

Capítulo 9

LAS LOCALIZACIONES RESIDENCIALES EN DELHI: CONDICIONANTES DESIGUALES Y ESTRATEGIAS VARIABLES

Véronique Dupont y Mriga Sidhu

1. LOS MIGRANTES CON INGRESOS MÁS BAJOS: INVASIONES DE TERRENOS Y ACERCAMIENTO AL LUGAR DE TRABAJO

Como en otras metrópolis en desarrollo, los migrantes con ingresos más bajos recurren a la invasión de terrenos y a la autoconstrucción para resolver su problema de vivienda. A menudo son migrantes atraídos por mejores oportunidades laborales en la capital que se instalan en los terrenos invadidos. En Delhi, los tugurios desempeñan además un papel de primer lugar de recepción para los recién llegados. Su decisión de localización resulta a menudo de las estrategias de instalación en proximidad de las fuentes de empleo, en especial en las zonas industriales y cerca de las obras de construcción.

La implantación de Rajiv Gandhi Camp, el tugurio del estadio Nehru, en el pericentro, está directamente relacionada con la iniciación de obras de construcción y con la contratación de trabajadores migrantes instalados en el mismo sitio de trabajo. Después de la construcción del estadio, siguió la de los edificios de un complejo administrativo, muchas obras de las cuales aún están en curso. De esta forma, la población del tugurio se reforzó con la llegada de nuevos obreros que trabajaban en las obras cercanas³², o en otros lugares, ya que la situación central del tugurio, bien conectada por los ejes de transporte con el resto de la ciudad, convertía el tugurio en una localización muy práctica. De acuerdo con la encuesta de 1995, cerca del 40% de los activos trabajan en un radio de aproximadamente un kilómetro y medio dentro o alrededor del tugurio, y más de la tercera parte de los obreros que no trabajan allí mismo se dirigen a pie (29%) o en bicicleta (10%) a su lugar de trabajo, eliminando o minimizando así los costos de transporte diario.

32 El sector de la construcción, que desempeña un papel fundador para el tugurio, sigue siendo determinante para la supervivencia de sus habitantes: el 44% de los activos encuestados en 1995 eran empleados en este sector; en comparación este mismo sector sólo ocupaba el 8% de la población activa en Delhi, según el censo de 1991.

Para las poblaciones con bajos ingresos que no pueden asumir costos altos de transporte diario, la prioridad está en acceder a fuentes de empleo relativamente cercanas, y no en las condiciones de vivienda. Este orden de prioridad está igualmente ejemplificado por los trabajadores migrantes sin techo de Old Delhi³³: en estos casos extremos, bajo limitantes financieras drásticas, la vivienda se sacrifica por completo y los gastos de transporte se minimizan con el fin de maximizar el ingreso disponible, pero también, en la mayoría de los casos, el ahorro y los envíos de dinero a la familia que se quedó en el pueblo. Las estrategias de acercamiento al lugar de trabajo explican porqué numerosos intentos de reubicación de los habitantes de los tugurios en parcelas saneadas y legales, pero situadas lejos del centro, y por tanto a menudo lejos de los empleos y mal conectadas por el transporte en común, terminaron con la reventa de gran parte de las parcelas asignadas y del retorno hacia el centro a un hábitat precario e ilegal³⁴.

