

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE ARQUITECTURA**



TESIS

**MODELO PARA EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES FRONTERIZAS
CASO PRÁCTICO: REGIÓN VIII SOCONUSCO, CHIAPAS, MÉXICO**

PRESENTA

DIEGO VILLALOBOS GRANJA

**COMO REQUISITO PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRÍA EN CIENCIAS PARA LA PLANIFICACIÓN
EN ASENTAMIENTOS HUMANOS**

ENERO 2023

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS DE GRADO

**MODELO PARA EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES FRONTERIZAS
CASO PRÁCTICO: REGIÓN VIII SOCONUSCO, CHIAPAS, MÉXICO**

Por

ARQ. DIEGO VILLALOBOS GRANJA

**Como requisito parcial para obtener el grado de
MAESTRÍA EN CIENCIAS PARA LA PLANIFICACIÓN EN
ASENTAMIENTOS HUMANOS**

DIRECTOR DE TESIS

DR. GUADALUPE GERARDO VELOQUIO GONZÁLEZ

SAN NICOLÁS DE LOS GARZA, NUEVO LEÓN

ENERO 2023

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN.....	1
II.	ANTECEDENTES.....	3
	II.I Caso de Estudio: Consecuencias del cruce ilegal en la frontera sur del país.....	7
III.	JUSTIFICACIÓN.....	9
IV.	OBJETIVO.....	10
V.	PREGUNTAS DE INVESTIGACION.....	11
VI.	OPERACIÓN DE VARIABLES.....	11
VII.	HIPOTESIS DE INVESTIGACIÓN.....	12
VIII.	MARCO TEORICO.....	12
	VIII.I. Revisión de la literatura.....	13
	VIII.II. Variable dependiente I. Crecimiento urbano.	
	VIII.II.I. ENFOQUE 1. Vialidad y transporte.....	14
	VIII.II.II. ENFOQUE 2. Planeación urbana.....	22
	VIII.II.III. ENFOQUE 3. Población.....	27
	VIII.III. Variable independiente I. Aspectos geográficos.	
	VIII.III.I. ENFOQUE 1. Físico – Espacial.....	34
	VIII.III.II. ENFOQUE 2. Paisaje natural.....	61
	VIII.III.III. ENFOQUE 3. Paisaje urbano.....	49
	VIII.IV. Variable Independiente 2. Aspectos sociales.	
	VIII.IV.I. ENFOQUE 1. Vivienda.....	67
	VIII.IV.II. ENFOQUE 2. Sociedad y cultura.....	70
	VIII.IV.III. ENFOQUE 3. Migración e inmigración.....	73
	VIII.V. Variable Independiente 3. Aspectos económicos.	
	VIII.V.I. ENFOQUE 1. Políticas públicas.....	79
	VIII.V.II. ENFOQUE 2. Empleo.....	92
	VIII.V.III. ENFOQUE 3. Globalización.....	101
	VIII.VI. Marco teórico procesal.....	102
	VIII.VII. Marco teórico conceptual.....	104
	VIII.VIII. Planeación estratégica de ciudades.....	106
	VIII.IX. Programa de los productos.....	111
	VIII.X. Calendarización de los productos.....	112
	VIII.XI. Ruta crítica.....	113
IX.	METODOLOGÍA.....	114

IX.I. Tasa de crecimiento Media Anual Socunusco (2000-2010)	116
X. CASOS DE ESTUDIO.	
X.I. Caso de estudio I. Algunas causas y consecuencias del cruce ilegal en la frontera sur de México.	117
X.II. Caso de estudio II. Movilidad de factores.	125
X.III. Caso de estudio III. Zonas inundables en los márgenes del río Coatán en la ciudad de Tapachula, Chiapas, México.	128
XI. CONCLUSIONES Y PROPUESTA.	139
XI.I. Propuesta eje central oriente – poniente y circuito vial de la ciudad de Tapachula, Chiapas.	139
XII. BIBLIOGRAFIA GENERAL.	145
XIII. GLOSARIO.	147

I. INTRODUCCIÓN

El presente documento desarrolla un estudio susceptible a ser considerado como tesis de grado, correspondiente a la Maestría en Planificación de los Asentamientos Humanos; cursada en la Subdirección de Estudios de Postgrado de la Facultad de Arquitectura, de la Universidad Autónoma de Nuevo León; Siendo originario de Tapachula, Chiapas, México, segunda ciudad más importante del Estado en el ámbito comercial debido a su cercanía a la frontera con Guatemala, despertó mi interés por determinar el comportamiento del crecimiento de la ciudad de Tapachula, y más aún, de la relación directa con el crecimiento de las ciudades de la región a la cual pertenece, denominada región VIII: Soconusco, donde se observa un flujo constante de personas creando el fenómeno de migración e inmigración, es por esto, el interés de determinar un modelo para el comportamiento futuro en el crecimiento de las ciudades Fronterizas con estas características.

Para el desarrollo del tema del crecimiento de las ciudades fronterizas en el sureste de México, el estudio abarca metodológicamente el análisis de cuatro variables, donde la variable dependiente es el crecimiento urbano, considerando en ella aspectos de la vialidad y transporte, planeación urbana y población. La primera variable independiente, aspectos geográficos, se enfoca en el punto de vista físico – espacial, paisaje natural y paisaje urbano. La segunda variable independiente cubre los aspectos sociales, desde el punto de vista de la vivienda, la sociedad y cultura y la migración e inmigración. Finalmente, la tercera variable independiente, los aspectos económicos, desde el punto de vista de las políticas públicas, el empleo y la globalización. Con este estudio se pretende en primera instancia determinar cómo la geografía, la sociedad y la economía de la zona influyen en el crecimiento urbano de las ciudades fronterizas del sureste mexicano; considerando al marco metodológico apropiado para su análisis y desarrollo.

La estructura temática de la investigación se expone mediante el siguiente orden: primeramente, se incluyen los antecedentes del tema, justificación y objetivos que se persiguen, la elaboración de una hipótesis inicial, midiendo sus alcances y limitaciones, se establece un marco teórico, a través del cual se proponen los métodos a desarrollar y las lecturas analizadas; se describe cada uno de los productos que se pretenden conseguir con la investigación, así como la calendarización de obtención de los mismos mediante una ruta crítica.

En refuerzo y sustento de cada uno de los temas, se anexa la descripción de los términos necesarios en un glosario y bibliografía de todas y cada una de las publicaciones consultadas.

II. ANTECEDENTES

El aumento del número de personas que viven en ciudades y la difusión de la vida urbana hasta los confines del mundo habitado constituye uno de los rasgos más característicos de la vida del siglo XX. (Johnson, J. 1974:13).

Chiapas tiene una extensión territorial de 73,211 km², que representa el 3.8% de la superficie del país, ubicándose como el octavo estado más grande de México.

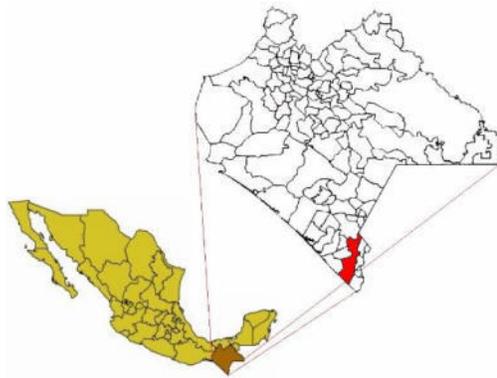


Figura 1. Plano de localización general del estado de Chiapas en México fuente: Chiapas.gob.mx

En el territorio chiapaneco existen 19 mil 386 localidades, distribuidas en 122 municipios que se agrupan en nueve regiones geoeconómicas: I Centro, II Altos, III Fronteriza, IV Frailesca, V Norte, VI Selva, VII Sierra, **VIII Soconusco** y IX Istmo-Costa.



Figura 2. Plano de división regional del estado de Chiapas fuente: Chiapas.gob.mx

La historia del Soconusco se ha bordado al calor de las disputas por el territorio entre las clases dominantes y los poderes centrales y regionales. En un decreto del presidente Santa Ana de 1842 se permite la incorporación del Soconusco a México, después de permanecer como territorio independiente desde 1825. El mismo presidente que firmó, en 1856, el Tratado de Guadalupe Hidalgo, por el cual México cedió casi la mitad de su territorio a los Estados Unidos de América. Este hecho simboliza las asimetrías del poder, pues frente a los Estados Unidos el gobierno mexicano se somete y cede una porción significativa de su territorio, mientras que en el sur, frente a la debilidad del gobierno guatemalteco, ejerce su poder.

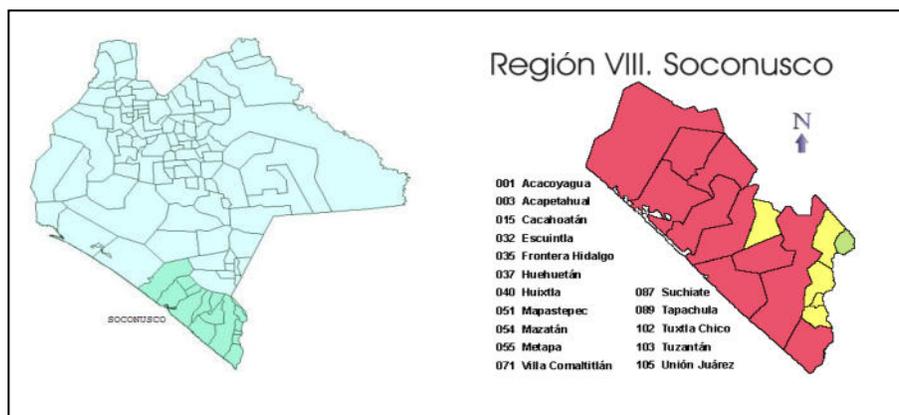


Figura 3. Región VIII: Soconusco fuente: CONACYT

Desde el último tercio del siglo XIX, el Soconusco fue tierra de frontera, de expansión agrícola y ganadera, de pioneros provenientes de Estados Unidos, Alemania y España, principalmente. Para el naciente estado mexicano, el Soconusco simbolizaba el límite de la construcción de la nación al que era necesario darle una dimensión económica y social. La idea de frontera, de frontier, como espacio vacío, estaba presente, por lo que era necesario llenarlo de contenido y por ello durante el porfiriato se autorizó a las compañías deslindadoras a colonizar las tierras y a establecer claramente los límites del país.

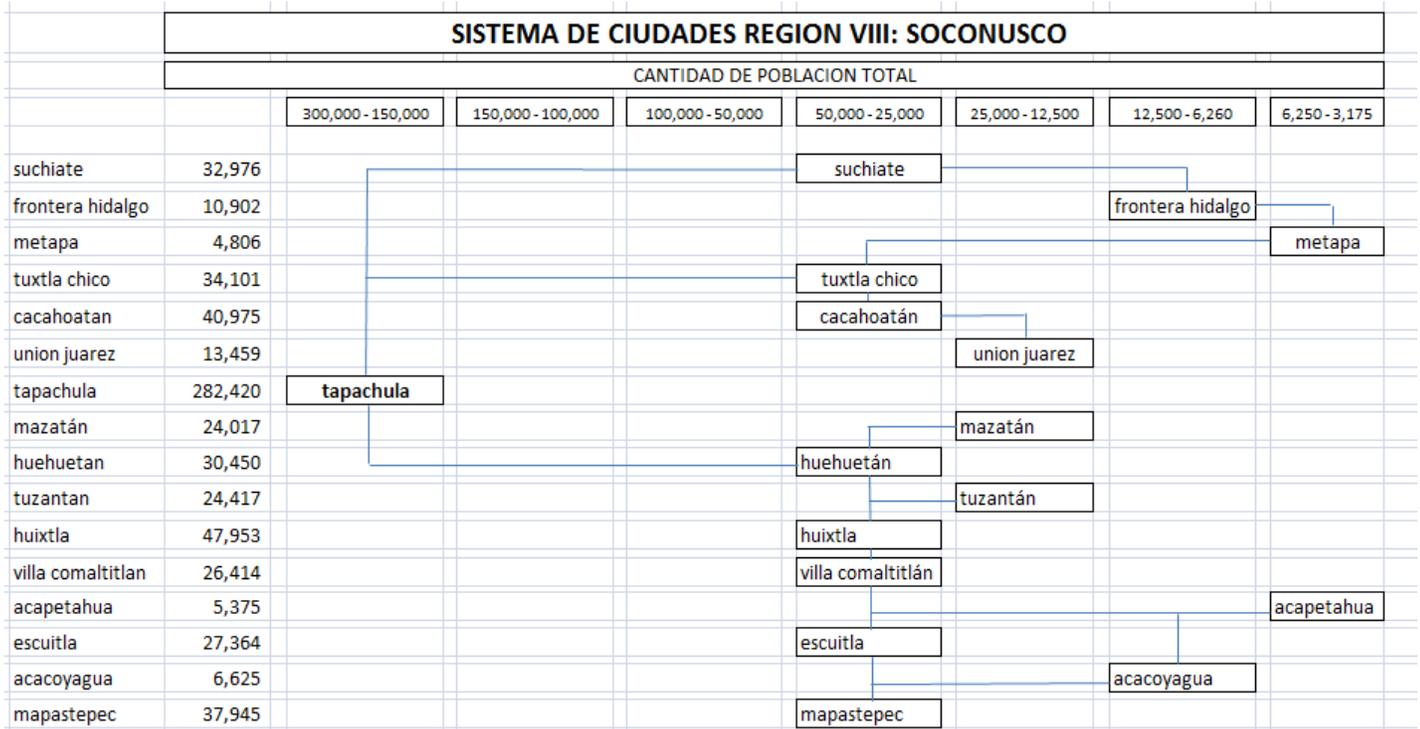
El tratado de límites con Guatemala, en 1882, marcó el inicio de un proceso de “nacionalización” del territorio soconusquense. Las plantaciones de café, alentadas por Matías Romero, ministro de relaciones exteriores del gobierno porfirista, fueron el instrumento privilegiado por la política gubernamental, extendiéndose rápidamente durante la primera década del siglo XIX (Villafuerte, 1994).

