaneados a control remoto para entregar bienes y servicios. También se están utilizando para seguridad y protección; principalmente con fines militares o para combatir el terrorismo. Esto que parece mucho un tema de ciencia ficción se está utilizando ya, si bien mayormente con fines experimentales o vigilancia, en ciudades de los EE.UU. (BESINGER, 2013; JOHNSON; DUBIN, 2014).

En relación con la movilidad social, Zamorano V. (2007) resalta que el estudio de la movilidad social presenta un repunte a mediados de los noventa. Como ejemplos, menciona autores que incluyen otros calificativos o distintivos de la movilidad; entre ellos: movilidad geográfica (apud ESCOBAR, 1995), también la movilidad social intergeneracional - medida a través de la trayectoria ocupacional (apud PACHECO, 2005) y el vínculo entre la movilidad social y el espacio urbano - movilidad laboral y residencial (apud RODRÍGUEZ, 1996). Estas menciones de Zamorano V. (2007) ilustran como, desde hace algún tiempo, la movilidad social se analiza con enfoques diversos; principalmente por sus características en cada contexto (ZAMORANO Villarreal, 2007).

Otro aspecto importante al estudiar la movilidad social es su vinculación conceptual, según Rodríguez E. y Castillo P. (2009), con la situación económica o el nivel socioeconómico

de los individuos y las familias (RODRÍGUEZ Espinoza; CASTILLO Ponce, 2009); en otras palabras, ascender o descender en la escala social. Un mayor énfasis recibe el ingreso como sinónimo de éxito socioeconómico, como puede observarse en el mismo trabajo de Rodríguez E. y Castillo P. (2009). No es posible negar el peso que tiene el factor ingreso en los niveles de bienestar, pero no es el único ni el más importante. Otros factores como el entorno social y el acceso a infraestructura social - en el vecindario o cercana a la vivienda- se perciben como oportunidades para mantener aceptables los niveles de bienestar. Sin embargo, en algunos casos somos los investigadores quienes interpretamos erróneamente la opinión de nuestros informantes o bien, los resultados de nuestras investigaciones.

Tampoco resulta definitivo el nivel educativo alcanzado como sinónimo de bienestar o mejor ingreso económico; a pesar de que también se han analizado así en varios estudios (RODRÍGUEZ Espinoza; CASTILLO Ponce, 2009; HUERTA Wong, 2012). Entre esos estudios destaca el ya mencionado de Rodríguez E. y Castillo P. (2009); en el cual, para el caso mexicano, reportan notorios niveles de desempleo entre personas que tienen un título universitario. En otros países podría ser diferente, pero hay poca literatura con este enfoque. Por su parte, Huerta W. (2012) asocia también los niveles educativos con el nivel socioeconómico entre generaciones; asegurando que se son similares entre padres e hijos.

Como lo indican otros estudios, como el de Espinoza y sus colegas (ESPINOZA et al., 2010) los beneficios sociales que un país brinda a sus ciudadanos pueden asociarse con las oportunidades para mejorarles la calidad de vida (ESPINOZA Barozet; MÉNDEZ, 2010). En este estudio asociamos esos beneficios con la adquisición de una vivienda nueva, lo cual, supuestamente, debería contribuir a mejorar la calidad de vida. Ciertamente, no soslayamos el hecho de que deben existir otros factores para medir la calidad de vida, pero ese es un debate en el cual no entraremos por ahora.

En cierto sentido, resulta lógico pensar que la vivienda nueva podría representar un cambio en la movilidad social de las familias. Sin embargo, si el entorno inmediato a la nueva vivienda -el vecindario, el barrio- no provee infraestructura social y espacio público para una calidad de vida aceptable, no podemos asegurar que el cambio propicie una mejor calidad de vida. En otro enfoque con criterio similar, debe asociarse el espacio público con el “paisaje habitacional” - como lo proponen Caquimbo y Devoto (2010) - para propiciar mejores niveles de bienestar o espacios para la convivencia vecinal (CAQUIMBO Salazar; DEVOTO Magofke, 2010). Más allá del entorno vecinal inmediato - barrio, colonia, sector- debería existir otro tipo de equipamiento urbano, infraestructura para el desarrollo social y, sobre todo, para la movilidad intraurbana: accesibilidad a los servicios urbanos, la educación superior y el empleo; principalmente. En sentido inverso, la movilidad social podría resultar negativa -para las familias- al adquirir una vivienda nueva donde no existe el “paisaje habitacional” traducido en infraestructura social o espacio público acondicionado para la convivencia ciudadana.

Como el interés principal en este artículo es analizar la movilidad social clarificando sus diferencias con otros enfoques similares, utilizamos el desarrollo y avances de una investigación precisamente enfocada en la movilidad social como resultante de la movilidad residencial en Ciudad Juárez durante el periodo 2002-2010. Se analiza este periodo ya que

entre el año 2002 y el 2010 se incrementó considerablemente la producción de viviendas – interés social- en muchas ciudades mexicanas. En el caso de Ciudad Juárez, este incremento produjo, además de una expansión urbana dispersa, una movilidad residencial intraurbana cuyos efectos analizamos –solo algunos- en este estudio.

Otro aspecto que, durante el periodo del estudio, contribuyó a la caracterización morfológica de Ciudad Juárez hacia el suroriente y que, posterior al año 2010, generara algunas acciones gubernamentales para tratar de abordar el problema, es el vertiginoso abandono de las viviendas; incorporadas al mercado inmobiliario durante el periodo del estudio. A pesar de que la ciudad resultó galardonada -en varias ocasiones durante el periodo del estudio- con reconocimientos como el premio nacional de vivienda por su alta producción de unidades, después del 2010 se ha incrementado el número de viviendas desocupadas, abandonadas o vandalizadas. Esto ha provocado un deterioro urbano con claros impactos en el entorno sociourbano de las zonas afectadas.

MATERIALES Y MÉTODOS

Bajo el supuesto de que al cambiar de vivienda la movilidad social de una familia debería mejorarse, este trabajo escudriña algunos aspectos de la movilidad social como componentes de un cambio en las condiciones de vida para las familias que adquieren una vivienda nueva de las que se ofrecen en el mercado inmobiliario. En otras palabras, por el solo hecho de adquirir una vivienda en un fraccionamiento de reciente creación, habría un cambio en el estatus socioeconómico de las familias.

Una aproximación importante, suponemos que las familias se benefician de la movilidad social al adquirir una vivienda nueva; aunque se trate de una vivienda considerada de interés social. En resumen, analizamos la movilidad social de las familias que adquirieron una vivienda –principalmente de interés social- en el periodo del estudio y solicitamos su opinión respecto a algunas variables que consideramos útiles para generar indicadores de cambio en la movilidad social.

Durante el desarrollo del proyecto sobre indicadores de movilidad social, se seleccionaron todos los fraccionamientos² construidos en el periodo 2002-2010 en Ciudad Juárez, Chihuahua. Con información de los organismos oficiales, se identificaron 84 polígonos –fraccionamientos- y se procesaron los datos para un universo de 77,347 viviendas habitadas. De este total se determinó aplicar los cuestionarios en 382 viviendas habitadas; distribuidos por tabla de frecuencias entre los 84 polígonos del estudio. Sin embargo, solo se aplicaron 380 cuestionarios ya que fueron eliminados los fraccionamientos donde la frecuencia estadística arrojó un valor menor a 0.5; al determinar la muestra estadística y distribuir los cuestionarios en forma proporcional. Esto arrojó un total de 69 fraccionamientos donde se aplicó el instrumento.

² Utilizamos el término “fraccionamiento” para referirnos a los desarrollos habitacionales o residenciales que en Ciudad Juárez son parte del mercado inmobiliario y se promueven principalmente por el sector privado; aunque en ocasiones en asociación con el sector público. Otros sinónimos de este término, utilizados en Ciudad Juárez, son: colonia, residencial, condominio y, más coloquialmente, barrio.

Para determinar la relación entre la vivienda inmediata anterior (VIA) y la vivienda actual (VA), se aplicó un análisis estadístico descriptivo. Específicamente, se analizaron las tablas de contingencia para determinar situación anterior y situación actual. Como vivienda inmediata anterior (VIA) se identifica la vivienda que tenía la familia inmediatamente antes de adquirir la VA. En el mismo sentido, se analizan comparativamente las relaciones entre la VA del propietario y la vivienda que tenían sus padres (VP). Considerando la gran cantidad de información estadística generada por la aplicación de la encuesta, en este artículo solo analizamos los aspectos más sobresalientes de los resultados. Nos concentramos, principalmente, en los resultados que presentan información más útil para determinar los cambios en la movilidad social de las familias; desde la percepción de los informantes.