La dinámica de poblamiento del tugurio del estadio Nehru (que contaba con aproximadamente 12.500 habitantes en 1997) reposa en gran medida en la migración y los efectos de atracción de la capital como centro de empleos. De acuerdo con la encuesta de 1995, el 76% de los habitantes son migrantes, la mayoría de ellos (91%) de origen rural, sólo el 4% son oriundos de Delhi provenientes de otra localidad, y el 20% restante corresponde a los hijos nacidos en el mismo tugurio. Si se excluye esta segunda generación, surge claramente el papel del tugurio como primer lugar de recepción en la ciudad: el 61% de los habitantes de Rajiv Gandhi Camp que no siempre han vivido en su vivienda actual, llegaron directamente del exterior de la capital. Respecto a los habitantes provenientes de otra vivienda en Delhi (el 39% restante), las razones expuestas para este último cambio ilustran un tipo de movilidad residencial específico de la condición de los ocupantes ilegales de terreno: la expulsión y la movilidad forzada, primera razón citada en el 18% de los casos. Un grupo de habitantes de Rajiv Gandhi Camp había sido así desalojado unos diez años antes de su *squat* anterior, situado en un parque de un barrio residencial cercano; en ese momento, los mismos funcionarios del municipio a cargo de dicha expulsión habían sugerido a las familias desalojadas ir a instalarse en el tugurio vecino. En 1987, una sección de Rajiv Gandhi Camp fue destruida con el fin de liberar el terreno destinado a la construcción de un edificio del complejo. Las familias desalojadas fueron a amontonarse a otra sección del tugurio, provocando una densificación considerable del hábitat. Casos similares de desplazamientos forzados se registraron en otros barrios: éstos muestran cómo la destrucción del tugurio ocasiona nuevas invasiones de terrenos, y la extensión o

33 Dupont V. 1999, Les sans-abri d'Old Delhi: insertion urbaine et stratégies économiques, *Cultures & Conflits*, N° 35, *Quelle place pour le pauvre* (codo. D. Vidal), París, L'Harmattan, 143-172.

34 Suri P. 1994, *Urban Poor. Their Housing Needs and Government Response*, Delhi, Har-Anand Publications.

densificación de los tugurios cercanos existentes. Este proceso en cadena es común en Delhi, el desarrollo planificado y las operaciones de “limpieza” o de embellecimiento de la capital empujan cada vez más lejos las ocupaciones ilegales sin darles una solución. Hoy día los habitantes de Rajiv Gandhi Camp de nuevo están amenazados con ser expulsados, pero esta vez la amenaza va acompañada de un proyecto de reubicación.

Las trayectorias y estrategias residenciales observadas en Rajiv Gandhi Camp ilustran un tipo de inserción en la capital bastante común entre los habitantes de los tugurios, que pueden resumirse en algunas etapas principales: atracción hacia la ciudad debida a una oferta de empleos específicos (una obra de construcción aquí, un complejo industrial allá); instalación provisional en el sitio de trabajo o en cercanías; estabilización y consolidación parcial del hábitat e invitación a otros miembros de la familia; estrategias puestas en marcha para tener acceso a los servicios urbanos básicos; y cuando la amenaza de expulsión es apremiante, estrategia para tener acceso a una parcela en un sitio de reubicación³⁵.

La importancia dada al acercamiento del lugar de trabajo en las localizaciones residenciales de los más pobres puede ponerse en paralelo con las características de los modos de desplazamiento en la capital que no dispone de un sistema de transporte masivo de tipo metro o tranvía. En 1993, el 32% de los desplazamientos diarios en Delhi se realizan a pie. Los buses sólo aseguran el 62% de los desplazamientos mecanizados, y el resto se efectúa en igual proporción: ya sea en automóvil o motocicletas, o bien en bicicleta u otros vehículos de baja capacidad a tracción mecánica, animal o humana³⁶. Por otro lado, la dispersión de las actividades económicas en el conjunto del territorio metropolitano facilita el acercamiento entre lugar de residencia y lugar de trabajo.

2. ACCESO A UNA VIVIENDA BARATA EN ALQUILER Y A LA PROPIEDAD EN URBANIZACIONES ILEGALES PARA LOS HOGARES MODESTOS

Las urbanizaciones piratas de las periferias de Delhi albergan principalmente a sectores de población con ingresos bajos o medios. Las condicionantes económicas limitan fuertemente las opciones residenciales posibles y no permiten siempre tomar en consideración el lugar de trabajo en las decisiones de localización. La búsqueda de una vivienda barata en alquiler explica las decisiones de localización excentrada de una parte de los habitantes de dichas urbanizaciones, en particular de los nuevos

35 Para estas dos últimas etapas, ver I. Milbert en esta obra, 4ª parte.

36 RITES 1993, *Household travel survey in Delhi urban area*, New Delhi.

migrantes. El deseo de acceder a una propiedad abordable aparece, sin embargo, como el motor principal de los movimientos intraurbanos orientados hacia los barrios periféricos ilegales.