Durante los últimos años del siglo XIX, y en la primera mitad del XX el crecimiento de la región y de su centro urbano, Tapachula, fue modificado por diversos procesos, entre los que destacan: 1) el desarrollo de la cafecultura, 2) la construcción del ferrocarril, 3) la producción de plátano, 4) la reforma agraria, 5) la acción del Estado mediante obras públicas de urbanización y la construcción de caminos, 6) la producción de algodón y 7) la migración (Arriola, 1995).

Hacia fines de la década de 1980, el Soconusco contaba con las condiciones para convertirse, en el mediano y largo plazos, en un centro de referencia internacional desde el punto de vista económico y político. No obstante, durante la última década, la región no ha despegado económicamente, pues sigue atada al modelo agroexportador, modelo que ya entró en crisis y que necesita una renovación. Ejemplo de ello ha sido la crisis estructural del café, junto con el banano y el mango, tres productos que en el marco internacional están sujetos a los precios impuestos por las empresas multinacionales que controlan su comercio y también a medidas unilaterales no arancelarias y que han propiciado una reducción en ingresos de estos productos.

El Soconusco es la región más dinámica de la frontera sur, registra el mayor cruce de mercancías y de personas. Su carácter de espacio fronterizo le confiere los atributos de un receptáculo económico y social internacional, donde se entremezclan lo legal y lo ilegal, lo prohibido y lo permitido. Ya que la frontera es un sitio de encuentro, de relatos geopolíticos; representa el cruce de intereses donde se pueden observar vínculos, dinámicas y experiencias relacionadas con el fenómeno migratorio. Como frontera, el Soconusco no sólo es un lugar de cruce sino también de conflicto, de estigmatización y de desigualdad.

Como territorio de tránsito, de paso de transmigrantes centroamericanos que buscan llegar a los Estados Unidos, el Soconusco se ha convertido en una región “dormitorio”. El peregrinar de miles de centroamericanos inicia desde Nicaragua, Honduras y el Salvador, ya en territorio guatemalteco, que es la antesala para cruzar territorio mexicano, se realiza una serie de arreglos y transacciones entre migrantes y “polleros” a fin de superar el embudo que representa el espacio transfronterizo entre Guatemala y Tapachula.

Tabla 1. Sistema de ciudades en la región del Soconusco.

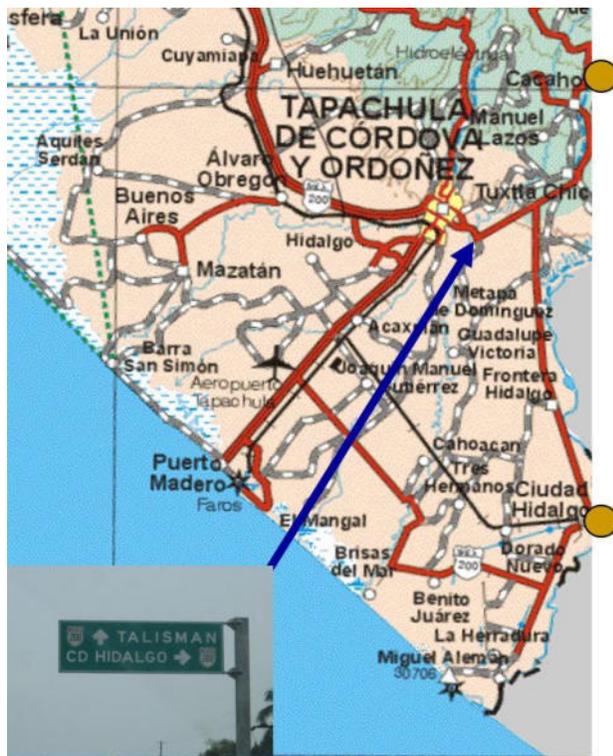
Fuente: elaboración propia utilizando datos de Iris – since 2010

La gráfica muestra los vínculos entre las localidades de Soconusco, y su jerarquización desde el criterio de población total.

II.I. CASO DE ESTUDIO: CONSECUENCIAS DEL CRUCE ILEGAL EN LA FRONTERA SUR DEL PAIS

México es simultáneamente país de origen, destino y tránsito de flujos migratorios de carácter internacional. Sin embargo, en contraste con el enorme flujo de emigrantes observado en las últimas décadas, la inmigración proveniente del extranjero ha sido relativamente escasa. Durante varias décadas, el perfil contemporáneo de las corrientes de inmigrantes fue marcado por la tradición de asilo y refugio de México. Nuestra nación se ha caracterizado por brindar solidaridad y protección a decenas de miles de personas y ha sido punto de encuentro de personas de diversos orígenes nacionales, así como un espacio para la convivencia intercultural. No obstante el profundo impacto social y cultural derivado de estas migraciones, cabe reconocer que, desde el punto de vista estrictamente demográfico, las corrientes de inmigración a México han sido, en general, de poca cuantía.

De acuerdo con los datos provenientes de los censos de población y vivienda, en 1895 residían en México alrededor de 48 mil personas nacidas en el extranjero. Para 1900 y 1910 las cifras se incrementaron a 100 mil y 116 mil personas, respectivamente. Después de la Revolución, en 1921, su número disminuyó a 108 mil, mientras que en 1950 ya sumaban 182 mil personas. A su vez, los censos de 1970, 1980 y 1990 registraron montos de 191 mil, 269 mil y 341 mil personas nacidas en el extranjero, quienes representaron entre 0.40 y 0.42 por ciento de los habitantes del país enumerados en esos años. Más recientemente, los datos del XII Censo General de Población y Vivienda levantado en febrero del año 2000 indican que la población extranjera de 5 años o más ascendió a cerca de 406 mil personas, cifra que equivale a poco menos de medio punto porcentual de la población de esa edad residente en el país.



Los flujos de migrantes provenientes de la región centroamericana han recibido especial atención en los últimos años. En la frontera sur de México se advierte la presencia de varias importantes corrientes migratorias, destacando la de los trabajadores agrícolas temporales y la de los refugiados de origen guatemalteco, así como la de los transmigrantes indocumentados.

La primera de estas corrientes se ha dirigido tradicionalmente al Soconusco de Chiapas. Su medición ha sido difícil debido a que una proporción significativa, pero no determinable de este flujo circular, ha transitado habitualmente por esta región en forma indocumentada. Los registros de las autoridades migratorias permiten hablar de entre 50 mil y 75 mil ingresos anuales documentados (que pueden incluir entradas múltiples), a la cual debe adicionársele los

ingresos no documentados.

El flujo de transmigrantes, que está integrado por aquellas personas que se internan en el territorio nacional con el propósito de llegar a un tercer país (principalmente Estados Unidos), también ha adquirido una importancia creciente en las últimas dos décadas.

Se estima que la magnitud del flujo de transmigrantes documentados asciende a cerca de 200 mil personas por año, aunque se sabe que un número aún no determinado lleva a cabo el desplazamiento en condiciones no autorizadas. Sólo se cuenta con las cifras correspondientes al número de aseguramientos realizados por las autoridades migratorias mexicanas.

De acuerdo con los datos disponibles, los aseguramientos han ido en constante ascenso y muestran dos puntos de inflexión: uno, en 1980, cuando rebasó la barrera de diez mil acciones, y el otro, en 1990, cuando sobrepasó la cifra de cien mil acciones anuales.

La casi totalidad de los aseguramientos llevados a cabo en los últimos años ha correspondido sistemáticamente a los migrantes procedentes de Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua.

FRONTERA SUR

En esta zona de ilegalidad y violencia en la frontera sur, la Policía Municipal, los agentes del Instituto Nacional de Migración (INM) y elementos del ejército y la armada son figuras principales en la cadena de impunidad. Estos grupos tienen por regla el asalto, el robo y la violación de los derechos de los indocumentados, en su mayoría centroamericanos, que intentan tomar cada día el ferrocarril en su camino hacia Estados Unidos.

La región fronteriza es un territorio dividido entre las pandillas Mara Salvatrucha, Barrio 13 y Barrio 18, vinculadas con los asaltos a indocumentados, robos, asesinatos, distribución de drogas y ritos satánicos.

PROBLEMÁTICA EN LA CIUDAD

Los pandilleros de la Mara Salvatrucha, de origen salvadoreño y conocida como la MS-13, han impuesto su dominio en todo el recorrido del ferrocarril: desde la frontera de Chiapas con Guatemala hasta el estado de Veracruz. Han establecido, por lo menos, 50 clicas (células), las cuales controlan el paso de unos 400 ilegales cada día, una parte del comercio por el río Suchiate y ocho colonias populares de las fronteras Ciudad Hidalgo y Tapachula, esta última considerada el segundo centro urbano en importancia de Chiapas.

La frontera entre Centroamérica y México es un territorio donde se han desarrollado los cárteles de la droga mexicanos y guatemaltecos. Dominan las principales ciudades; regulan el paso de estupefacientes por menudeo y de grandes cantidades hasta de 2 toneladas de cocaína por envío, también el tráfico humano, y tienen un control de la prostitución, incluida la infantil, del Soconusco chiapaneco y de Guatemala.

III. JUSTIFICACIÓN

En las últimas décadas México ha venido experimentando transformaciones sustanciales tanto en su estructura económica como en su organización del espacio; de la tradicional basada en el sector primario, a la moderna, basada en los sectores secundario y terciario y, paralelamente, partió de la distribución automatizada de la población en el campo, a la masiva concentración demográfica en las ciudades.

La trascendencia de la investigación se percibe al descubrir que los primeros esfuerzos de análisis urbano fueron realizados en su mayoría hace más de 25 años, y algunos fueron el soporte de los planes directores de desarrollo urbano de algunas ciudades (Bazant, J. 2001). Así mismo, las tendencias de investigación urbana pretenden entender los procesos de crecimiento de las ciudades se plantean con enfoques económicos, antropológicos, sociales, políticos, de transporte, ambientales, de vivienda, servicios, entre otros. Sin embargo, las condiciones de los enfoques antes mencionados son en mayor o menor medida diferentes en la actualidad, por lo que debe haber una actualización y revaloración de los fenómenos que confluyen actualmente en la región.

El proceso de expansión de las ciudades fronterizas y el comportamiento en su crecimiento son los temas de estudio general del presente trabajo de investigación; así mismo, el comportamiento del crecimiento de la ciudad de Tapachula, y el determinar la proyección de crecimiento u ocupación futura de este y los municipios de Frontera Hidalgo y Talismán, *el alcance* y tema específico; por lo tanto, será necesario la búsqueda de un marco de referencia para saber cómo influye en el tema la geografía del sitio, mediante el enfoque físico-espacial, el paisaje natural y el paisaje urbano, así también de la influencia social desde los enfoques de la sociedad y cultura, la emigración e inmigración y la vivienda; sin dejar a un lado la variable económica, estudiada desde el enfoque del empleo, la globalización y las políticas públicas, y la variable dependiente, el crecimiento urbano mediante el estudio de la vialidad y transporte, la planeación urbana y la población.