Entre las características de Ciudad Juárez como región fronteriza la de recibir tradicionalmente mucha población considerada flotante, al menos con la categoría de migración de paso, resulta de las más sobresalientes. Esto se ha documentado en estudios que muestran esta característica (RUBIO Salas, 2005), pero también se han reportado hallazgos que la ubican como una ciudad a la cual han llegado personas atraídas por la disponibilidad de empleo en la industria maquiladora de exportación (IME); tradicionalmente identificada como maquiladora (SKLAIR, 1992).

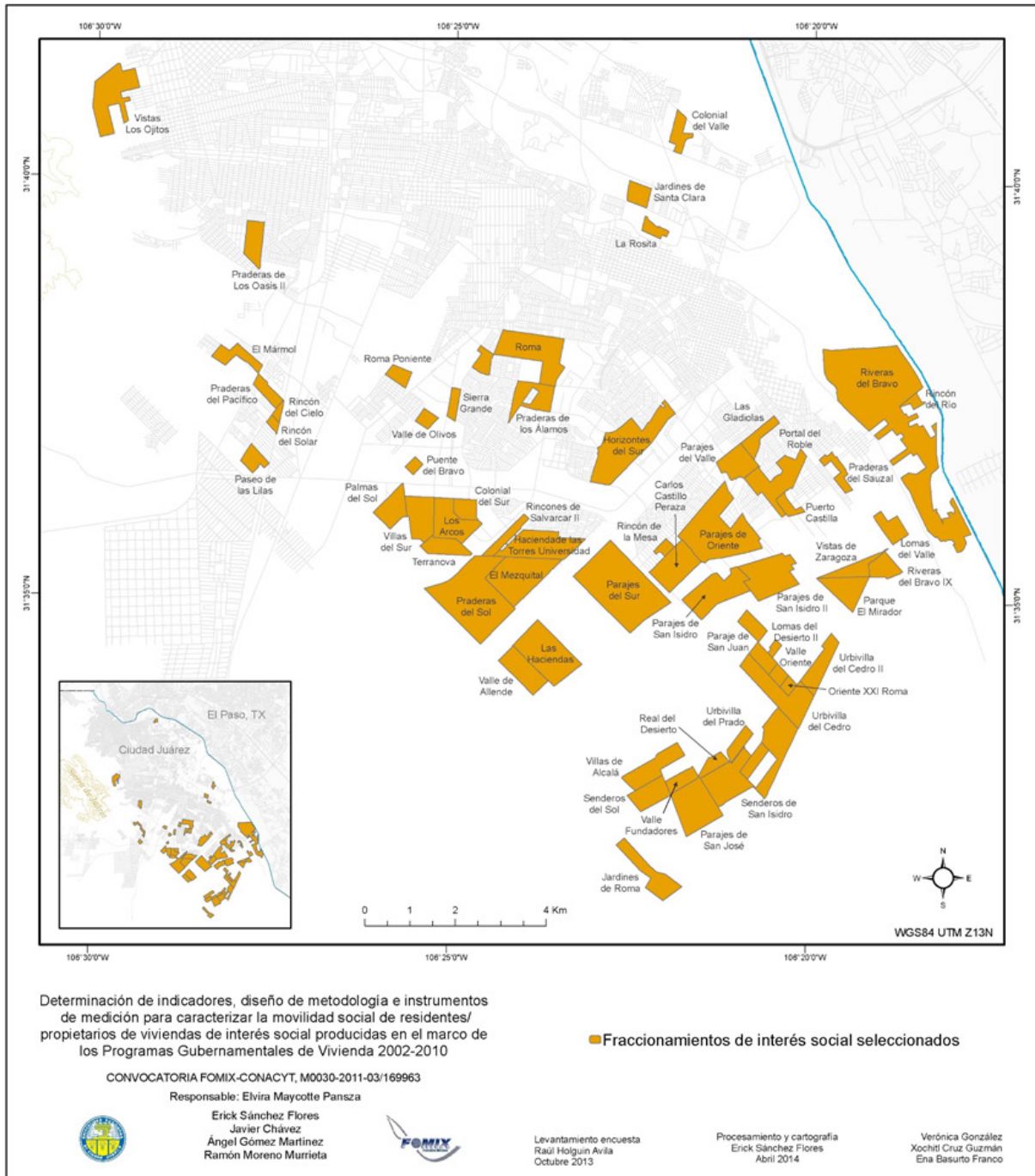
En el mapa de la Figura 01 se muestra la distribución geourbana de los 69 fraccionamientos incluidos en el estudio; todos autorizados y comercializados en el periodo 2002-2010. Solo utilizamos para este artículo, los datos relacionados con las variables que permiten comparar cambios entre la VA, la VIA y VP; según la percepción de los encuestados. En otras palabras, para este artículo, solo revisamos algunas de esas variables para determinar los cambios en la movilidad social de las familias al adquirir una vivienda –la mayoría de las veces nueva- en uno de los 69 fraccionamientos mencionados. Sin embargo, se tienen una gran cantidad de variables y respuestas que requieren análisis estadísticos y cualitativos mucho más profundos y concienzudos; lo cual trabajaremos en otro momento.

ANÁLISIS

Aunque no resultara tan directo o sencillo, nuestro interés en este trabajo se enfoca en estudiar algunos cambios entre la vivienda actual (VA), la vivienda inmediata anterior (VIA) y la vivienda de los padres (VP); de acuerdo con la percepción de quienes habitan en los fraccionamientos del estudio. Solo reportamos para el caso de Ciudad Juárez, pero no descartamos que estos indicadores pudieran aplicarse en otros contextos urbanos con características similares.

Sobre todo, cabe esta observación si consideramos que Ciudad Juárez, por su ubicación geográfica colindante con EE.UU., tiene una dinámica urbana y poblacional muy característica de la franja fronteriza. En cuanto a los detalles del análisis, algunos de los aspectos incluidos en el estudio como variables significativas para determinar cambios en la movilidad social se discuten en los apartados siguientes de esta sección.

Figura 01. Ciudad Juárez, Chihuahua. Distribución geourbana de los fraccionamientos; periodo 2002-2010.

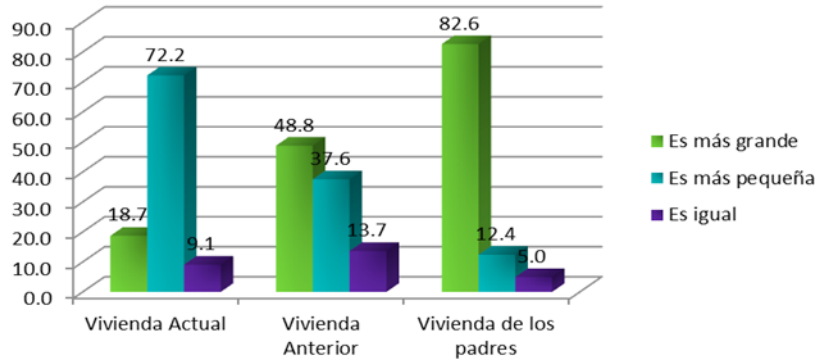


TAMAÑO DEL PREDIO

En un análisis de este tipo, el tamaño es importante para identificar cambios en la movilidad social. Entre los casos estudiados (Fig. 02), para el 72.2% de los encuestados el predio donde se ubica la VA es más pequeño que el predio de la vivienda inmediata anterior (VIA) y casi el 49% cree que el predio donde vivían anteriormente (VIA) es más

grande que el actual (VA). En el mismo sentido, casi el 83% considera que el predio donde vivían con sus padres (VP) era más grande que el predio donde viven actualmente (VA). Por último, el 27.8% de los entrevistados considera que el tamaño del predio actual (VA) es igual al de la VIA o al que tenían en la VP.

Figura 02. Tamaño del predio (VA, VIA y VP)

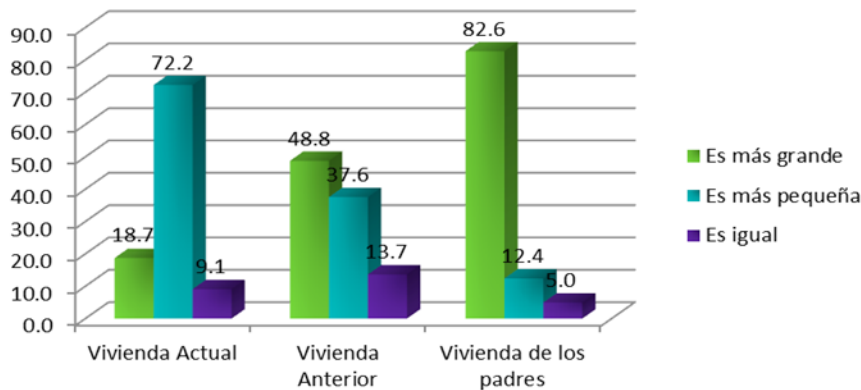


Fonte: Os autores, 2015.