Así, *las urbanizaciones piratas de Mayur Vihar*, en la periferia este de Delhi, primero atrajeron hogares modestos, dispuestos a conformarse con un mínimo de servicios básicos para poder construir su casa, o tener acceso a una vivienda barata en alquiler. Las características del parque de las viviendas encuestadas en 1995 revelan la falta de confort, o incluso lo precario de muchas viviendas: el 18% de éstas no están completamente consolidadas, el 66% de los hogares sólo tienen una pieza habitable para vivir, el 57% no tienen cocina separada, el 36% no tienen cuarto de baño, el 19% no tienen ni inodoros privados ni acceso a inodoros comunes en el inmueble, el 13% no tienen acceso al agua potable en su vivienda o inmueble, y si el 97% tienen electricidad es porque recurren a las conexiones ilegales.

Para los hogares que compraron un lote en una urbanización pirata (58% de los casos), la razón principal para esta decisión radica en el costo del terreno muy inferior frente al de los barrios legales. Además, los nuevos adquirientes son optimistas respecto a la legalización futura de su parcelación por parte de la administración, política que ya ha sido aplicada en otros casos. Una inversión en un bien raíz de este tipo parece ser, pues, económicamente racional y segura a largo plazo, además porque los propietarios pueden rentabilizarla alquilando una o más piezas de su casa.

Para los arrendatarios (37% de los hogares), la existencia de un sector de vivienda en alquiler no saturado y sobre todo el bajo nivel de los arriendos en las urbanizaciones piratas, constituyen el primer factor de atracción para una localización periférica de este tipo. Sin embargo, muchos hogares se consideran de paso; algunos se quejan del entorno degradado y esperan poder instalarse posteriormente en barrios de mejor nivel, y de preferencia comprar una parcela para construir allí su propia casa. Si esta trayectoria sigue siendo posible dentro del sector de la vivienda en alquiler, el paso a la propiedad para hogares con bajos ingresos sólo podrá resolverse mediante la compra de una parcela en otra parcelación ilegal, muchas veces aún más excentrada donde hay terrenos disponibles y donde podrán ir construyendo poco a poco su propia casa, al ritmo de sus ahorros, pero viéndose obligados a renunciar a sus expectativas sobre la calidad de las infraestructuras y del entorno.

Las trayectorias residenciales de los habitantes de estas urbanizaciones revelan una dinámica de poblamiento mixto: el 53% de los encuestados son migrantes, el 16% siempre han vivido en Delhi pero provienen de otra vivienda, y el 31% restante siempre han vivido en la misma vivienda (los hijos de aquellos que se instalaron en el curso de los últimos 25 años). Entre los migrantes, el 44% llegaron directamente de una localidad exterior a la capital, y el 56% residieron anteriormente en otro barrio (o en varios barrios) al interior de la aglomeración de Delhi. Pese a una oferta de viviendas en alquiler muy importante, las urbanizaciones piratas de Mayur Vihar aparecen

más como lugares de reubicación dentro del territorio de la capital, en estrategias de acceso a la propiedad o de búsqueda de viviendas baratas en alquiler, que como lugares de primera recepción para migrantes.