Existen *limitaciones* en la investigación, como lo son la adquisición de la información de aspectos sociales, la emigración e inmigración debido a que la cantidad de personas no está regulada o cuantificada por algún organismo hasta la actualidad.

IV. OBJETIVO

Objetivo general.

Análisis de factores y enfoques para el crecimiento de las ciudades fronterizas del sureste de México, considerando como tema de estudio la región VIII: Soconusco, en el Estado de Chiapas, México.

Objetivos particulares.

- Generación de un *sistema del crecimiento urbano*, mediante sus enfoques de demografía, planeación urbana, vialidad y transporte.
- Análisis del *sistema del medio geográfico* para determinar cómo influye en el crecimiento urbano mediante los enfoques físico-espaciales, paisaje natural y paisaje urbano.
- Identificación de un *sistema de aspectos sociales* para determinar cómo influye en el crecimiento urbano, mediante los enfoques de la sociedad y cultura, migración e inmigración y vivienda.
- Revisión de un *sistema de aspectos económicos* para determinar cómo influye en el crecimiento urbano, mediante los enfoques del empleo, la globalización y políticas públicas.

V. PREGUNTAS DE INVESTIGACION.

- ¿Es la dinámica demográfica determinante en el crecimiento urbano de las ciudades estudiadas?
- ¿Cómo estará relacionado el crecimiento urbano con la demografía de cada una de las ciudades en estudio?
- ¿Cómo influye el medio geográfico de la región en el crecimiento urbano de la misma?
- ¿El crecimiento urbano estará relacionado con la demanda de empleo en la zona?

VI. OPERACIÓN DE VARIABLES.

- Elaborar un instrumento para la evaluación de la relación del crecimiento urbano de los municipios de Tapachula, Frontera Hidalgo y Talismán con la demografía promedio de cada uno de ellos.
- Realizar una valoración para identificar como influye el medio físico en el crecimiento urbano de las ciudades en estudio.
- Elaborar una valoración para identificar como influye la migración, inmigración y la demanda de empleo con el crecimiento urbano de las ciudades en estudio.

VII. HIPOTESIS DE INVESTIGACIÓN

Los aspectos socio-económicos de Tapachula Chiapas y ciudades cercanas de mayor importancia ocupacional, influyen más que los aspectos geográficos físico-ambientales en la determinación del crecimiento urbano y el comportamiento del mismo.

1. **Variable Dependiente:** Crecimiento Urbano
2. **Variables Independientes:** Aspectos Sociales - económicos y Aspectos Geográficos

VIII. MARCO TEORICO

El marco teórico de la investigación y la obtención de los resultados finales deseados, se determinan mediante el desarrollo y análisis de diversos autores quienes abordan aspectos económicos, sociales, geográficos y urbanísticos, en estas ciudades y otras con circunstancias similares.

A continuación se describe mediante una tabla cada una de las variables, así como las publicaciones y autores de las mismas que fueron empleadas en la realización del marco teórico.

VIII.I. REVISIÓN DE LA LITERATURA

Modelo para el Crecimiento de las ciudades fronterizas

Caso práctico: Región VIII. Soconusco, Chiapas, México.

Variable Dependiente 1

VD1 Crecimiento Urbano

E1	Vialidad y transporte	E2	Planeación urbana	E3	Población
A1	Cal y Mayor, Rafael. Ingeniería de tránsito.	A1	Unikel, Luis. El desarrollo urbano en México.	A1	Sousa, Eduardo. Modelo metropolitano para el análisis de las tendencias de crecimiento poblacional.
A2	Cal y Mayor, Rafael. Estacionamiento	A2	Jiménez Dorantes, Manuel . Autonomía municipal y planeamiento urbanístico.	A2	Singer, Saul. Dinámica poblacional y desarrollo.
A3	Consejo estatal del transporte La planeación del transporte: el caso Monterrey	A3	García, Roberto. Monterrey: ¿Consolidación metropolitana o megalopolización?.	A3	García, Alejandro. La otra cara de la ciudad.

Variables Independientes

VI1 Aspectos geográficos

E1	Físico - espacial	E2	Paisaje natural	E3	Paisaje urbano
A1	Fernandez, José. Planificación estratégica de ciudades	A1	Vernier, Jaques El medio ambiente.	A1	Capel, Horacio La definición de lo urbano.
A2	Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad	A2	Schjetnan, Mario; Calvillo Jorge; Peniche, Manuel Principios de Diseño urbano - ambiental	A2	Lizarraga Mollinedo, Carmen Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI.
A3	Bailly, Antoine La organización urbana. Teorías y modelos.	A3	Metzgers, Pascale. Medio ambiente urbano y riesgos: elementos de reflexión.	A3	Narvaez Tijerina, Adolfo Benito El futuro de la vida urbana en el escenario de la globalización.

VI2 Aspectos sociales

E1	Vivienda	E2	Sociedad y cultura	E3	Migración e inmigración
A1	Gaceta Mexicana de administración pública Estatal y Municipal. La urbanización en Monterrey.	A1	Rapoport, Amos. Aspectos humanos de la forma urbana.	A1	Sobrino, Jaime. Migración interurbana en México.
A2	Garza, Gustavo. Estructura urbana y gestión municipal en el área metropolitana de Monterrey	A2	Pirez, Pedro. Actores sociales y gestión de la ciudad.	A2	Espinoza, Victor. El dilema del retorno.
A3	Gilbert, Alan. La vivienda en América latina.	A3	Castells, Manuel. Movimientos sociales urbanos.	A3	Durin, Séverine. Nuevo León, un nuevo destino de la migración indígena.

VI3 Aspectos económicos

E1	Políticas públicas	E2	Empleo	E3	Globalización
A1	Arzaluz, Socorro. Gobierno, empresarios y gestión urbana.	A1	Alfredo Hualde / Arcelia Serrano. La calidad del empleo de asalariados con educación superior en Tijuana y Monterrey	A1	Garza, Gustavo. Monterrey en el contexto de la globalización económica de México.
A2	Bassols, Mario. Retos de la investigación urbana en México: gobiernos locales y ciudad.	A2	López G., Julio. Evolución reciente del empleo en México.	A2	Frenkel, Roberto. Globalización y Crisis Financieras en América Latina
A3	BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información.	A3	De la Garza Toledo, Enrique. Problemas clásicos y actuales de la crisis del trabajo.	A3	Castells, Manuel. Globalización, identidad y estado en América Latina.

VIII.II. Variable dependiente I. Crecimiento urbano.

En relación a la variable del crecimiento urbano, Cal y Montemayor en su publicación Ingeniería de tránsito, mencionan que las ciudades con el paso del tiempo y el crecimiento de las mismas ha requerido cada vez más la construcción de la infraestructura de acuerdo a las necesidades de cada una, sin embargo y a pesar de las inversiones realizadas, el problema vial se ha mantenido y en algunos casos se ha incrementado; por lo cual, el análisis del problema operacional de la vialidad, a través de la Ingeniería de Tránsito es una herramienta útil en el estudio de esta problemática.

A través de las vialidades, las cuales han estado presentes en casi todas las civilizaciones, por las cuales se comunicaban unas localidades con otras poblaciones y mediante las cuales se desarrollaba el comercio; ahora, con el desarrollo de las civilizaciones, se requirieron nuevas y mayores vialidades, debiendo adecuarse también el vehículo de transporte utilizado en las diversas épocas, principalmente para el comercio, de tal forma que con el incremento de la población se dio la apertura de muchos caminos, así como la cantidad de viajes por realizar. (Cal y Mayor, 1994)

Las ciudades con varios siglos de existencia, como es el caso de Tapachula, presentan congestionamientos viales, ocasionados por una estructura vial arcaica, se entiende debido a que en esta época moderna con la aparición del vehículo de motor, se incrementó aún más la cantidad de viajes y los problemas de tránsito urbano; mientras tanto y a pesar de los cambios en los medios de transporte, las ciudades presentan una conformación urbana correspondiente a la de una ciudad antigua pero de mayores dimensiones, con un patrón de cuadrícula rectangular, muchas veces datado con cientos de años antes de la era cristiana, época en donde solo había vehículos tirados por animales y cabalgaduras y no vehículos automotores.

A finales de 1800 empezó a desarrollarse la industria automotriz, pero fue después de la primera guerra mundial, que se notaron las ventajas de este tipo de vehículos, tanto en uso militar como civil; posterior a esta guerra, e se dio un extraordinario incremento en la cantidad de vehículos automotores (automóviles, autobuses y camiones), ya que tan solo en los Estados Unidos se pasó de 4 unidades en 1895 a 183 468 000 en 1989, mientras que en México se pasó de una unidad en 1898 a 7 795 000 en 1989, siendo estos cambios muy significativos que no se vieron reflejados con igual intensidad en la conformación de la estructura vial, y con el aumento del parque vehicular, la estructura vial tiende a operar por arriba de su capacidad, con el fin de satisfacer los incrementos de demanda que generan los distintos medios de transporte; las consecuencias de ésta problemática se pueden apreciar a través de los accidentes y congestionamientos, comunes en las grandes ciudades y en especial en las zonas más antiguas de la ciudad. Con el aumento del número de vehículos en circulación, uno de los principales problemas que presenta la estructura vial, principalmente durante los periodos de máxima demanda, es en el movimiento vehicular, el cual se va tornando lento, saturando el sistema y funcionando en niveles de congestionamiento con las consiguientes demoras y filas asociadas.

Los problemas de tránsito aún persisten en muchas ciudades, a pesar de los intentos por enfrentar los conflictos viales, en donde el autor recomienda tomar en consideración a cinco factores que pueden incrementar el problema, siendo estos:

1. La convergencia de diferentes tipos de vehículos en una misma vialidad, ya que éstos tienen diferentes dimensiones, velocidades y características de aceleración;
2. La superposición del tránsito motorizado en vialidades inadecuadas, ya que hay pocos cambios en el trazo urbano (de calles estrechas);
3. La falta de planificación en el tránsito, ya que la vialidad se sigue construyendo con especificaciones anticuadas, sin base técnica, sin previsión de lugares de estacionamiento y con una inadecuada zonificación del suelo;
4. La no consideración del automóvil como una necesidad pública;
5. La falta de asimilación por parte del gobierno y el usuario, ya que existe una inadecuada reglamentación y cultura vial.

Las anteriores consideraciones repercuten en la movilidad urbana de las ciudades, sin embargo, éstas son más fáciles de aplicar en nuevas ciudades o ampliaciones de la misma, en donde se puede planear y ejecutar la estructura vial considerando tales recomendaciones, pero en ciudades con varios siglos de existencia y una estructura vial consolidada, aunque obsoleta, no son aplicables la mayoría de ellas, por el alto costo que implicaría llevarlas a cabo, y a pesar de los costos que las obras y acciones demanden, es importante tener en cuenta que son mayores las consecuencias a enfrentar, de no tomar tales acciones, como son la pérdida de vidas y de bienes, inseguridad, así como el ineficiente funcionamiento económico del sistema de transporte; es por ello que se requieren diversas acciones para el enfrentar el problema, entre ellas el ensanchamiento de calles, la modificación de intersecciones, control automático de semáforos, creación y fomento de estacionamientos públicos y privados, así como la adecuación de las normas y reglamentos y programas de educación vial, como puede ser el escalonamiento en las horas de entrada y salida en trabajos y escuelas, entre otras acciones.

Puntualizando en el centro de Tapachula, para mejorar la movilidad de la zona se requieren acciones que incidan en su estructura vial, así como en la reglamentación y cultura urbana, siendo las recomendaciones del autor, el trabajo simultáneo de la ingeniería de tránsito, la educación vial, la legislación y la vigilancia policíaca, ante ello estoy de acuerdo en tales recomendaciones, ya que para enfrentar esta problemática vial, se requiere la implementación de soluciones integrales, en donde se contemple el proyecto físico de la vialidad, con la reglamentación adecuada a las necesidades del tránsito moderno, una correcta aplicación de las normas viales con personal capacitado para tal fin y con el adecuado mantenimiento a la estructura vial, evitando que ésta presente y mantenga daños en la carpeta asfáltica, lo cual puede ocasionar demoras en la fluidez y en algunos casos accidentes viales; así como programas de cultura vial, con la finalidad de utilizar de manera eficiente la estructura vial, respetando los cruces de vías, la no utilización del espacio vial como estacionamiento en sitios no considerados para tal fin (aún de forma temporal),

Existen programas de cultura vial, en los cuales un aspecto importante a considerar en la movilidad urbana, es el peatón, siendo esta una condición en la cual en algún momento todos podemos encontrarnos, sin embargo éste no solamente puede ser víctima del tránsito si no también una de sus causas, ya que muchos de los accidentes sufridos por peatones, ocurren por no respetar las reglas viales, los sitios para cruzar y la no utilización de puentes peatonales, entre otras. Por lo tanto las acciones que se implementen para contrarrestar la problemática vial en la zona central, como se mencionó con anterioridad deberán ser integrales, en donde se

considere a todos los actores involucrados, así como el empleo de las herramientas normativas, legales, económicas y técnicas correspondientes.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y la situación de la vialidad y transporte de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de las ciudades que componen la región Soconusco.