TAMAÑO DE LA COCINA

Otro dato importante para determinar si hubo mejoría al adquirir la vivienda, es el comparativo sobre el tamaño de la cocina. Una proporción ligeramente superior al 83% declaró que la cocina era más grande en la VP que en la VA (Fig. 03). En el mismo sentido, casi el 49% reconoce que la cocina es más grande en la vivienda anterior que en la actual. Consecuentemente, un 82% de ellos manifiesta tener una cocina más pequeña en la VA. Agregando los tres momentos de la vivienda, tenemos que, en total, el 23.8% de los encuestados piensan nada ha cambiado y que el tamaño de la cocina es igual.

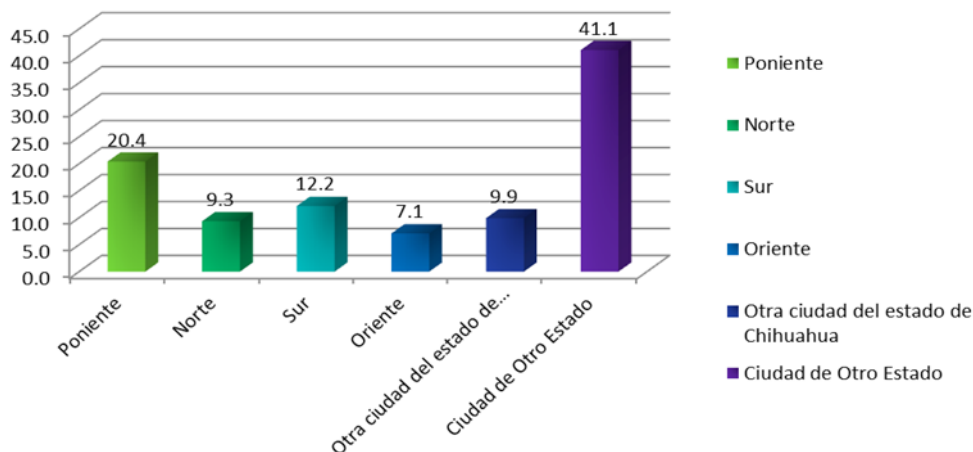
Figura 03. Tamaño de la cocina



Fonte: Os autores, 2015.

MOVILIDAD RESIDENCIAL INTRAURBANA

Figura 04. Ubicación vivienda de los padres (VP)



Fonte: Os autores, 2015.

Respecto a la ubicación de las viviendas de los padres, los resultados muestran que la mayoría (41.1%) tenían su residencia en otro estado cuando vivían con sus padres. Con el resto de las respuestas encontramos que la movilidad intraurbana está distribuida en tres grandes áreas de Ciudad Juárez. En la zona poniente se ubican el 20.4% de las respuestas relacionadas con la ubicación de la VP. Otro grupo de respuestas (12.2%) ubica la VP en el sur de la ciudad y un 9.3% respondieron que la VP está en la zona norte. Por último, fuera de la ciudad se ubican casi el 10% de las respuestas. Tradicionalmente se sabe que en las zonas poniente y sur, los niveles de desarrollo y servicios urbanos son notoriamente bajos (Fig. 04).

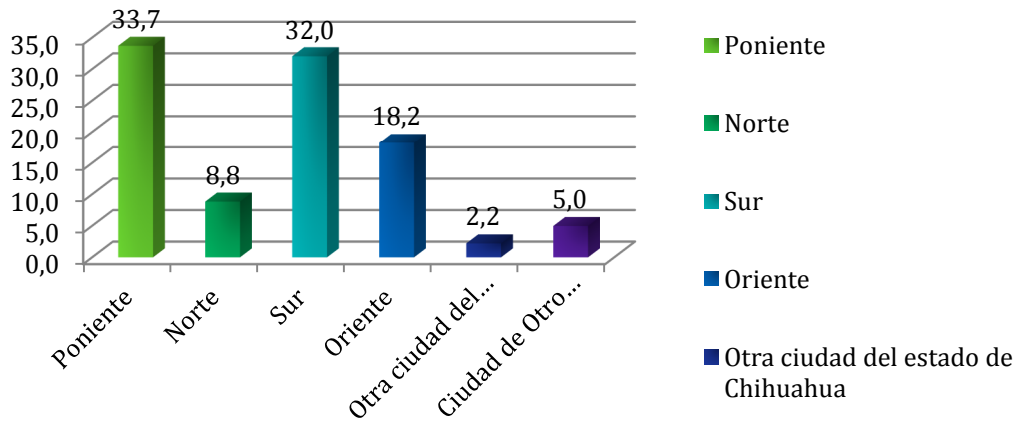
VIVIENDA INMEDIATA ANTERIOR (VIA)

Como en el caso de las viviendas de los padres, para las respuestas sobre la ubicación de la VIA, se separaron las respuestas en relación con la movilidad intraurbana y las que tenían su ubicación fuera de Ciudad Juárez. En la Figura 05, las respuestas muestran que la mayoría de los entrevistados declararon como ubicación de su VIA la zona poniente de la ciudad (33.7%) y en la zona sur (32%). Solo un poco más del 28% tenían su vivienda anterior en la zona oriente. En la zona norte, proporción más pequeña, tenían su vivienda anterior casi el 9% de las personas encuestadas. Fuera de la ciudad vivían el 7.2% de ellos.

Nuevamente podemos observar que la mayoría de la movilidad residencial intraurbana se presenta entre la población con menores niveles socioeconómicos y que esta determinante pudiera influir en los resultados sobre la movilidad social. Sobre todo al tomar en cuenta solo los casos válidos –en VIA– que concentran casi el 66% en dos zonas tradicionalmente consideradas con rezagos urbanos y bajos niveles socioeconómicos: las zonas poniente y sur de la ciudad. En otras palabras, si al cambiar de vivienda no se llega

a una zona con mejores servicios urbanos y mejores niveles socioeconómicos, no habrá mejoría en la movilidad social de las familias.

Figura 05. Ubicación de la VIA

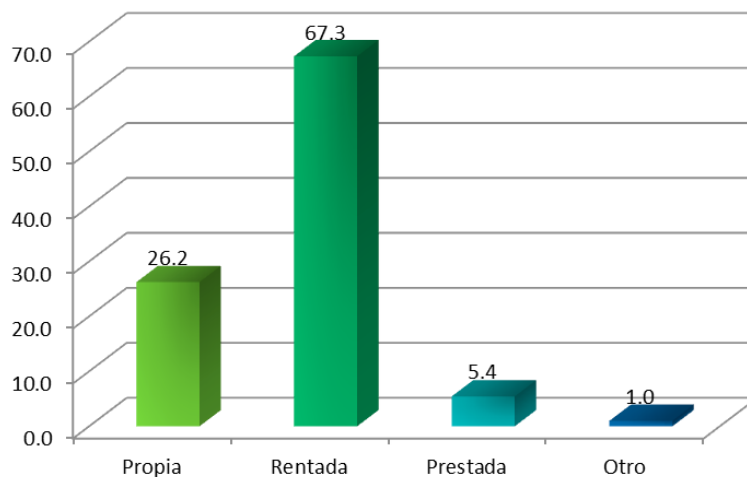


Fonte: Os autores, 2015.

TENENCIA DE LA VIVIENDA

En relación con la tenencia de la VIA en la Figura 06; un poco más del 67% declaró que vivía en casa rentada y un poco más del 26% vivía en casa propia. Estos dos rubros son la mayoría de las respuestas con el 93.5% del total. Deducimos que en este aspecto hay alguna mejoría en la movilidad social de las familias, si consideramos una mejoría el tener casa propia en lugar de pagar renta o habitar en casa de otros propietarios.