La génesis y las transformaciones de las urbanizaciones irregulares parecen originar un cierto esquema de movilidad residencial. En la primera etapa de su desarrollo, estos barrios atraen a poblaciones con bajos ingresos en búsqueda de terrenos para construir y de viviendas baratas en alquiler. Luego, la mala calidad del entorno y de las infraestructuras provoca salidas entre los hogares, en particular arrendatarios, que han mejorado su situación económica y que buscan mejores condiciones de hábitat. Cuando la urbanización es legalizada por las autoridades, el estatuto legal y el mejoramiento del entorno de vida según el acceso a los servicios municipales conllevan el aumento del costo de la tierra y de los alquileres, lo que podría también provocar la partida de aquellos arrendatarios con ingresos más bajos hacia otras parcelaciones ilegales económicamente accesibles para ellos, y la instalación de habitantes con ingresos más altos.

3. ESTRATEGIAS DE ACCESO A LA “PROPIEDAD” Y HÁBITAT PRECARIO EN TERRENOS INVADIDOS

El deseo de acceder a la propiedad permite comprender no solamente la dinámica de poblamiento de las urbanizaciones piratas, sino también ciertas trayectorias residenciales que van desde un alquiler en inmuebles hasta el *squat* y el hábitat precario en terrenos invadidos. Así, grupos de individuos y familias que anteriormente habitaban en una pieza en arriendo, en pueblos enclavados en la ciudad nueva de Noida, o incluso en las parcelaciones de Trilokpuri al este de Delhi, se mudaron para ir a instalarse en el tugurio vecino o, en el segundo caso, para invadir espacios públicos reservados a los parques. En las encuestas se mencionan varias razones: para economizar en un alquiler considerado demasiado alto, para tener su propia “casa”, para ser independientes de un propietario que controla el uso de su espacio privado. En estos casos de paso de una vivienda en duro legalmente reconocida, pero en alquiler, hacia una vivienda precaria, autoconstruida o comprada a su anterior ocupante en un tugurio ilegal, la trayectoria residencial puede, en todo caso, ser percibida como ascendente por los habitantes involucrados. A pesar del modo de ocupación ilegal en el tugurio y de los riesgos de expulsión, esta transición es vivida como un acceso a la propiedad, por más precaria que sea y sin ningún derecho de propiedad efectivo. Aquí la mejor vivienda no es la vivienda en duro, sino la que uno posee, de la que uno es —o mejor, de la que uno tiene la impresión de ser— propietario.

4. ACCESO A LA PROPIEDAD Y MEJOR ENTORNO DE VIDA EN PERIFERIA LEJANA PARA LAS CLASES ACOMODADAS

El acceso a la propiedad está dentro de las motivaciones de desconcentración residencial de las clases acomodadas en la periferia metropolitana, pero se trata esta vez de una propiedad en un entorno de vida privilegiado, donde las consideraciones relativas a la calidad del ambiente ocupan un lugar importante. El desarrollo de DLF Qutab Enclave, uno de los vastos complejos residenciales construidos desde principios de los años 1980 al sur del territorio de Delhi, a 23 km del centro de la capital, ilustra decisiones de localización de este tipo.

El poblamiento de este barrio resulta en gran parte de un movimiento de desconcentración de la capital. De acuerdo con la encuesta de 1995, el 65% de los residentes vivían anteriormente en el mismo Delhi, solamente el 9% en la ciudad de Gurgaon o en sus alrededores (donde está situado el complejo), y el 26% al exterior del área metropolitana³⁷ –algunos residentes ya tenían vínculos familiares o profesionales con la capital. Por otro lado, cerca de las tres cuartas partes de los hogares son propietarios de su vivienda. Las consideraciones financieras se imponen a la hora de explicar el acceso a la propiedad en periferia lejana: allí el costo de la tierra es muy inferior al de barrios de *standing* equivalentes en la capital. Pero las motivaciones ambientales intervienen también en la decisión y se ubican en el primer lugar para aquellos hogares que ya poseen una vivienda en la ciudad; además constituyen un factor de fijación de la población en estos nuevos barrios³⁸.

La condición indispensable para acceder a una propiedad inmobiliaria y a una mejor calidad de vida al instalarse al exterior de la capital, pero sin sufrir inconvenientes por dicho distanciamiento, es la de poseer un vehículo propio, con el fin de hacer posibles los trayectos diarios hacia los lugares de trabajo alejados, hacer algunas compras y disponer de mayores opciones, y continuar manteniendo con visitas su red de socialización.