Otro enfoque es mencionado en su publicación "estacionamientos", donde dicen que a partir del invento y desarrollo de los vehículos automotores, los cuales se han empleado para casi todas las actividades humanas, ya sea para realizar los viajes al trabajo, la escuela, las compras y las actividades de recreación y ocio, entre otras, y con el surgimiento y posterior incremento del número de unidades vehiculares, se impactó la conformación de la estructura urbana de las ciudades, ya que se requirió adecuar y modernizar la estructura vial existente; no obstante en las zonas antiguas de la ciudad como el caso del área central de Tapachula, que presentan una estructura vial consolidada, se dificultan por cuestiones presupuestarias, las adecuaciones a la vialidad, por lo cual se deberán explorar otras soluciones más factibles económicamente y en aquellas zonas en donde forzosamente se requieran adecuaciones a la sección vial, elaborar programas de inversión con la participación de los diferentes niveles de gobierno. (Cal y Mayor, 2012)

A pesar de la gran cantidad de vehículos circulando en las ciudades, se identificó que gran parte del tiempo éstos estaban sin uso, mientras los usuarios desarrollaban sus actividades cotidianas, por lo cual se vio la necesidad de además de realizar las adecuaciones viales necesarias, se requería habilitar espacios para la guarda de los vehículos después de cada viaje.

En un principio se empleó a la vía pública para tal fin; sin embargo, se observó que principalmente en la zona central y a lo largo de las principales calles, se generaban conflictos viales ya que debido a la elevada cantidad de vehículos en circulación, se requería toda la sección vial para mantener un tráfico fluido.

Esta problemática es características de las zonas centrales, en donde en determinadas zonas, la oferta de espacios de estacionamiento no son suficientes para satisfacer la demanda existente, por lo cual se emplea la vía pública como lugar de estacionamiento, sacrificando con ello la superficie de rodamiento y la capacidad de la vía; ante esta situación, si se llegaran a realizar adecuaciones a la vialidad, ampliando en uno o varios carriles de circulación la sección vial, pero no se prevén espacios para estacionamiento, ya sea a través de la construcción de ellos o como requerimiento para los comercios y servicios localizados frente a estas vialidades, los usuarios de dichos establecimientos utilizaran a la vía pública como estacionamiento, reduciendo la sección vial y afectando los beneficios de la adecuación vial realizada.

La Dirección General de Planificación del Departamento del Distrito Federal, a través de diversos estudios sobre la movilidad urbana en la ciudad de México, determina que el automóvil sólo se mantiene en movimiento alrededor de tres horas y que los motivos de viajes son: por el trabajo en un 47%, educación un 24.7%, compras un 18.4%, recreación 1.9% y otros motivos un 8%; siendo estos porcentajes similares a otras ciudades nacionales y extranjeras.

Lo anterior permite identificar que principalmente los motivos que generan los viajes, son forzosos, esto es que las personas deben acudir a determinados lugares, para trabajar o estudiar, por lo cual es importante ligar a la zonificación del espacio urbano, con las necesidades que las zonas resultantes tendrán, de acuerdo a la predominancia del uso del suelo previsto y poner especial atención a aquellas áreas en donde se podrán localizar las fuentes de trabajo y los equipamientos educativos, con el fin de no concentrarlos en una misma zona y en caso de ser necesario prever las medidas de mitigación del impacto que generaran en la estructura urbana.

Se implementó la instalación de estacionómetros (parquímetros) debido a la demanda de espacios de estacionamiento y como parte de una estrategia de solución y con el fin de regular el uso del espacio vial, siendo estos usados en los Estados Unidos, a partir de los años treinta; al inicio de la instalación de estos instrumentos, los comerciantes de la zona llegaron a considerar que con éstos, se afectaría a sus negocios, sin embargo posteriormente se comprobó que con éstos aumentaba la rotación en el uso de la vialidad, aproximadamente en un 30%, además de evitar su ocupación por usuarios de largo tiempo, lo cual redundo en un mejor aprovechamiento del espacio y se logró un aumento de las ventas en los comercios.

Es un hecho que ésta media trae beneficios en la rotación y mejora en el aprovechamiento del espacio vial, evitando el uso de la vía por largo tiempo, sin embargo, es importante considerar que se utiliza el espacio vial como estacionamiento, sacrificando carriles de circulación, que podrían agilizar el flujo de circulación vial; así mismo al utilizar estacionómetros, es recomendable, elaborar una zonificación del área central con el fin de diferenciar las zonas que presentan mayores problemas viales, de aquellas que tienen baja afluencia, con el fin de adecuar los costos por estacionamiento en la vía pública, de acuerdo a la intensidad de uso y demanda, lo cual generara mayor rotación y aprovechamiento del espacio en las vías de mayor congestión.

Los problemas de congestionamientos viales y utilización de la vía pública como lugar de estacionamiento, fueron originados por la acelerada producción de vehículos automotores después de la Primera Guerra Mundial, por lo cual en varias ciudades de los Estados Unidos se empezó a invertir en la construcción de edificios de estacionamiento y en la habilitación de solares para tal fin. Con esta medida se buscaba mejorar el aprovechamiento en el uso de la vialidad, ya que en este tipo de edificaciones, se pueden ubicar los vehículos que requieran un lugar de estacionamiento y con ello dejar libre a la vía pública para el fin que fue diseñada, esto es la circulación vehicular y no como estacionamiento público; en las zonas centrales, con una alta densidad de usos comerciales y de servicio que atienden a la población metropolitana, se requiere contar con lugares de estacionamiento que faciliten el acceso a los diferentes comercios ubicados en la zona.

Después de diversos estudios, se considera que el principal problema que enfrentan los automovilistas, en sitios como el centro de la ciudad, es encontrar un lugar de estacionamiento, siendo este problema aún mayor que el originado por el congestionamiento que pudieran enfrentar durante el recorrido a dicha zona; es por ello que principalmente en la zona central, se hace necesario contar con la suficiente cantidad de lugares de estacionamiento, de acuerdo a la

demanda que cada sector tenga, esto es la demanda que genera el distrito central de negocios, es mayor a lo que se requerirá en otros distritos de la zona central, de menor movilidad urbana.

La construcción de sitios de estacionamiento es una medida factible y recomendable en la zona central, ya que en ella se localizan sitios que generan atracción de toda la metrópoli y a su vez existen espacios subutilizados o abandonados, por un desplazamiento del uso habitacional, como ya se mencionó el tema del medio físico, por lo cual dichas edificaciones podrían aprovecharse para el desarrollo de nuevos lugares de estacionamientos.

Se hizo necesario la elaboración de los reglamentos correspondientes con el surgimiento de las edificaciones para estacionamiento, teniéndose como el primero de ellos, el elaborado en Columbus, Ohio en agosto de 1923, que fijaba el requisito de proveer espacio para estacionamiento en relación con el número de nuevos conjuntos habitacionales multifamiliares; posteriormente se elaboraron reglamentos en diversas ciudades, en donde se requería estacionamientos para otros usos comerciales y de servicio.

Esta reglamentación, permite homologar la demanda de cajones de estacionamiento, de acuerdo al impacto que tendrán los usos del suelo sobre la estructura urbana, por lo cual es importante, tener en claro que no basta aplicarle un requerimiento a los diferentes negocios que operan en la zona, sino que este requerimiento deberá ser suficiente, como para cubrir la demanda de estacionamiento que dicho establecimiento generará.

En relación a las políticas públicas relacionadas con esta problemática, en los Estados Unidos, se han creado organismos gubernamentales, formados con el propósito específico de fomentar la construcción de estacionamientos de servicio público; así mismo en los países europeos se emprendieron diversas acciones, construyéndose en Alemania en 1925, el primer edificio de estacionamiento, posteriormente éstos se siguieron construyendo en otros países europeos y en algunos casos aprovechando las plazas públicas.

En el caso de la ciudad de México, para los años cuarenta, la ciudad ya presentaba problemas de congestionamiento, ocasionados por una inadecuada estructura vial y la utilización de la vía pública como estacionamiento. Con lo anterior se identifica una creciente problemática vial en las principales ciudades del mundo, a partir de inicios del siglo pasado, mientras que en ciudades de menor tamaño, como el caso de Monterrey, esta problemática se presentó conforme la ciudad fue creciendo, sin embargo y a pesar del proceso de urbanización que ésta siguió, similar a las otras urbes, no se tomaron las previsiones necesarias para ordenar su crecimiento, por lo cual ahora presenta la misma problemática vial, pero sin las soluciones ya implementadas en las otras ciudades.

Los Estados Unidos implementan el crear consciencia de la responsabilidad del sector gobierno, en la solución de la problemática vial, por lo cual en 1953, la Asociación Municipal Americana, la Organización de Ligas Estatales y otras ciudades de los Estados Unidos, adoptaron el siguiente postulado:

“La provisión de espacios de estacionamiento fuera de la calle, en la era motorizada, ha llegado a ser considerada como un servicio municipal legítimo, esperado y necesario. Por el bienestar, seguridad y conveniencia de sus ciudadanos, así como para asegurar su propia

futura existencia, cada municipio debe aceptar la responsabilidad de definir la acción que lleve a proporcionar los estacionamientos adecuados y permanentes, con tarifas razonables”.

Este postulado permitió a las ciudades que lo emitieron, tener en claro su responsabilidad en la búsqueda de soluciones al problema vial, ya que este afecta al nivel de vida y económico de la ciudad y su población; mientras tanto en ciudades sin ese compromiso establecido, como el caso de Monterrey, el problema no puede tener solución sin una participación activa de los agentes gubernamentales, ya que la participación pública no puede asumir todos los costos sociales que las posibles soluciones implican.

En la Ciudad de París, a mediados del siglo pasado, mientras tanto, fue la prohibición de edificios de estacionamiento en el centro de la ciudad, con el fin de no alentar la entrada de mas vehículos a esa zona, sin embargo dicha medida trajo como consecuencia calles inundadas, con estacionamiento ilegal en aceras y camellones; por tal motivo y para enfrentar el problema, esa disposición fue eliminada, en donde las mismas autoridades han participado con la construcción de edificios de estacionamientos.

En la ciudad de México, para enfrentar la problemática vial, se han realizado ampliaciones de secciones viales, la promulgación de leyes sobre estacionamientos de vehículos a través de las cuales se buscaba establecer como obligatorio la construcción de espacios de estacionamiento en las edificaciones de acuerdo a su uso, así como la creación de un organismo descentralizado que tiene la finalidad de construir edificios de estacionamiento, con el fin de equilibrar la oferta y demanda de dichos espacios. Si bien estas acciones permiten mejorar la movilidad urbana de la ciudad, es de todos conocido el complicado problema vial que la ciudad de México presenta, por lo cual se deberá analizar las medidas tomadas tanto en la ciudad de México como en otras partes del mundo, para enfrentar esta problemática, con el fin de evaluar las mejores soluciones al problema existente en Monterrey, además de la revisión de las medidas tomadas en la localidad, como es el sistema de transporte Metro, la red de rutas periféricas (para no entrar al centro, si no se tiene a éste como destino), la creación del organismo descentralizado Consejo Estatal del Transporte y Vialidad y la legislación correspondiente, siendo en esta última en donde se requiere la actualización a la Ley de Fomento a la Construcción de Edificios de Estacionamiento.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y la situación de la vialidad y transporte de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de las ciudades que componen la región Soconusco.