Figura 06. Tenencia de la VIA

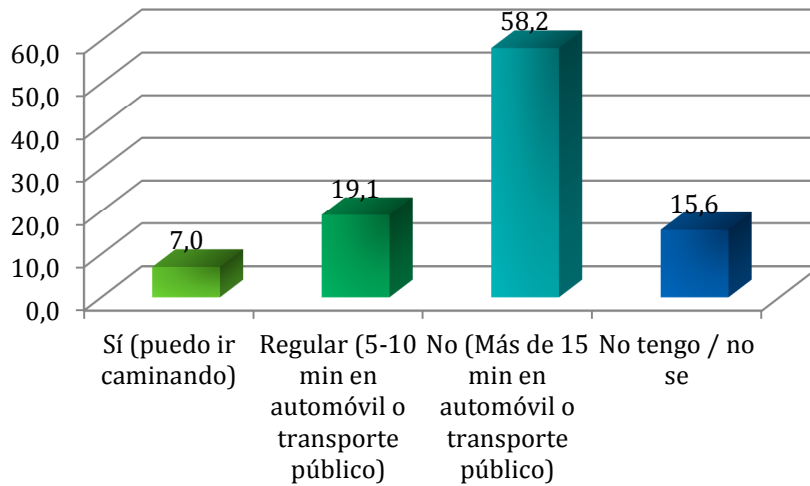


Fonte: Os autores, 2015.

ASISTENCIA MÉDICA EN VA

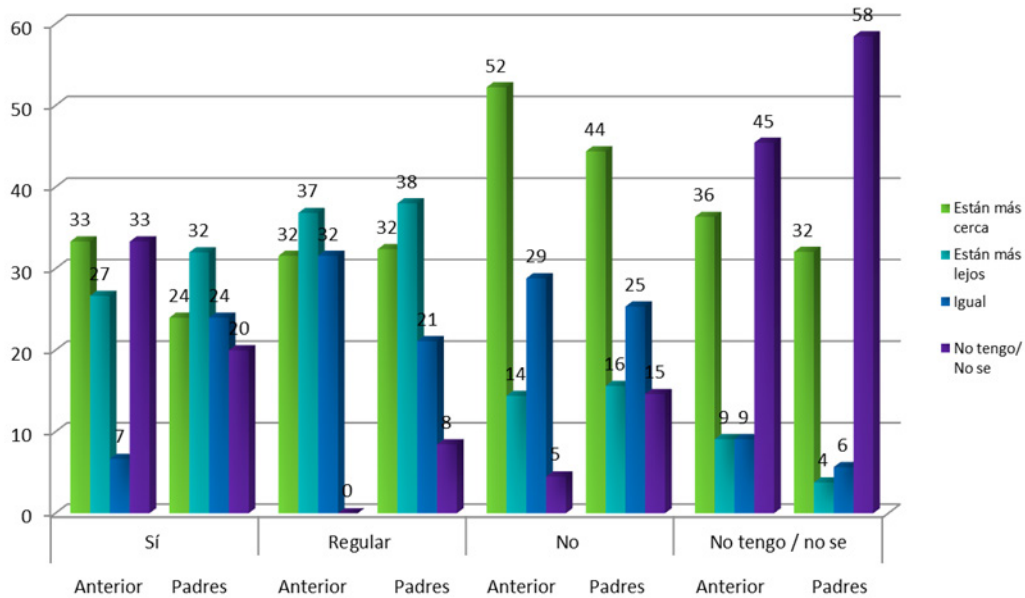
En este grupo analizamos la cercanía de las viviendas con los servicios para atención de la salud. En cuanto a clínicas y hospitales, el 7% reconoció que su VA sí está ubicada cerca de clínicas y hospitales (Fig. 07). De este grupo, un 33% declaró que estos servicios estaban más cerca en su VIA; una proporción igual declaró que no sabía. Sin embargo, un 32% de las respuestas indican que en la VP, la ubicación de clínicas y hospitales estaban más alejados.

Figura 07. Ubicación relativa de hospitales o clínicas con VA



Fonte: Os autores, 2015.

Figura 08. Ubicación de hospitales o clínicas en relación con VIA y VP

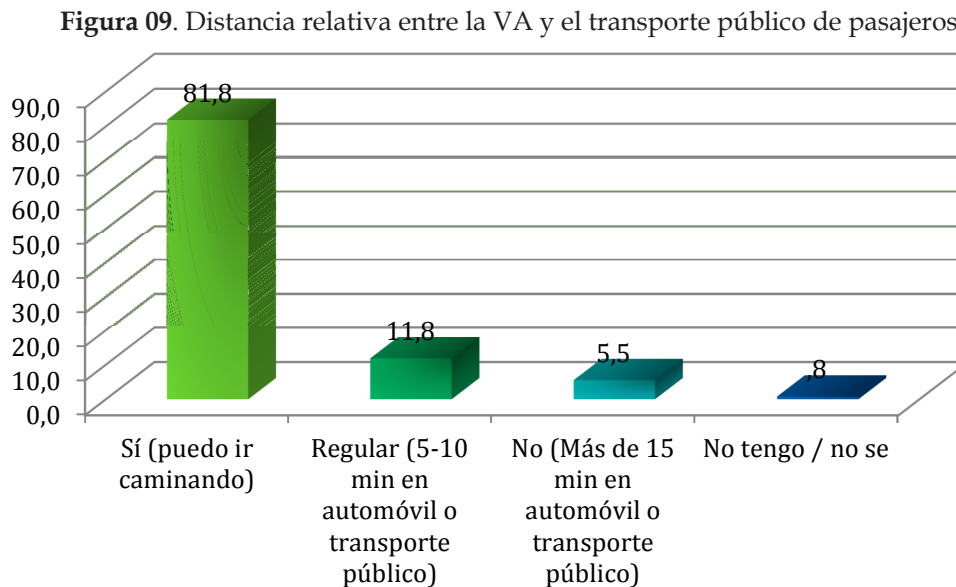


Fonte: Os autores, 2015.

Como el dato sobresaliente encontramos que quienes consideran carecer clínicas u hospitales cercanos a la VA y que les tomaría más de quince minutos –en vehículo motorizado- trasladarse a un servicio de salud, representan el 58.2% del total de las respuestas válidas. De este grupo, un 52% mencionó que las clínicas u hospitales estaban más cerca en su VIA y un 44% respondió que en la VP estaban más cercanas (Fig. 08).

TRANSPORTE PÚBLICO

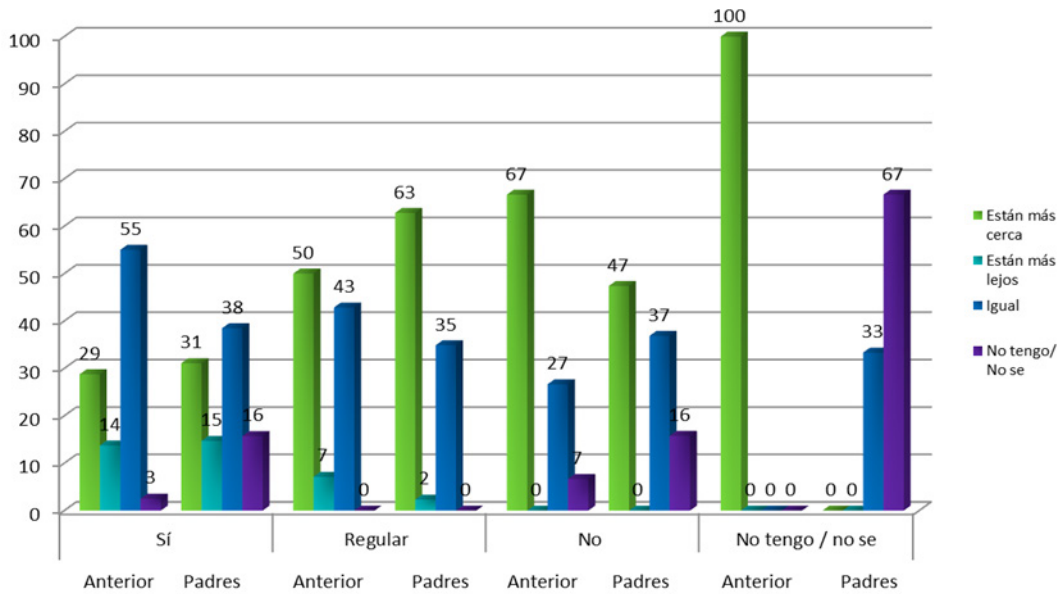
En otro aspecto que nos auxilia a determinar los cambios en la movilidad social, encontramos que el transporte público reviste gran importancia, porque también se asocia con la facilidad o dificultad para llegar a otros servicios urbanos muy relacionados con la movilidad cotidiana – viajes al trabajo o a los centros educativos-. Casi el 82% de los encuestados reconocieron estar cerca del transporte público en su VA (Fig. 09). Esto es, consideran relativamente fácil llegar a donde pueden abordar una unidad de transporte público de pasajeros.



Fonte: Os autores, 2015.