El sistema de transporte público que llega a esta zona aún no está bien desarrollado, y los autobuses fletados por el promotor DLF no son muy frecuentes. Ahora bien, cerca de la mitad de los activos encuestados trabajan en el mismo Delhi, y la mitad de los estudiantes asisten a un establecimiento situado en Delhi. El tiempo promedio de transporte hasta el lugar de trabajo es de 36 minutos, con una fuerte variabilidad³⁹;

37 Estos porcentajes excluyen a las personas que siempre vivieron en su vivienda, es decir el 2,5% de los residentes (los hijos nacidos después de la mudanza).

38 Para una argumentación más detallada, ver: Dupont V. 2000, Les nouveaux quartiers chics de Delhi. Langage publicitaire et réalités périurbaines, en Rivière d'Arc H. (éd.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, París, Eds de la MSH.

39 El cálculo de los tiempos promedio de transporte hasta el lugar de trabajo y de sus distribuciones excluye a las personas que trabajan en su domicilio.

para un tercio de los activos el trayecto diario es de 45 minutos o más, y para un cuarto de ellos de una hora o más. Sin embargo, si se comparan estas cifras con los tiempos promedio de transporte registrados en otros barrios periféricos, los residentes de DLF Qutab Enclave no están en desventaja en razón de su localización. Esto se explica por los medios de transporte utilizados: el 51% de las personas que trabajan fuera de su domicilio utilizan un automóvil, el 20% su moto o *scooter*, el 19% los autobuses fletados por DLF o por las compañías que los emplean, y solamente el 5% los autobuses públicos; mientras que para los habitantes de los edificios multifamiliares de Rohini, al noroeste de Delhi, la distribución es prácticamente inversa, con solamente el 3% de los activos que disponen de un automóvil y el 50% que se desplazan en los autobuses públicos. Un último punto para señalar: una proporción importante de los activos residentes en DLF Qutab Enclave trabaja en su domicilio (23%). Lo anterior refleja dos características del barrio: la presencia de empleados domésticos que trabajan en las familias ricas y que se albergan en la misma casa; y la presencia de profesionales liberales e independientes que operan desde su domicilio, lo que puede corresponder a una estrategia de relocalización del lugar de trabajo en el lugar de residencia.

ECONOMÍA DE AMÉRICA LATINA

METRÓPOLIS EN MOVIMIENTO

Una comparación internacional

Coordinado por

Françoise DUREAU

Véronique DUPONT

Éva LELIÈVRE

Jean-Pierre LÉVY

Thierry LULLE

IRD
Institut de recherche
pour le développement



 **Alfaomega,**

METRÓPOLIS EN MOVIMIENTO

Una comparación internacional

COORDINADO POR:
FRANÇOISE DUREAU
VÉRONIQUE DUPONT
ÉVA LELIÈVRE
JEAN-PIERRE LÉVY
THIERRY LULLE





Alfaomega Colombiana S.A.

México, Argentina, Colombia, Chile, Venezuela

Calle 106A No. 22-56

Bogotá, D.C. - Colombia

E-mail: sciente@alfaomega.com.co

<http://www.alfaomega.com.co>

Copyright © 2000 IRD Éditions y Economica
Para esta edición © 2002 Alfaomega Colombiana S.A.

ISBN: 958-682-361-X

Traducción: Mónica Silva y Guy Lizoir, supervisada por Françoise Dureau y Thierry Lulle.
Realizada con la colaboración financiera de la Unidad de Investigación: "Mobilités et recompositions urbaines" del IRD.

Diseño de cubierta: Héctor Prado

Ilustración de cubierta: Óleo, sin título, Duván López, 1994.

Edición y diagramación: Alfaomega Colombiana S.A.

Impresión y encuadernación: Editorial Nomos

Impreso y hecho en Colombia - Printed and made in Colombia