El consejo estatal del transporte, en la publicación de la planeación del transporte: el caso Monterrey, menciona que la calidad de vida se encuentra definida en gran medida a los fenómenos productivos y económicos se generan y se basan en la concurrencia de personas a ciertos lugares y a cierta hora, por lo cual lo que facilite esta condición del trabajo humano. Lo anterior toma relevancia en la zona central de la ciudad, ya que en ésta, se concentra una

mayor cantidad de visitantes, ya que ahí se ubican fuentes de trabajo (oficinas, comercios y demás equipamientos), además de los usuarios o clientes de los mismos comercios y servicios. (CET, 1989)

La movilidad urbana, es la velocidad de crecimiento en los centros urbanos, ya que su ensanchamiento trae consigo una mayor cantidad de vehículos de motor, los cuales saturan las calles e impactan la fluidez vial; sin embargo un fenómeno reciente es la creciente movilidad urbana, aumentando después de la Primera Guerra Mundial, la cual impacta principalmente a las ciudades con varios siglos de existencia, ya que éstas se edificaron bajo necesidades diferentes a las actuales, en donde no se previó la suficiente vialidad que el crecimiento demandaba, como es el caso de Tapachula y especialmente de su zona central, ya que las áreas de posterior o reciente urbanización, se han desarrollado con una planeación urbana que considera los requerimientos viales en las nuevas áreas de crecimiento urbano.

Sin embargo, las ciudades de reciente construcción, pudieron prever las necesidades viales que la nueva urbanización demandaría, presentándose en ellas un problema vial menos agudo, en donde además las adecuaciones que pudieran requerirse, serían menores y menos costosas; mientras que en las ciudades con mayor tiempo de fundación, como es el caso de Tapachula, las adecuaciones viales que el desarrollo demanda, son mayores y con un alto costo de inversión, por lo cual y ante la carencia de recursos suficientes, el problema sigue presente en dichas ciudades.

Otro aspecto que se presenta en estas ciudades, además del problema de una estructura vial anticuada e inoperante, es una inadecuada utilización de espacio vial, ya que al analizar la ocupación del área vial por pasajero, encontramos que una persona que usa su automóvil particular ocupa entre 30 y 50 veces más espacio vial que el pasajero que utiliza el sistema colectivo; esta situación se acentúa cuando en la localidad no existe un eficiente y moderno sistema vial, como es el caso de Monterrey, en donde el sistema está basado en autobuses urbanos, no siempre eficientes, careciendo de un sistema integral de transporte público masivo, en donde los autobuses urbanos se organicen de tal forma que mejoren su cobertura, evitando la concentración de rutas en pocos espacios (principalmente en la zona central), complementando y no compitiendo con otros medios de transporte como es caso del metro, cuando este medio exista en la localidad, el automóvil tiene muchas ventajas desde el punto de vista del conductor, ya que su movilidad es a voluntad, sus horarios no son obligados y le permite una independencia y productividad que es muy estimada, además de un efecto de "status", sin embargo el precio que se tiene que pagar por esa comodidad, es alto, ya que al ocupar mayor espacio vial, se generan grandes congestionamientos, lo cual a su vez acarrea mayores niveles de contaminación, además del estrés que ocasiona a los conductores dichos congestionamientos y los problemas para encontrar lugar de estacionamiento en los sitios más concurridos, por lo cual la aparente comodidad, quizá al final no sea tan benéfica, sin embargo y ante la carencia de un sistema de transporte eficiente y moderno, los problemas descritos seguirán presentes.

Debido al crecimiento de las ciudades, la vialidad es uno de los problemas urbanos más difíciles de solucionar, han sobrepasado a las acciones emprendidas por las administraciones municipales, quienes se avocan a la búsqueda de solución de las quejas ciudadanas, quien a

su vez pierde dinero y tiempo en el tráfico, ocasionado por los congestionamientos y los problemas indirectos que acompañan a estos. Con el crecimiento de las ciudades, sin una planificación adecuada como el caso de Tapachula, en donde no previeron las necesidades que dicha expansión traería, los problemas urbanos se han acrecentado, ahogando a las administraciones gubernamentales, de demandas y quejas de la comunidad; ante tales demandas las acciones emprendidas son principalmente soluciones puntuales a los conflictos de la urbe, sin cambios radicales, los cuales requerirían mayores inversiones de tiempo, dinero y participación pública, social y privada.

En el presente se cuentan con necesidades de mejores servicios públicos que demandan las ciudades, lo cual lleva a la necesidad de invertir más en ellos, los escasos recursos con que cuentan los gobiernos; sin embargo estas inversiones son en fomento de la mejora de la ciudad, en servicios públicos, ya que estos suelen ser de los más productivos, los cuales no se debe medir como la diferencia entre ingresos y egresos, ni la recuperación del capital invertido, sino más bien como generador de riqueza y por lo mismo de recursos, que captan el gobierno y los particulares por vía indirecta, del mejoramiento real de la economía y del nivel de vida, con esto, las inversiones que se puedan realizar en ciudades con una estructura vial obsoleta y con servicios públicos deficientes, son necesarias y obligatorias, ya que éstas impactarán en la mejora urbana y en la calidad de vida que la ciudad ofrece; lo anterior toma relevancia, si la ciudad, quiere mantenerse en la contienda por atraer visitantes e inversores locales y extranjeros, para de esta manera poder competir o mantenerse en la competencia en un mundo cada vez más globalizado, ya que las inversiones de fomento a la economía se considera muchas veces el causante de los milagros en el desarrollo económico, como ha ocurrido en países que hace 40 años estaban con severos problemas y ahora están en franca competencia global.

El problema de la movilidad urbana de una metrópoli no se puede resolver con un solo medio de transporte, ya que como se mencionó con anterioridad, es necesario desarrollar un sistema integral, el cual ofrezca a la ciudadanía una alternativa real, moderna y eficiente, como medio de traslado hacia sus diferentes destinos; así mismo al mejorar la movilidad urbana, se mejora la calidad ambiental al reducirse las emisiones contaminantes y los ruidos, con lo cual se mejora la calidad de vida, además de mejorar la economía local; es por ello que la medición de la movilidad urbana es importante en la determinación de los aspectos relacionados con la calidad de vida que una ciudad puede ofrecer.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y la situación de la vialidad y transporte de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de las ciudades que componen la región Soconusco.

Referente a la variable crecimiento urbano, con enfoque en la planeación urbana, Luis Unikel, en su publicación, el desarrollo urbano de México, menciona que es necesario conocer el origen del proceso de urbanización y su interpretación, que se determina con la aparición de las ciudades; así mismo, es importante destacar que las ciudades surgen en un periodo más remoto en la historia de la humanidad, comenzando con las ciudades prehistóricas de Mesopotamia, pasando por el surgimiento de ciudades de grandes civilizaciones como Atenas y

Roma, así como por las ciudades renacentistas, hasta llegar a la grandes metrópolis contemporáneas.

Se menciona que fue en el renacimiento el momento en el cual se presentó el crecimiento de las grandes ciudades europeas, y a principios del siglo XVII, Londres ya contaba con 250,000 habitantes, Nápoles con 240,000 y París con 180,000 personas; presentándose una tasa anual de crecimiento con menos del 1%, siendo ésta similar a la del resto de la población.

Fue a finales del siglo XVIII, a partir de la revolución industrial en Inglaterra, donde comienza una nueva etapa en el crecimiento de las ciudades y se presentan cambios importantes en las aglomeraciones urbanas, ya que con la introducción de la industrialización en las actividades productivas se hace de vital importancia la comunicación e introducción de mano de obra del campo a la ciudad.

Al querer determinar el momento preciso del surgimiento de la urbanización, se mencionan dos opiniones, en la primera se piensa que surgió al mismo tiempo que las ciudades, incluso antes, cuando el hombre primitivo comienza a reunirse en grupos y la segunda por otro lado piensan que la urbanización es un producto de la revolución industrial, al tiempo que se alcanzaron ciudades de mayor tamaño y aumentó significativamente el porcentaje de la población urbana con respecto a la rural y que es por esto que se considera que el desarrollo económico es producto de la industrialización y a su vez esta es causante de la urbanización.

Después de tener conocimiento de dichas opiniones se considera que lo más importante no sería el determinar el momento preciso en que se presenta la urbanización, en cambio si es de gran utilidad el determinar las ciudades europeas en las cuales el crecimiento urbano fue originado por la industrialización de los procesos productivos mediante un proceso progresivo, a diferencia de lo que sucede en las principales ciudades de los países latinoamericanos, un caso específico es Tapachula, donde el crecimiento urbano y el desarrollo económico no fueron constantes.

Durante el proceso de desarrollo de una ciudad que es producto de la industrialización, se presenta una constante transferencia de recursos entre las actividades primarias a las secundarias y terciarias, lo cual tiene como consecuencia la migración del campo a la ciudad con finalidad de manufactura, comercio y servicios, generando así un proceso de urbanización; es así que en las ciudades pequeñas y medianas, como es el caso de Tapachula, con el proceso de industrialización, inicia una mayor movilidad de población trayendo consigo una ciudad con alta concentración poblacional y sustituyendo a las actividades agrícolas por actividades de la industria, comercio y los servicios.

Se mencionaron dos posibles orígenes de la urbanización; sin embargo, es necesario tener claro lo que es exactamente la urbanización, definiéndola como: un proceso de concentración de población en virtud del cual aumenta la proporción de la población urbana en relación a la total de un territorio; y un pasaje o mutación de un estilo de vida rural a un estilo de vida urbano; o bien, un cambio gradual de una sociedad de tipo rural a una sociedad de tipo urbano. Sin embargo la definición más amplia y compleja que se conoce es la de A. Quijano: "El

proceso actual de urbanización en Latinoamérica consiste en la expansión y la modificación de los sectores urbanos ya existentes en la sociedad, con cuya consecuencia tienden a alterarse las relaciones urbano-rurales dentro de ella, condicionando y estimulando cambios correspondientes en los propios sectores rurales”.

De tal forma que podemos determinar que la urbanización en Latinoamérica y particularmente en Tapachula, ha sido una expansión y modificación de los sectores urbanos existentes, donde la estructura de una ciudad central se expande hacia las localidades rurales colindantes alterando con ello la relación urbano-rural; lo cual ha alterado las características de las localidades colindantes, para convertirlas en localidades de uso habitacional, formando así un centro olvidado y con usos muy específicos.

Es así que el proceso de desarrollo económico ha modificado la estructura económica de la sociedad en favor de las actividades secundarias y terciarias, ya que los efectos que se le atribuyen al proceso de urbanización, son modificaciones originadas por los cambios en la estructura económica y no por la aglomeración de población en ella; y es el desarrollo económico quien da origen al aumento de la concentración de población en determinados puntos de la ciudad. De esta forma el proceso de desarrollo económico impacta de manera considerable a los centros urbanos cuando surgen nuevos polos de desarrollo dentro de la misma metrópoli, ya que es el centro quien deberá competir con las nuevas zonas, por mantener las inversiones y la modernización de su estructura existente buscando una mejor infraestructura, mejor vialidad, mejores equipamientos, entre otros., es así que la importancia del proceso de urbanización se deriva de su relación con el desarrollo económico y la industrialización, esto es con el fenómeno global de cambios de la sociedad; con lo cual las zonas más antiguas de las ciudades, generalmente el centro de ellas, deberán luchar por adaptarse a tales cambios para poder seguir compitiendo por la atracción de nuevas inversiones.

El cambio constante en pos procesos económicos y sociales seguirán siendo un factor predominante en el desarrollo urbano; en el caso de Tapachula, no se ha alcanzado el nivel de las sociedades predominantemente urbanizadas de los países desarrollados, por lo que seguirán probablemente urbanizándose en forma acelerada. Sin embargo, el proceso de desarrollo y urbanización que presentaron las ciudades desarrolladas europeas, no se puede comparar con el proceso que siguen las ciudades latinoamericanas, ya que mientras las primeras tuvieron un desarrollo gradual y con una disminución de la tasa de natalidad; las ciudades en vías de desarrollo han tenido un crecimiento acelerado y un tasa de natalidad alta, en el caso de Latinoamérica y Tapachula, se dió en menos tiempo, de forma menos gradual y sin el control de la natalidad, por lo cual ahora tienen ciudades muy extensas, muy pobladas y sin la infraestructura física y económica de los países desarrollados que es indispensable para afrontar los problemas que trae consigo la concentración de población.

Al buscar tener una respuesta para solucionar los problemas que trae consigo la concentración de población, los estudios sobre el proceso de industrialización y de urbanización de las ciudades latinoamericanas, contribuirán a encontrar soluciones a la problemática que la alta concentración poblacional trae consigo, ya que a diferencia de las ciudades desarrolladas, su problemática y complejidad es diferente y requiere distintos medios para enfrentar tal

situación, por otro lado las zonas centrales de una metrópoli, se propone evaluar su proceso de desarrollo, maduración y posterior deterioro, a través de un sistema de medición de dicho fenómeno, identificando los elementos que permitieron su crecimiento y los que ahora pueden limitarlo, siendo de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

Jiménez Dorantes Manuel, en su publicación autonomía municipal y planeamiento urbanístico, hace referencia a dos problemas fundamentales del sistema federal mexicano relacionado al crecimiento urbano:

1. la autonomía municipal.
2. el planeamiento urbanístico.