En el grupo de la VA que les parece fácil llegar caminando al lugar donde abordarán una unidad de transporte público, el 55% de ellos también mencionaron que la distancia es igual en la VIA y el 38% dijo que era igual en la VP (Fig. 10).

Figura 10. Distancia relativa entre el transporte público de pasajeros, la VIA o la VP



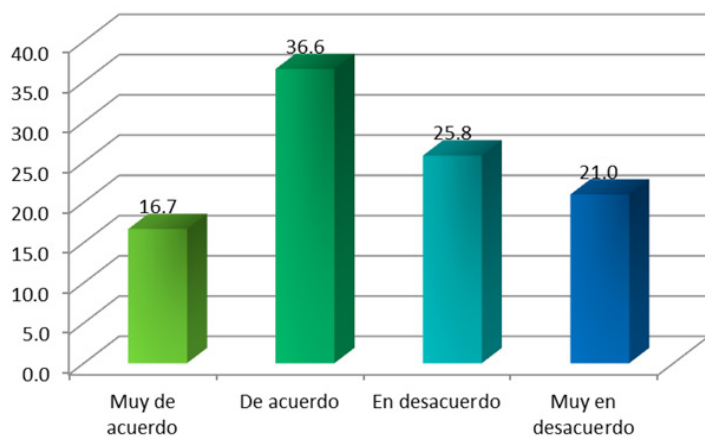
Fonte: Os autores, 2015.

Otro grupo ubicado en el 11.8% de las respuestas calificó como regular la distancia desde su VA al transporte público. En relación con la vivienda anterior, en este grupo el 50% de declaró que estaba más cerca en la VIA y el 63% del mismo grupo menciona que estaba más cerca en la VP.

FACILITA MEJOR EMPLEO

Como otro aspecto relevante a considerar, la facilidad o dificultad para obtener mejor empleo permite identificar cambios en la movilidad social. Cuando preguntamos si vivir en la VA le ha permitido tener mejores empleos, casi el 37% (Fig. 11) dijo estar 'De acuerdo'; un número cercano al 26% 'En desacuerdo'; el 21% se manifestó 'Muy en desacuerdo' y casi el 17% dijo estar 'Muy de acuerdo'. En resumen, más de la mitad, entre todos los encuestados coinciden en que la ubicación de su VA les ha permitido tener mejores empleos.

Figura 11. Ubicación de la VA facilita tener mejores empleos

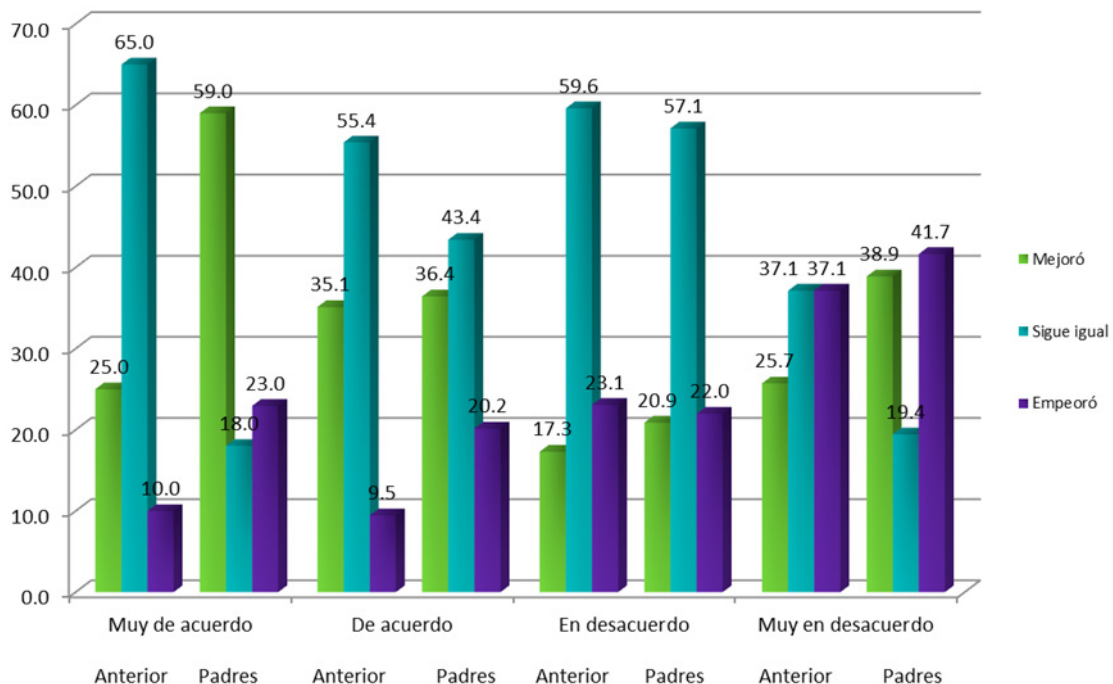


Fonte: Os autores, 2015.

Cuando comparamos los resultados entre la VA, la inmediata anterior y la de sus padres, entre el grupo que declaró estar ‘Muy de acuerdo’ un 65% (Fig. 12) considera que eso no cambió respecto a su VIA; pero el 59% piensa que sí mejoró respecto a la vivienda de sus padres. Sin embargo, entre quienes manifestaron estar de acuerdo (casi el 37% de las respuestas válidas: Figura 14), más de la mitad (55.4%) consideran que siguen igual respecto a la VIA y un poco más del 43% creen que es igual respecto a la VP.

Para terminar con el grupo que manifestaron ‘En desacuerdo’ (casi el 26% de respuestas válidas), encontramos que un número muy cercano al 60%, en números redondos, piensa que sigue igual respecto a su VIA. Comparando con la VP, de este grupo, el 43.4 considera seguir igual respecto a la VP. Por último, de quienes se manifestaron ‘Muy en desacuerdo’ (21% de las respuestas válidas), el 21% piensa que su situación es igual en la VA respecto a la VIA y casi el 42% creen que en su VA empeoró respecto a la VP.

Figura 12. Ubicación de VA facilita tener mejores empleos comparada con VIA y VP

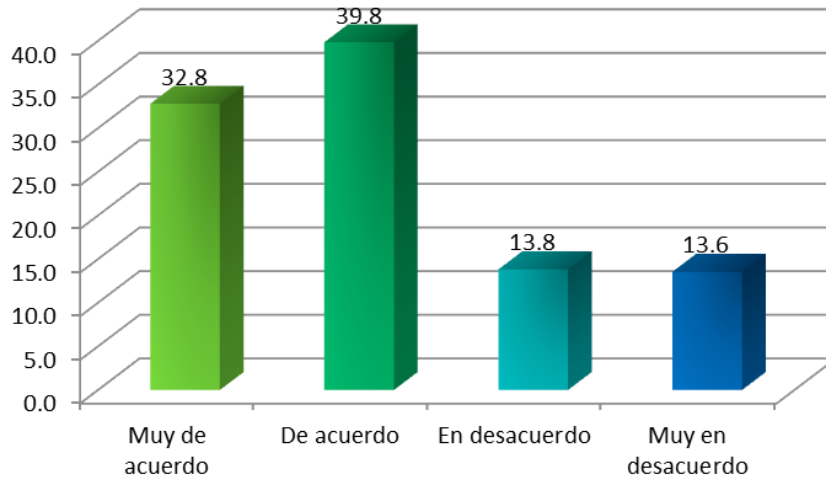


Fonte: Os autores, 2015.

OPORTUNIDAD EDUCATIVA HIJOS

Al analizar los cambios potenciales -en la movilidad social de las personas- generados por el cambio de vivienda, las oportunidades para la formación académica se consideran una variable importante. Solicitamos a los encuestados mencionar si la VA brinda más oportunidades para la educación de los hijos. Entre las respuestas encontramos que casi el 40% (Fig. 13) declaró estar ‘De acuerdo’; casi el 33% ‘Muy de acuerdo’; casi el 14% están ‘En desacuerdo’ y, con un porcentaje muy similar, quienes se manifestaron ‘Muy en desacuerdo’.

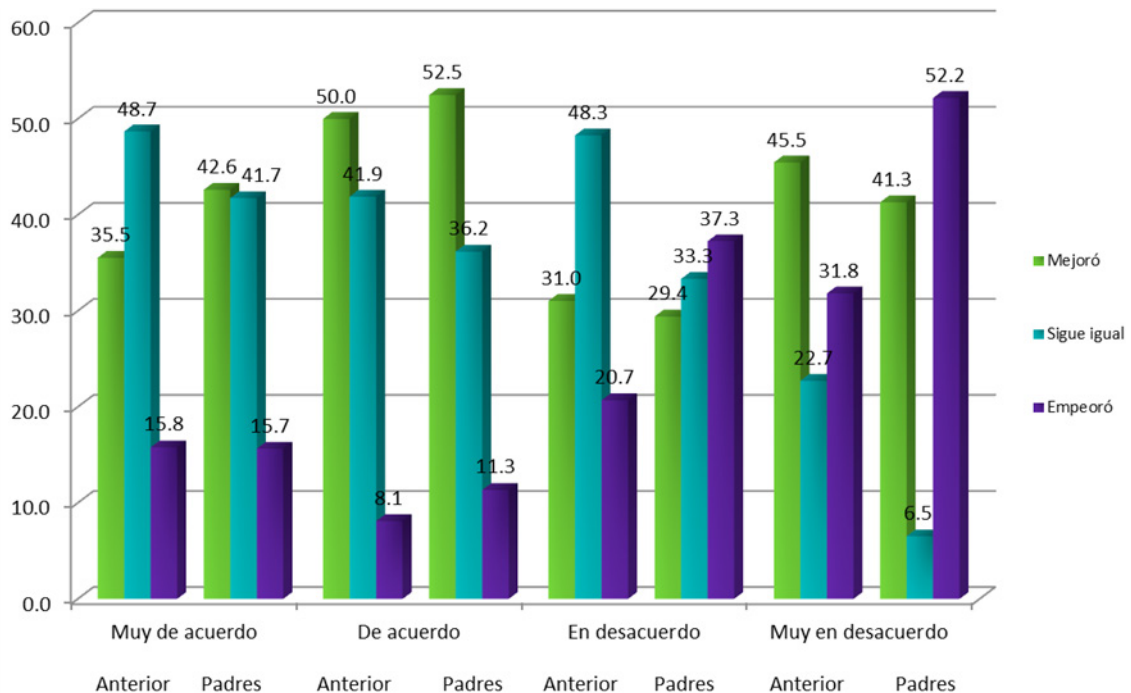
Figura 13. Oportunidades educativas para los hijos en VA



Fonte: Os autores, 2015.

Comparando entre la VA, la inmediata anterior y la VP (Fig. 14), los resultados muestran que, entre los que manifestaron estar ‘De acuerdo’ tener mejores oportunidades educativas para sus hijos en al VA (39.8%), el 52.5% considera que mejoró respecto a la VP y la mitad también piensa que mejoró en relación con la VIA. Entre los que manifestaron estar ‘Muy de acuerdo’ (casi el 33% en la Fig. 13), la mayoría (casi el 49%) considera que es igual respecto a su VIA; casi el 43% piensan que mejoró, pero el 42.7% creen están igual en relación con la VP.

Figura 14. Oportunidades educativas para los hijos VA; comparado con VIA y VP

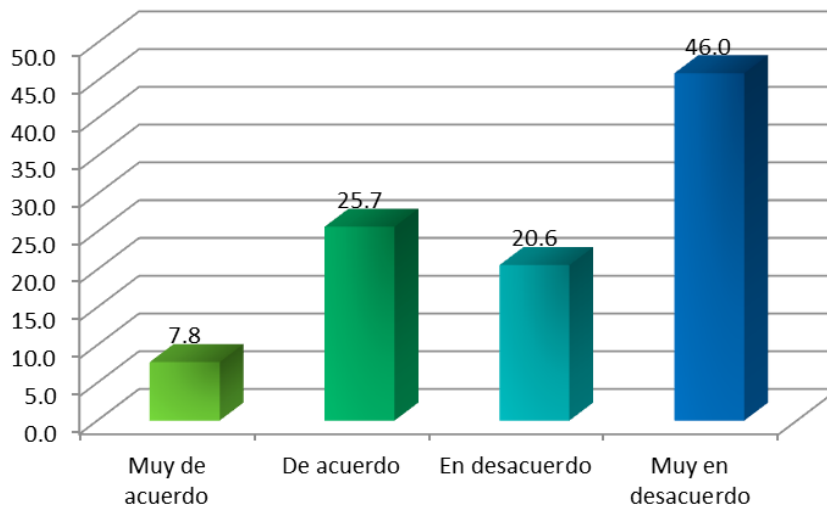


Fonte: Os autores, 2015.

RELACIÓN ENTRE COSTO Y CALIDAD

Tomándola como una variable propia del mercado inmobiliario, al preguntar si consideran que el costo de la VA es adecuado para la calidad del producto recibido – la VA –; la mayoría (46% en la Fig. 15) manifestó estar ‘Muy en desacuerdo’ y una proporción muy cercana al 26% se declaró ‘De acuerdo’. En el 20.6% de los casos el encuestado respondió ‘En desacuerdo’ y casi el 8% declaró ‘Muy de acuerdo’.

Figura 15. Costo de la VA corresponde con lo recibido

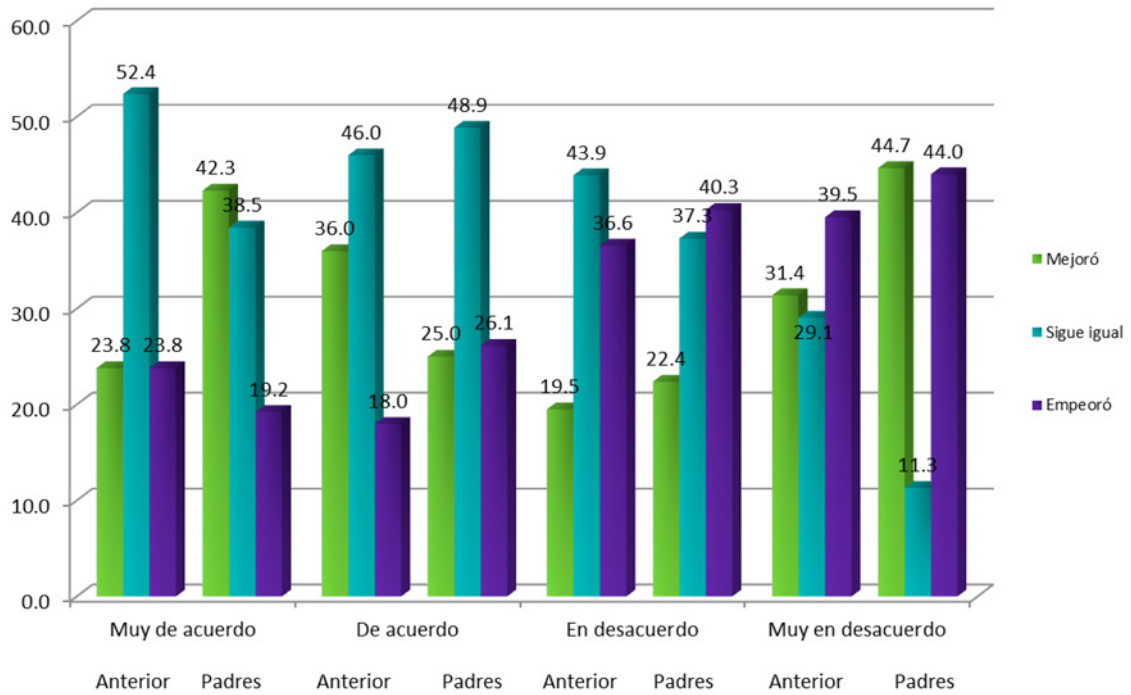


Fonte: Os autores, 2015.

Al comparar los resultados entre las tres categorías –VA, VIA y VP (Fig. 16) - se encontró que, entre quienes manifestaron ‘Muy en desacuerdo’ (46%), un 44.7% piensa que mejoró; pero un 44% creen que empeoró. También destaca, entre quienes declararon ‘Muy de acuerdo’ con la VA (7.8%), un número ligeramente superior al 52% que consideran una situación igual entre la VA y la VIA.

Asimismo, entre aquellos que se consideran ‘De acuerdo’ (Fig. 15: 25.7%), se nota una mayoría que creen estar igual, tanto en la VIA como en la VP; con números muy similares: 46% y 48.9%, respectivamente. Otro dato sobresaliente es el 43.9% entre quienes consideran estar igual en su VA que en su VIA y declararon estar ‘En desacuerdo’ con el costo de su VA por la calidad del producto recibido. En este grupo se nota también que en ambos aspectos (VIA 35.6% y VP 40.3%) la situación empeoró.