Expone que el sistema jurídico urbanístico tiene como objetivo regular los procesos de planeación, urbanización, edificación y control de la dinámica urbanística de los centros de población, y por lo tanto, incide en los límites de la propiedad urbana, la regulación del suelo y en las relaciones jurídicas producidas entre las entidades territoriales; analiza la distribución de poderes en el sistema federal mexicano, mediante las facultades legislativas otorgadas por la Constitución a la Federación y sus entidades, se centra en los municipios y su atribución constitucional sobre los asentamientos humanos y el urbanismo, determinando problemas al momento de regular su territorio ya que a su vez dependen de la soberanía legislativa de la Federación y de la Entidad Federal a la que pertenecen.

El gobierno federal y las entidades federativas se han visto obligadas a atender prioritariamente los problemas que surgen en las grandes ciudades y metrópolis debido al crecimiento poblacional de las ciudades y el desdoblamiento gradual de las zonas rurales del país ya que afectan a la mayor cantidad de población comparada con la que vive a las afueras de las urbes, en las metrópolis del país.

En el Área Metropolitana de Tapachula, es necesario considerar para el planeamiento estratégico, la distribución de competencias del Estado Federal, la coordinación de Municipios del mismo estado o de diferentes Entidades, la movilidad poblacional y la interdependencia entre municipios.

Al ser el municipio un actor con especial participación en el urbanismo, se hace necesario analizar el sistema de planeamiento urbanístico y determinar el alcance de estas competencias en la planificación urbana y el sistema de ordenación del suelo. Así como también analizar la relevancia de la implementación de proyectos, regeneraciones o modelos urbanísticos tanto para el territorio municipal como estatal.

En el sistema federal mexicano, la distribución competencial implica la posibilidad de que se produzca la tensión en el ejercicio de competencias debido a la concurrencia espacial y concurrencia material entre los sujetos jurídico-públicos territoriales de la nación, y en la ordenación del territorio la concurrencia se intensifica, ya que por un lado, la ordenación sobre la utilización del suelo puede provenir de determinaciones en materia de Urbanismo de la Federación, Entidades federativas y Municipios, produciéndose una estrecha relación entre

ellas debido al régimen de concurrencia del urbanismo, determinando los alcances de la autonomía municipal respecto a la potestad normatividad y el planeamiento urbanístico.

En determinadas ocasiones las determinantes urbanísticas que provienen de los sujetos públicos territoriales y coinciden sobre el mismo espacio físico territorial, con ello se produce tensión entre las decisiones y se hace necesaria aplicación del método ponderativo para resolver coherentemente el conflicto de decisiones urbanísticas, por otro lado, el territorio se convierte en destinatario de decisiones con repercusión territorial directa provenientes de diversas materias como el medio ambiente, turismo, patrimonio histórico, protección civil, entre otras. Este aspecto adquiere relevancia debido a la ausencia de normas que faciliten la solución ante la probable incompatibilidad de decisiones con directa repercusión territorial.

Se confirma la falta de enlace entre el legislador nacional y el sistema territorial mexicano mediante las diversas leyes que regulan las anteriores materias mencionadas y estas se utilizan para minimizar el conflicto competencial a través de la cooperación y coordinación indispensables en los sistemas federal y de autonomías municipales, aunado a lo anterior, el poder político que ejerce la Federación sobre las entidades territoriales mexicanas ha ocasionado que en la mayor parte de los casos, el conflicto con incidencia territorial se resuelva a través de la imposición federal o con el acuerdo político que negocia el ejercicio competencial.

A través de los planes o programas urbanísticos la legislación urbanística ha determinado que se precise la regulación del suelo urbano y se establezca el régimen jurídico de su utilización y aprovechamiento público y privado.

El plan se ha convertido en la herramienta jurídica esencial del sistema urbanístico mexicano y, a través de un sistema de planeamiento, se desarrollan las determinaciones legislativas en esta materia, el régimen jurídico del Urbanismo implica una diversidad de regulaciones estatales que responden a diferentes características y necesidades que han sido plasmadas por los respectivos legisladores de desarrollo. El sistema urbanístico diseñado desde la Constitución y desarrollado por la legislación federal y estatal, ha depositado la mayor carga de sus determinaciones en un sistema de planes relacionados.

En México, la ordenación urbana se desarrolla desde todos los ámbitos territoriales del Estado, de manera que se produce una relación ordenada y sistemática del planeamiento municipal, regional, estatal y nacional. En consecuencia, el Urbanismo se concibe integralmente pero con acciones y necesidades diferenciadas en cada Entidad federativa y con particularidades municipales.

La mayor carga de regulación y determinación urbanística recae, esencialmente en el planeamiento municipal, siguiendo la visión integral escalonada de los diversos instrumentos de planeamiento estatal y nacional.

La Ley General de Asentamientos Humanos establece una lista de instrumentos de planeamiento urbano como el Programa Nacional de Desarrollo Urbano o el Programa Estatal de Desarrollo Urbano, entre otros; así mismo las Entidades federativas cuentan con instrumentos de planeamiento para ordenar urbanísticamente zonas o regiones de su territorio,

estos instrumentos se ubican antes de los municipales, los planes han mantenido su papel estructural en la ordenación urbanística correspondiente.

Resulta necesario llevar a cabo una delimitación que sirva para definir el carácter jurídico de los planes urbanísticos, de manera que se fortalezcan los principios jurídicos en la planeación urbana, el plan municipal contiene las determinaciones más importantes del modelo territorial y el urbanismo incide directamente en el ámbito municipal y son las determinaciones de éste las que diseñan el modelo urbanístico local, el autor explica que la naturaleza normativa del plan implica únicamente otra norma de igual o superior rango y tiene posibilidades de modificar su contenido, e impide que las determinaciones del plan puedan ser vulneradas mediante soluciones administrativas sobre un caso concreto, lo que es constantemente obviado por la Administración urbanística mexicana que se caracteriza por realizar modificaciones al plan para favorecer un caso concreto, por lo que esta actuación administrativa debilita la obligatoriedad del plan urbanístico, rompe con el principio de igualdad ante la norma y desmorona el régimen jurídico de ordenación urbana.

Existe fragilidad en el sistema mexicano en cuestión de regular con precisión los mecanismos adecuados de relación entre la Entidad federativa y el municipio en la ordenación urbanística, debe mejorar mediante el desarrollo de mecanismos de cooperación y coordinación entre los sujetos jurídico-públicos territoriales que integran el Estado mexicano evitando cualquier clase de vicio existente (desviación del poder, abuso de Derecho, fraude a la ley, entre otros) que deforman el sentido de la libertad de la actuación municipal.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

Referente a la variable crecimiento urbano, con enfoque en la población, Sousa Eduardo, en su publicación Modelo metropolitano para el análisis de las tendencias de crecimiento poblacional. El área urbana de Apodaca, N. L. como caso exploratorio de análisis, presenta la primera parte del estudio para un modelo metropolitano para el análisis de las

tendencias de crecimiento poblacional, analiza el concepto de las concentraciones demográficas y proyecciones futuras, las cuales ubica en la plataforma de ciudades metropolitanas, centra su investigación en un objetivo principal, referente a la generación de un modelo enfocado en la proyección futura de la población, que basa su estudio en indicadores cuantitativos por la necesidad de medir elementos económicos, demográficos, ambientales; y por ende con resultados cuantificables, mismos que sirven de soporte técnico para aplicaciones de tipo cualitativo como la generación de políticas públicas para el apoyo comunitario y el desarrollo social de la población.

La relación de los elementos cuantitativos de la investigación, se presenta en una plataforma denominada *espacio urbano*:

“El proceso de hacer ciudad o el de pensar la ciudad implicaría la consideración de variables multidimensionales inherentes a la transformación urbana de época; variables que articulen las diversas dimensiones de la vida en sociedad y que tiendan a reconstruir el tejido social en función de la integración y el equilibrio del espacio urbano”. (Sousa, 2005)

La transformación de resultados cuantitativos a instrumentos de apoyo o aplicación cualitativos es la base de todo intento por contribuir al desarrollo de la sociedad; sociedad que el mismo autor enmarca en términos de individualidad, de grupos o familias; pero no en términos “masa”. Lo anterior en virtud de que las necesidades emocionales del ser humano y del entorno en que se desenvuelve, no deben seguir siendo tratadas mediante números sino que sufran ese proceso metamórfico hacia términos e indicadores de calidad o bien, de estabilidad social para su sano desempeño como sociedad.

La población como sociedad ha sido y seguirá siendo un elemento determinante en lo que respecta a las concentraciones en las ciudades. Autores como Manuel Castells, Jordi Borja, entre otros; han determinado que el surgimiento de las ciudades es a partir de concentraciones poblacionales en espacios determinados; no necesariamente con actividades urbanas, para lo que se considera como una *concentración urbana*, se requiere de una concentración de población y una serie de actividades socioeconómicas.

Respecto a este tema, el autor agrega que una concentración poblacional deriva en una concentración urbana; la cual incluye a una sociedad que desarrolla acciones y prácticas urbanas, y toda acción tiene consecuencia, las prácticas urbanas no se excluyen. Las acciones urbanas han provocado el surgimiento de problemáticas urbanas del orden de problemas físico-espaciales, socioeconómicos, políticos, y recientemente con más fuerza ecológicos; entre otros.

En la década de 1970, autores como Paul Singer alzaban la voz ante un llamado que parecía inminente; urgía la reformulación de las políticas públicas y prácticas gubernamentales aplicables en virtud de la inaplazable y amenazadora decadencia en la “calidad de vida” urbana que se dirigía hacia una esquizofrenia social; misma que enfrentamos actualmente, producto en mayor parte por las grandes concentraciones urbanas a causa de la explosión demográfica, la dicotomía presente por el abandono campo-ciudad, la centralización imperante a causa del modelo económico capitalista y la instalación de la población en los anillos periféricos de acuerdo a su capacidad económica para instalarse dentro de la estructura física de la ciudad; provocando una expansión tal de la mancha urbana que adhiere a su cuerpo principal los espacios que encuentra a su paso, acabando incluso con los pocos espacios de actividad primaria existentes. Este proceso se ha identificado con el nombre de conurbación, y se ha presentado en el AMM, donde se ubica el tema de estudio.

Específicamente en el caso AMM, es un hecho concreto de centralización y además en constante crecimiento la concentración de grupos de personas en un área determinada. Según datos de INEGI 2005, del total de la población (4.2 millones de habitantes) una gran parte correspondiente a 3.6 millones se encuentran concentrados en tan solo nueve municipios (AMM) y se distribuyen con una densidad de 60 hab. /km² en una mancha urbana dispersa con tendencia al crecimiento horizontal, en el estado predomina la población de tipo urbana con un 94% sobre el 6% restante correspondiente a la rural, teniendo participación principal en actividades de los sectores secundario y terciario; específicamente en la industria, el comercio y la prestación de servicios.

De acuerdo a los datos vistos anteriormente, resulta de gran importancia el concentrarse en la reformulación de las políticas públicas con aplicación directa sobre la población urbana, en virtud de que representa prácticamente la totalidad del estado, cabe mencionar que la población rural no debe quedar desamparada, aquí se aplicaría lo que comenta Manuel Castells y la CEPAL, referente a la conservación de la individualidad e identidad de las personas o grupos minoritarios y que se ha documentado según los análisis alternos a este documento; sin tratar de integrarlos a primera instancia debido a que su problemática social-cultural, territorial y económica difiere de la problemática de la población urbana.

el autor ha identificado cuatro procesos como parte del estudio de este conflicto urbano histórico-social, que resultan inherentes a las concentraciones urbanas de las ciudades emergentes como nuestra área de estudio que es el AMM.

En el primero se ha identificado la importancia del aprendizaje de una cultura urbana por parte de la población, la cual incluya una mezcla social de individuos con características, costumbres e identidades sociales diferentes, aún y con los inconvenientes de las diferencias grupales y económicas;

En segundo lo relativo al funcionamiento económico de la ciudad;

El tercero aplica al papel administrador-normativo que representa el Estado, el cual se ha llevado sin consenso social, con fines electorales y a favor de los grupos dominantes;

Y por último, en relación con el tercero; el papel del Estado como ordenador del espacio urbano-metropolitano, el cual se ha ido dando mediante un proceso de planeación "importada", sin visión clara a largo plazo debido a la falta de continuidad y sin participación social realmente clara y establecida.