Figura 16. Costo corresponde a lo recibido VA; comparado con VIA y VP

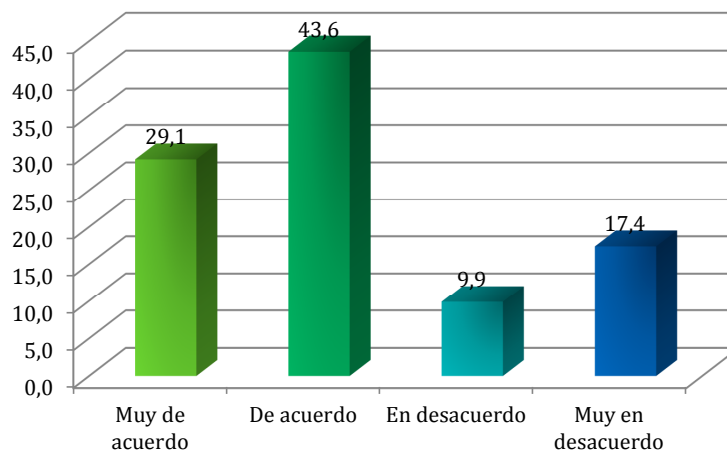


Fonte: Os autores, 2015.

RELACIÓN ENTRE COSTO Y UBICACIÓN

Al presentarse como una variable geoespacial, relacionada con muchos otros aspectos implícitos en la misma, la percepción que se reporta entre el costo de la VA y su ubicación es, en la mayoría de las respuestas ‘De acuerdo’ en un 43.6% de los casos reportados. En segundo lugar, quienes manifestaron estar ‘Muy de acuerdo’ alcanzaron un 29.1%; mientras que un 17.4% se manifestaron ‘Muy en desacuerdo’ (Fig. 17).

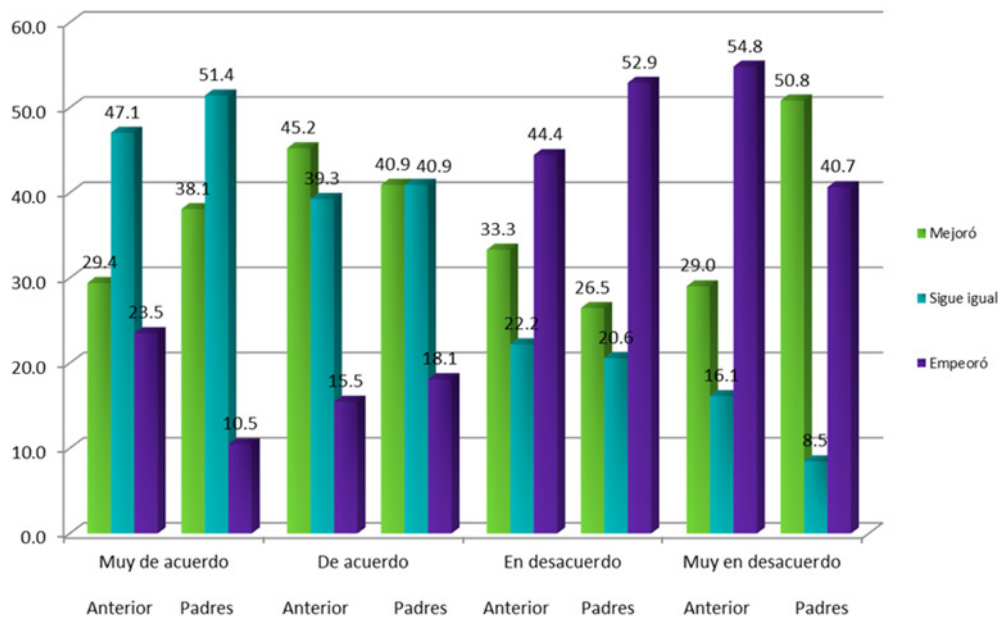
Figura 17. Costo de la VA corresponde con su ubicación



Fonte: Os autores, 2015.

Entre quienes manifestaron estar ‘De acuerdo’ con el costo de su VA respecto a su ubicación (43.6%, Fig. 17), el 45.2% piensan que su situación mejoró en relación con la VIA (Fig. 18). También es notorio que, en este mismo grupo, quienes consideran igualdad entre la VA y la VP coinciden con quienes piensan que mejoraron: 40.9% en ambos casos. Sin embargo, en el grupo de los que están ‘Muy de acuerdo’, un 51.4% de los entrevistados (Fig. 18) creen que su VA presenta igual situación que la VP; esta opinión la comparten con el 47.1% -en el mismo grupo- al comparar su VA con la VIA. Por último, destacan los números entre quienes manifestaron estar ‘Muy en desacuerdo’ con el costo de su VA en relación con la ubicación; ya que el 54.8% (Fig. 18) de este grupo piensan que su situación empeoró respecto a la VIA, pero el 50.8% cree que mejoró en relación con la VP.

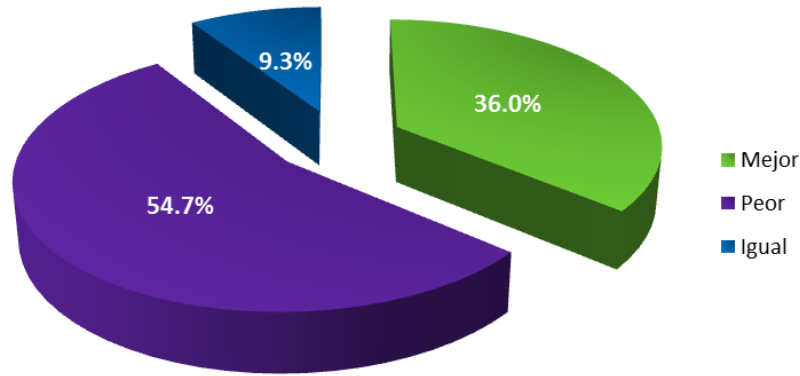
Figura 18. Costo de la VA corresponde con su ubicación; comparado con VIA y VP



Fonte: Os autores, 2015.

EN GENERAL

En términos generales, al determinar si perciben un cambio entre la VA y la VP, la mayoría de los encuestados (54.7%) respondieron que su VA es ‘Peor’ comparada con la VP. En el segundo lugar, el 36% menciona que su VA es mejor a la de sus padres (VP). Solo el 9.3% manifestó que VA es igual a la que tenían sus padres (Fig. 19). Este resultado, general, podría orillarnos a considerar que no hay mejoría en la movilidad social de quienes adquirieron una vivienda en alguno de los fraccionamientos que se autorizaron y comercializaron en Ciudad Juárez durante el periodo 2002-2010. Sin embargo, para confirmar o rechazar esto, es necesario analizar el resto de las variables utilizadas en el estudio. De cualquier manera, este dato sirve, como inicio, para las conclusiones del estudio.

Figura 19. Considera que su VA es 'Mejor', 'Igual' o 'Peor' a la VP

Fonte: Os autores, 2015.

CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES

Del análisis anterior, con base en algunos resultados de la encuesta, encontramos que sobresalen los aspectos siguientes. En primer lugar, se concluye que, al menos en los casos reportados, el tamaño de los predios en la vivienda actual (VA) se redujo en relación con la vivienda inmediata anterior (VIA) y, mayor proporción, con la vivienda de los padres (VP). Específicamente se confirma, al comparar el tamaño del predio en la VA con la VIA: casi la mitad de los casos válidos reportan la VIA con predio más grande que la VA. Más notorio aún, el 82.6% de los entrevistados coinciden en señalar que la VP tenía predio más grande que la VA. Por lo tanto, al menos en este punto, confirmamos movilidad social a la baja. En cuanto al tamaño de la cocina, también confirmamos un resultado a la baja, ya que la mayoría de los casos reportaron un espacio más pequeño en la VA, en relación con la VIA y la VP. En esta última categoría, también se confirma -inversamente- ya que se reportó una mayoría de casos con cocina más grande. Al menos en estas dos variables, la movilidad social resulta negativa. En otro desglose de la conclusión, se presentan los aspectos relacionados con el entorno geourbano cuyos resultados muestran lo siguiente:

MOVILIDAD RESIDENCIAL INTRAURBANA

Entre lo más sobresaliente en este grupo de variables, observamos aquellas zonas de la ciudad donde los casos reportaron mayor incidencia en relación con la ubicación de las VIA y las VP. Principalmente, se observa una concentración de casos en los cuales las viviendas se ubican en zonas de la ciudad tradicionalmente consideradas entre las más rezagadas en términos de desarrollo urbano y niveles socioeconómicos. Ciertamente, entre los 69 fraccionamientos estos dos aspectos -desarrollo urbano y niveles socioeconómicos- no son de los mejores, pero debemos reconocer que, al menos durante los primeros años sus entornos urbanos resultaban atractivos y aceptables. Sin embargo, debemos también considerar que este resultado no puede ser concluyente; ya que más de la mitad de casos válidos se ubican fuera de la ciudad, en cuanto la VP. En resumen, considerando solo la

movilidad residencia intraurbana, concluimos que no hubo mejoría en la movilidad social; en cuanto a la VIA y la VP, se ubicaban en la zonas poniente y sur de la ciudad.

TENENCIA DE LA VIVIENDA

Si tomamos en cuenta que los casos válidos reportan tenencia actual de las viviendas estudiadas, debemos entender que un cambio entre la tenencia de la VIA y la VA indicaría cambios en la movilidad social. Esto se confirma, ya que la mayoría de los casos validos reportaron VIA en alquiler. En este caso, la movilidad social presenta un cambio positivo.

POSIBILIDAD DE ASISTENCIA MÉDICA

Para evaluar este aspecto preguntamos sobre la cercanía a clínicas u hospitales; de acuerdo con la percepción de los encuestados. Entre los casos válidos, los resultados son abrumadores; mostrando que más de la mitad de la población encuestada considera que no tienen clínicas u hospitales cercanos a la VA. Importante, entre los que respondieron negativamente, más de la mitad también reconocen que esos servicios para la salud estaban más cerca en la VIA y en la VP. Conclusión: descenso en la movilidad social.

TRANSPORTE PÚBLICO

En este aspecto, la movilidad social sí se ve beneficiada con el cambio de vivienda, ya que en una notoria mayoría de los casos válidos reconoce una proximidad adecuada a las rutas del transporte público de pasajeros. Este grupo considera que sí pueden llegar caminando. Sin embargo, entre esa mayoría se neutraliza ligeramente esta mejoría; ya que los casos reportan estar igual en relación con la VIA y, ligeramente menor en la VP. En conclusión, no hay gran mejoría, pero puede aceptarse como tal.

FACILITA MEJOR EMPLEO

Aunque no hay una relación directamente comprobable con el método utilizado, los resultados pueden derivar en indicadores q permitan evaluar el cambio en la movilidad social. Una mayoría de los casos reportan estar de acuerdo y muy de acuerdo en que la VA facilita el acceso a mejores empleos; pero los resultados opuestos casi los igualan. Al comparar la VA on la VIA y la VP, las dudas se aclaran, ya que entre los resultados positivos los detalles muestran que la mayoría no identificó cambios entre la VA y la VIA. Por el contrario, la mayoría piensa que mejoró en relación con la VP. Nuevamente tenemos una situación neutral ya que en la mayoría de los casos se reporta una situación sin cambio en todas las opciones: 'Muy de acuerdo', 'De acuerdo', 'En desacuerdo' y 'Muy en desacuerdo'. Conclusión: neutral con tendencia ligera a la baja. Si no hay cambio no hay mejoría.

OPORTUNIDAD EDUCATIVA HIJOS

Quizá esta variable debería considerarse una de las más importantes por su impacto a largo plazo en el bienestar de las personas. Aun con las excepciones de rigor, en la mayoría de los estudios se concluye que las oportunidades para la formación académica propician mejoría en la movilidad social y en otros aspectos de los seres humanos. En términos sencillos, la mayoría de los casos reportaron estar de acuerdo que se percibe mejoría en cuanto a las oportunidades para la educación de los hijos. Sin embargo, un poco más de la cuarta parte declararon lo contrario. De cualquier manera, en la mayoría de los grupos predomina la percepción de mejoría; pero casi rivalizando con los que piensan que la situación sigue igual. En resumen, ligera mejoría con visos de neutralidad no indica mejoría en la movilidad social.

COSTO Y CALIDAD

Si el costo de la vivienda reflejara una mejor calidad en el producto recibido, los resultados deben mostrar una mejoría en la movilidad social. Sin embargo, en opinión de los encuestados, la situación actual refleja lo contrario. Esto se confirma entre todos los grupos, ya que predominan las opiniones respecto a que la situación sigue igual. De hecho, las respuestas están muy equilibradas entre las categorías 'Sigue igual' y 'Empeoró'. Conclusión: no se percibe mejoría en la movilidad social.

RELACIÓN ENTRE COSTO Y UBICACIÓN

Entre las variables geoespaciales, el costo de las viviendas, para los adquirientes, está muy relacionado con la percepción de mejoría por ubicación. En este caso la mayoría de los casos reportan mejoría en la percepción de cambio. Sin embargo, se reportan muy neutrales en relación con los cambios entre la VA, la VIA y la VP. Es notorio que la mayoría de los resultados en desacuerdo con esta mejoría también reportan que la situación empeoró en relación con la VIA y la VP. En el mejor de los casos, se reporta una situación igual entre las tres etapas. Hay pues, una percepción de nula mejoría en la movilidad social.

En conclusión, los resultados de este análisis, utilizando solo algunas de variables relacionadas con el impacto de la vivienda nueva en la movilidad social, durante el periodo del estudio (2002-2010) permiten observar que, los beneficiarios de las viviendas no mejoraron su situación por el hecho de habitar esas viviendas. En la mayoría de los casos se reportan elementos suficientes para demostrar el cambio es negativo o, en el mejor de los casos no hubo cambio. Sin embargo, al no haber cambio, la situación no mejoró; por lo tanto, no hay impactos positivos al cambiar de residencia. Por otra parte, se requieren otras variables y estudios mucho más extensos para entender con mayor precisión tan complejo fenómeno.

REFERENCIAS

- ARRIAGADA Luco, C. El déficit habitacional en Brasil y México y sus dos megaciudades globales: estudio con los censos de 1990 y 2000. CEPAL, 2005 (Población y Desarrollo, 62). Obtenido de: <<http://socinfo.eclac.org/publicaciones/xml/3/24013/lc12433-p.pdf>>
- BENSINGER, Greg. Before Amazon's Drones Come the Robots. **Wall Street Journal** (8 Dic. 2013).
- CAQUIMBO Salazar, S. L.; DEVOTO Magofke, C. **Variables de sustentabilidad para la construcción de paisaje habitacional**. Cuadernos de vivienda y urbanismo, 3. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2010. Obtenido de: <<http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/issue/view/484/>> Recuperado el: 5 mayo 2014.
- CASANUEVA, Cristina et al. **Vivienda y estabilidad política**. Ciudad de Mexico: Editorial Diana/ Centro de Investigación para el Desarrollo A.C. (CIDAC), 1991. Obtenido de: <http://cidac.org/esp/uploads/1/Vivienda_y_estabilidad_pol_tica_PDF.pdf>
- DINIZ Alves, J. E.; CAVENAGHI, Suzana M. Medición del déficit y de la demanda habitacional a partir de los censos del Brasil. **Notas de Población**, v.38, n. 93, p. 211-236, En. 2011. Obtenido de: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/9/45549/lcg2509-p_7.pdf>
- ESPINOZA, Vicente; BAROZET, Emmanuelle; MÉNDEZ, Maria L. **Estratificación y movilidad social bajo un modelo neoliberal**: el caso de Chile. Santiago, 2010.
- HUERTA Wong, J. E. El rol de la educación en la movilidad social de México y Chile. ¿La desigualdad por otras vías? **Revista Mexicana de Investigación Educativa**, v.17, n.52, p. 65-88, 2012.
- JOHNSON, E.; DUBIN, Daniel. **30 Minutes or less**: Drone delivery. First-year engineering conference. Pittsburgh: University of Pittsburgh/Swanson School of Engineering, 2014. Obtenido de: <<http://136.142.82.187/eng12/Chair/data/papers/4070/4070.docx>>
- RODRÍGUEZ Espinoza, L.; CASTILLO Ponce, R.A. Movilidad socioeconómica y educación superior en México. **Comercio Exterior**, v. 9, n. 59, p. 715-723, 2009.
- RUBIO Salas, R. Características socio-demográficas. En: CERVERA Gómez, L. **Diagnóstico geosocioeconómico de Ciudad Juárez y su sociedad**. Ciudad Juárez: El Colegio de la Frontera Norte, 2005. p. 38-65.
- SANTIAGO Quijada, G.; CHÁVEZ, J. Expansión física y colonias populares. **Edifica**, n. 36, p. 28-33, 1996.
- SKLAIR, Leslie. The Maquilas in México: a Global Perspective. **Bulletin of Latin American Research**, p. 91-107, 1992.
- ZAMORANO Villarreal, C. C. Los hijos de la modernidad: movilidad social, vivienda y producción del espacio en la Ciudad de México. **Alteridades**, v. 17, n. 34, p. 75-91, 2007.