Lo referido en el cuarto proceso por parte del autor, refleja la realidad de la planeación actual del AMM. A las "políticas públicas de contingencia" y los "modelos importados" en materia de planeación urbana identificadas, se podría agregar que la aplicación de tan solo ciertas partes de modelos de planeación y desarrollo exitosos en otras partes del mundo -como Barcelona y Curitiba- se realizan sobre bases nada concretas, alimentadas por el optimismo de las autoridades gubernamentales.

La finalidad no es demeritar las condiciones y facilidades que ofrece el AMM como metrópoli trabajadora, educada y socialmente comprometida; pero si es conveniente mencionar que las acciones que se aplican actualmente como la transformación de ciudad que basa su desarrollo económico en actividades 100% industriales y de servicios, a una "ciudad del conocimiento" se observan muy frágiles; en virtud de que las ciudades que se manejan bajo este concepto, pasaron por cierto proceso de planeación y programación, incluso de prueba y error, para poder acceder a ese cambio en el modelo económico. No se trata tan solo de considerar ciertas características económicas y urbanas; también es importante tomar en

cuenta las condiciones sociales y culturales de la población, que no solo la ciudad mediante infraestructura y equipamiento se someta a una “transformación” para ponerla a tono; también es importante involucrar a la sociedad a que incluya como parte de su vida una cultura de conocimiento, de sustentabilidad, de cuidado del medio ambiente, de participación social; que los ubique en un plano de competencia de primer nivel. Y además, que las autoridades encargadas no sean solo optimistas, sino que eduquen con el ejemplo y se comprometan también a incluirse dentro de esa cultura urbana. No se puede hablar de un progreso de ciudad con la presencia de corrupción, burocracia y favoritismos políticos, cuando no existe una cultura peatonal, una conciencia ecológica y un compromiso con la ciudad.

El autor considera que el estudio de la población y su comportamiento como elemento determinante en lo que respecta a las concentraciones en las ciudades, presenta una evolución y grado de desarrollo que se ve influenciado por cierto factores tales como: las características físico-espaciales del lugar, los recursos naturales con los que se cuenta, el nivel cultural que posee la población, entre otros elementos que sin duda serán considerados como indicadores para determinar la dinámica poblacional, así mismo, se refiere a las vías de comunicación – carreteras- que de acuerdo a resultados preliminares de su investigación, fueron identificadas como principal elemento organizador, estructurador y propiciador del crecimiento urbano municipal y metropolitano, se les atribuye la conducción de servicios públicos y facilitan el acceso a los espacios privados; son una condición para la ocupación y utilización de la diversidad de los usos de suelo; sin llegarles a considerar como agentes radicales en el cambio o equilibrio en el crecimiento de la ciudad.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y el comportamiento de la población como determinante en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

Enfoque: Explosión demográfica de Singer.

Paul Singer, en su publicación dinámica de la población y desarrollo se ha dado a la tarea de analizar la problemática del crecimiento urbano principalmente en América Latina. En este texto el autor analiza la “explosión demográfica” de las ciudades del tercer mundo, ante la inminente preocupación que muestran importantes organismos internacionales de desarrollo – ONU, BID, BM, entre otros- que orientan sus esfuerzos para financiar parte del desarrollo económico de los países necesitados.

“La población representa, por lo tanto, una función positiva en el nivel económico y el crecimiento demográfico trae consigo la necesidad de reformular las maneras de organizar la producción y la distribución de los bienes y servicios, que se muestran insuficientes ante la presión demográfica.” (Singer, 1976: 125)

En la década de 1970 resultaba ya evidente la necesidad de reformular las políticas públicas que disiparan en alguna medida el crecimiento demográfico desmedido; mismo que evitara lo que Singer relata como una inminente decadencia en la “calidad de vida” de la población y la instalación del “caos social”, conceptos que ha intentado explicar mediante la vinculación de la dinámica poblacional con el desarrollo económico y la correlación de la estructura de la ciudad con los diferentes grupos sociales; hoy en día las cosas no parecen distintas, el crecimiento de la población en las ciudades de Latinoamérica se ha mantenido provocando un desorden territorial ante la instalación de asentamientos de todo tipo. Las

ciudades carentes de recursos y sobre todo de una eficiente planeación, se vieron rebasadas ante las necesidades apremiantes de la población; las que en algunos casos no cuentan al menos con los servicios básicos.

la relación entre pobreza -presente en los países subdesarrollados- y el rápido crecimiento demográfico es uno de los temas importantes a destacar en el texto, ya que es uno de los problemas más agudos de América Latina; deriva de una teoría de “estancamiento”, aunque en este documento se contraponen ciertos hechos e interpretaciones del autor que presenta las funciones del crecimiento demográfico, frente al desarrollo económico tratado de una manera más integral, en virtud de que se incorporan al análisis las dimensiones sociológicas y demográficas para la generación de nuevas teorías.

La “pobreza” es un concepto que ha sido considerado últimamente como uno más de los problemas urbanos en América Latina, las consecuencias que le son inherentes han tomado ya una dimensión espacial preocupante dentro de la vida urbana, contribuyendo también al crecimiento desordenado de las ciudades, al incremento en la demanda de servicios y equipamiento; evidenciando la falta de capacidad económica-social para resolver o aligerar los problemas, el acelerado crecimiento poblacional y expansión de las ciudades, así como la incapacidad de los gobiernos para satisfacer los requerimientos solicitados, es interpretado expresamente como un desarrollo económico pobre, o bien una ausencia del mismo.

Los países capitalistas desarrollados en la búsqueda de no ver mermadas sus posibilidades de continuo crecimiento económico, han llegado a los extremos de querer controlar la explosión demográfica presente en los países de América Latina por lo que a través de los organismos internacionales neutrales difunden políticas de planeación familiar, con el propósito de tomar el control de la natalidad, aplicando presión sobre los países subdesarrollados para disminuir sus tasas de crecimiento demográfico, el problema observado en la relación entre el desarrollo económico y el crecimiento demográfico, recae en que el escenario comprende hechos demográficos, económicos y políticos que dificultan su valorización; por lo que se considera indispensable se generen las bases teóricas de políticas públicas que considerando las condiciones económicas y demográficas particulares, provoquen un progreso económico de la ciudad y por ende de su población, sin que las altas tasas de crecimiento sean consideradas un obstáculo para el desarrollo.

Al analizar el AMM nos percatamos que la concentración de grupos de personas en un área determinada es un hecho concreto y además en constante crecimiento, 51 municipios conforman el estado de Nuevo León ocupando un área de 64,220 km². Del total de la población (4.2 millones de habitantes) una gran parte correspondiente a 3.6 millones se encuentran concentrados en tan solo nueve jurisdicciones (AMM) y se distribuye con una densidad de 60 hab./km², en una mancha urbana dispersa.

El autor define al desarrollo económico como “...un cambio esencialmente cualitativo que afecta la estructura del sistema de producción, y la participación relativa de los diferentes sectores que la integran.” Cuando el crecimiento demográfico es evidente, se presentan alteraciones en las condiciones del mercado consumidor interno y en las oportunidades de ganancia a gran escala en el sistema productivo; sin embargo, la población es considerada como un participante positivo dentro del nivel económico; sólo que a nivel expreso de un crecimiento demográfico, surge la necesidad de replantear las formas de organización de la producción y la distribución de los bienes y servicios actuales, por la consecuencia de que se observan insuficientes ante la presión demográfica.

Así mismo ve con buenas posibilidades la existencia de un crecimiento demográfico en los países latinoamericanos, en virtud de que funciona como un detonante central en el proceso de desarrollo social; al volver obsoletos determinados modos de producción; obligando a los gobiernos a la reorientación y reorganización de éstos hacia modalidades más productivas, por ejemplo Brasil y México, que a pesar de haber tenido un intenso incremento en su población en las últimas décadas, su desarrollo económico no se ha visto del todo mermado; por lo que queda comprobado que el crecimiento demográfico no constituye necesariamente un obstáculo al progreso de la economía de una ciudad; señala la importancia de la formulación de nuevas políticas de población; las cuales deben considerar factores como la densidad demográfica de la ciudad en cuestión, los recursos naturales con los que se cuenta y la incorporación de avances tecnológicos como parte del proceso.

A lo anterior se puede agregar, el estar abiertos a la opción de considerar propuestas innovadoras de planeación que trabajen a la par con los principios e sustentabilidad que hoy en día forman parte sustancial de la vida humana; propuestas que incluyan el desarrollo sustentable en la búsqueda del equilibrio de sus tres componentes; el económico, el social y el ambiental.

“El Tamaño, la estructura y el crecimiento demográfico tienen un doble efecto sobre el funcionamiento de la economía: son los principales determinantes de la oferta de fuerza de trabajo y, al mismo tiempo, influyen en el consumo. Los efectos de la dinámica de la población, por lo tanto, se hacen sentir simultáneamente tanto en lo que respecta a la oferta como se refiere a la demanda de bienes y servicios.” (Singer, 1976: página 185).

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y el comportamiento de la población como determinante en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

Alejandro García, en su publicación la otra cara de la ciudad, menciona que en toda sociedad compleja existen personajes diversos que buscan integrarse y sobrevivir en un espacio compartido con otros grupos, en micro ambientes, únicos e integrados al todo del barrio o sector de la ciudad, en donde existe la presencia de diversos grupos sociales, quienes se desenvuelven e integran a través de estrategias de supervivencia y tolerancia entre los grupos, por ello la imagen que se tiene de una ciudad, no es nada más lo que los medios oficiales presentan, ya que al interior de ella, existen diferentes micro-cosmos, en donde se desarrollan actividades específicas; de tal manera que la imagen difundida del Soconusco, como una pujante región con una clara tendencia a la terciarización, con contrastes sociales y con un ambiente de un ir y venir hacia el lugar de trabajo y actividades recreativas de fin de semana, no es generalizable, ya que ésta es una región multifacética, con municipios en donde existen sitios de actividad nocturna tales como bares, cantinas, table dance, prostíbulos y salas de masaje, que en apariencia contrasta con las zonas residenciales, con las cuales se llega a mezclar; pero que a fin de cuentas está integrada a su entorno y su existencia es del conocimiento de la población y en algunos casos no nada más del barrio sino de toda la ciudad.

Es necesario estar conscientes que existe este tipo de zonas en la ciudad, ya que generalmente solo son los sitios recreativos, comerciales y turísticos, aquellos que se utilizan en las postales, sin embargo, Tapachula es una diversidad de sitios y con una diversidad de usuarios, que se integran y complementan a pesar de sus diferencias

Los sitios de recreación nocturna presentan un ir y venir de trasnochadores, ya que en ellos pueden dar rienda suelta a las pasiones sexuales, por lo cual las posibilidades de adquirir infecciones de transmisión sexual son muy altas, es por ello que éstos espacios requieren un ordenamiento, regularización y control sanitario, con el fin de evitar contingencias sanitarias, así como para evitar los roces o incompatibilidades con otros usos del suelo colindantes, principalmente con la vivienda, el autor comenta que con la implementación de los ecotaxis, se ofreció un mejor y más económico servicio de transporte, lo cual mejoró la movilidad urbana y amplió las posibilidades de disfrutar la vida nocturna, mientras que nuevas enfermedades de transmisión sexual, transformaron la orientación del comercio sexual en la ciudad, trayendo consigo la casi desaparición de los prostíbulos y el surgimiento de los llamados table dance, dispersos por toda la ciudad y con especial concentración en algunas de las calles del centro de la ciudad.

Bajo estas consideraciones es importante hacer notar el impacto que los cambios en la tecnología o en la salud y medicina, pueden tener en la configuración de este tipo de establecimientos, por lo cual, es importante su adecuada delimitación y control; así mismo es importante aclarar que la disminución o desaparición de este tipo de establecimientos en otros sectores de la ciudad no originan necesariamente su instalación en la zona central, por lo cual se deberán evaluar las posibles causas de la existencia de dichos establecimientos, tanto reglamentarias, sociales, políticas o de falta de aplicación de dichas normativas.

El Soconusco pretende ser una zona global y multicultural, por lo tanto, debe ser tolerante, comprendiendo y aceptando su propia diversidad interior, sus diferencias étnicas, sociales, culturales, económicas, así como de gustos y preferencias. Por consiguiente en la zona central, sitio en donde coinciden diversos grupos sociales y se desarrollan diferentes

actividades, es importante ordenar, permitir y regular tal diversidad de usos y usuarios, a través de los correspondientes proyectos, planes, programas y normativas urbanas, con el fin de evitar la segregación espacial y en donde no existan personas de primera o segunda categoría, si no simplemente residentes, comerciantes, locatarios, visitantes y usuarios en general.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión del crecimiento urbano y el comportamiento de la población como determinante en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

VIII.III. Variable independiente I. Aspectos geográficos.

Fernandez Guel, en su texto planificación estratégica de ciudades, pretende mantener vivo el debate constante y pertinaz sobre la validez de la planificación urbana contemporánea, por lo cual se maneja en un tono que alude al optimismo de la existencia de una buena y considerada gobernabilidad para afrontar las condiciones que depara el futuro.

El concepto de la planificación estratégica, se ha incorporado perfectamente a las técnicas de urbanismo y planificación, prueba de ello es la numerosa cantidad de planes de desarrollo urbano que se han generado alrededor del mundo con base en los principios de la misma, como parte de análisis este texto incluye la explicación de la crisis que se vive actualmente en lo que respecta a la planificación urbana, así como los factores endógenos y exógenos que la modifican, llevándola a términos de gravedad insospechada.

Se manejan las bases conceptuales de la planeación estratégica de ciudades que incluyen los principios del *desarrollo sostenible* y *governabilidad*, con el propósito de que trabajen unidos hacia la obtención de competitividad y habitabilidad de los individuos que habitan el espacio físico denominado *ciudad*; incorporando incluso conceptos innovadores a la planeación urbana como lo son las técnicas de la microsegmentación de la demanda urbana, el análisis de clusters, el diseño de escenarios futuros y el marketing urbano.

Este documento ayudará al mejor entendimiento de la delimitación espacial de la ciudad a través de una planificación estratégica de la misma, desde una perspectiva de planeación a escala global; así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial estratégica como parte del proceso de expansión física de las ciudades del Soconusco en Chiapas, la planeación estratégica incluye dentro de sus bases de proceso los principios del “desarrollo sostenible”. Estos se encuentran en una constante búsqueda para alcanzar el equilibrio de los tres enfoques que lo comprenden: la sustentabilidad ecológica, la social y la económica; los cuales trabajan en conjunto a favor de una equidad entre la generación actual y las generaciones futuras.

En relación a la búsqueda de un “desarrollo urbano sustentable”, en virtud de que también se enfoca en la búsqueda del equilibrio entre las dimensiones económica, social y ambiental; pero desde la plataforma del medio físico o ciudad; analógicamente sería como llevar al plano operativo las directrices del desarrollo sustentable.

Las instancias gubernamentales tanto en México como en cualquier país de América Latina, son las encargadas de llevar a cabo los procesos de planeación y desarrollo con una supuesta base de lo recomendado por los organismos internacionales ya mencionados. Hablando en términos del proceso de gestión urbana recomendado –y de cualquier otro que brinde beneficios- a los gobiernos se les presenta una situación bastante similar; el saber como lidiar con la conciliación de los tres elementos base del desarrollo sustentable: el crecimiento económico, la equidad (social, económica, ambiental), y la sustentabilidad ambiental, mediante la presencia de obstáculos conceptuales, mismos a los que los gobiernos se enfrentan con una falta de consenso y una variedad de interpretaciones que existen de los términos de “desarrollo sustentable”, “equidad” y “sustentabilidad ambiental”, resulta necesario que los actores participantes en el proceso de gestión tengan pleno conocimiento de los elementos a conseguir para tener una plena integración. Sin duda alguna dicha integración solo se puede lograr mediante el fomento de una cultura de sustentabilidad, inexistente hoy en día.

La segmentación como concepto de marketing tradicional en sí, se refiere a un proceso que divide a un mercado potencial en grupos de compradores diferenciados o que poseen o

necesidades o características comunes. No se trata únicamente de dividir el mercado en grupos más pequeños, sino dividir para dar lugar a submercados con comportamientos diferentes; con el propósito de que surja la posibilidad de tener una oferta de bienes y servicios orientada de modo específico a las necesidades, intereses y preferencias de los consumidores de cada segmento, transpolando los términos de segmentación al mercado urbano, Fernández señala que cuando no se tiene una segmentación o diferenciación del mercado urbano; la oferta de servicios públicos será la misma para todos los ciudadanos, independientemente de su comportamiento y sus necesidades específicas.

En cambio, cuando la demanda urbana esta diferenciada por segmentos, la oferta de servicios públicos puede ser distinta y estar adaptada a los segmentos seleccionados o diferenciados. Cuando se trata de definir y segmentar un colectivo urbano, con el propósito de brindarle un servicio público, resulta conveniente considerar tres aspectos: primero, preguntarse cuales son las necesidades a satisfacer? y quiénes son los grupos ciudadanos potencialmente interesados en el servicio?; segundo, la manera de segmentar debe considerar indicadores identificables, medibles y accesibles de los integrantes de los grupos urbanos para cuantificar su dimensión y necesidades; y por último pueden emplearse dos tipos de criterios de segmentación, el objetivo, que incluye aspectos demográficos, socioeconómicos y geográficos; y el subjetivo, que incluye aspectos socioculturales, de personalidad y estilos de vida.

La ventaja de utilizar la microsegmentación urbana, radica en que puede profundizar en el análisis de la diversidad de las necesidades de los consumidores, por tanto facilita la formulación de estrategias de mercadeo focalizadas o especializadas en subsegmentos del mercado urbano. Tal como aconseja Fernández, que se utilice en lo referente a al ámbito de los servicios públicos.

Otra de las ventajas e la segmentación urbana, recae en el instrumento que se le brinda al gestor de los servicios urbanos, para conocer o determinar la demanda de una ciudad, otorgando un método para recabar las necesidades, sugerencias y la manera de involucrar al ciudadano mediante las siguientes preguntas: A quién se dirigirán los servicios?, qué tipo de servicios se va a prestar?, dónde se localizan geográficamente los segmentos a los cuales se dirige?, cuáles son las prioridades de la prestación de servicios?, en dónde hay que involucrar a la iniciativa privada?, de que manera se habrá de comunicar la prestación de los servicios?.

Otra innovación de la planeación estratégica se refiere a la incorporación de la *investigación psicográfica* que se incluye dentro de la segmentación sociocultural -como criterio subjetivo- y que da como resultados la segmentación por estilos de vida, que se entiende por la manera en que las personas emplean su tiempo -sus actividades-, lo que consideran importante -sus intereses-, y lo que piensan de si mismos y del mundo que los rodea -sus opiniones-. La psicografía surge a partir de que los análisis sociodemográficos y socioeconómicos tradicionales de la población urbana presentan una serie de limitaciones que permitan conseguir una concepción amplia de las características y necesidades que plantea la demanda de una ciudad, lo que está llevando actualmente a una personalización de los comportamientos de consumo y por ende a una segmentación sociocultural.

Todo lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la planificación estratégica de ciudades como alternativa de delimitación espacial en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial actual de la región

del soconusco, a la elaboración de un sistema para analizar y evaluar las tendencias de expansión física hacia las zonas periféricas de la misma.

Enfoque físico espacial de Kevin Lynch

En su publicación *La imagen de la ciudad*, pretende conseguir el entendimiento de la delimitación espacial de la ciudad, desde la perspectiva de los actores principales participantes que dan vida a la trama urbana: el ser humano, resulta importante la consideración de elementos económicos, físico-espaciales, políticos, entre otros; en el proceso de conformación y delimitación del espacio, pero sin duda alguna la perspectiva del ser humano representa un elemento de consideración por ser quien genera información de primera mano al habitar, caminar, trabajar, disfrutar, sufrir, en una palabra; vivir el espacio.

Autores contemporáneos consideran que al estudio de la población y su comportamiento; como un elemento determinante en lo que respecta a las concentraciones en las ciudades. La población junto a la ciudad, presentan una evolución y grado de desarrollo que se ve influenciado por ciertos factores tales como: las características físico-espaciales del lugar, los recursos naturales con los que se cuenta, el nivel cultural que poseen, entre otros.

El análisis de este documento ayudará al mejor entendimiento de la delimitación espacial de la ciudad, desde una perspectiva la población como usuario del espacio urbano; así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial como parte del proceso de expansión física de la región del Soconusco, el autor a través de esta investigación, presenta un análisis de las ciudades y a la manera de percibir el espacio o los espacios que en ella se contienen. La delimitación espacial que genera Lynch, va acorde a la percepción visual del usuario del espacio, lo observa, lo analiza y lo plasma para su mejor comprensión.

Se trata de una delimitación visual de la ciudad, que pueda causar el deleite a quien la habite, es el estudio del paisaje urbano y las limitantes o condicionantes físicas que este puede presentar a la expansión de la misma. Lynch menciona que el paisaje urbano debe contener – entre sus múltiples papeles- algo que ha de verse, recordarse y causar deleite. El entrar al terreno de la forma y delimitación visual de la ciudad, le constituye un tipo especial de problema de diseño, que para él resulta novedoso, en virtud de la poca consideración que del concepto se toma al momento de planificar.

El texto presenta el estudio de tres ciudades americanas –Boston, Jersey City y Los Ángeles- y a manera de sugerencia, los resultados a través de un método el cual pone a consideración el estudio y diseño de la forma visual, pero a una escala urbana. La ciudad vista a través de la gran escala, como una construcción más en el espacio. Para Lynch, nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos. (Lynch, 1960).

“Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados.” (Lynch, 1998: página 175).

El autor toma como concepto base para el desarrollo de su investigación “la legibilidad”, en virtud de que su esencia representa una importancia decisiva en el escenario urbano. Analiza el concepto con tal detenimiento que le resulta en un modelo a utilizarse para la reconstrucción de las ciudades, el método o modelo se adentra a examinar la calidad visual de las ciudades, apoyándose en la imagen mental que de ella tienen sus habitantes. Es como descifrar la claridad con la que se manifiesta la ciudad para quienes le habitan, lo legible que le

resulta a los usuarios el paisaje urbano. Una vez reconocida, analizada y evaluada la percepción, se procede a clarificarla visualmente mediante una pauta de símbolos reconocibles, en donde sus distritos o colonias, sitios sobresalientes o íconos, y las sendas o avenidas; sean identificables plenamente, marcando una delimitación espacial a manera visual, que en conjunto otorguen una manea global de ver la ciudad.

Lynch a primera instancia se aprecia para el reordenamiento de una ciudad existente, en la que ya se observan los problemas de expansión física descontrolada, y por ende con problemática urbana presente, en la que resulta incluso para los mismos habitantes todo un caos visual el poder delimitar y ubicarse en su ciudad; se considera importante las apreciaciones que del modelo se puedan distinguir para que la propuesta de un nuevo urbanismo en los espacios periféricos incluya desde su concepción, la idea de utilizar los delimitantes físicos que presente la zona, así como la propuesta de elementos que distingan los nuevos espacios urbanos. Crear desde el inicio una plena conciencia de una imagen visual de ciudad, sin que esta caiga en la subjetividad de lo ornamental, sino en la utilidad de los elementos presentes según el entorno; como la geografía y medio ambiente de escala urbana que presenta la región del Soconusco.

El autor comenta que sería como estar en un proceso de orientación de los ciudadanos en su espacio, buscar un vínculo estratégico dentro de la imagen ambiental de la ciudad; una representación mental de manera generalizada del mundo físico exterior que posee un individuo. La búsqueda de una imagen visual y delimitada de la ciudad de una manera nítida, clara; que permita desplazarse con facilidad y rapidez, de acuerdo al comentario anterior, la imagen de ciudad que se persigue en esta investigación, dependerá de los principios de desarrollo sustentable y parámetros de la bioclimática, por lo que también se pretende la inclusión de un concepto de ciudad peatonal. Para llevar a cabo esta última propuesta, la ciudad ideal sería, aquella en la que los individuos pudieran generar su propia movilidad, misma que les permitiera desplazarse con pleno conocimiento y orientación de la misma, en la que existiera una combinación de medios de transporte propios y alternativos –caminar, bicicleta, metrobús, tranvía, metro.

“Una imagen nítida del contorno, constituye una base útil para el desarrollo individual. Un escenario físico vívido e integrado, capaz de generar una imagen nítida, desempeña así mismo una función social.” (Lynch, 1998: página 211)

Será a través del estudio de mapas mentales de los ciudadanos –trabajo de campo exhaustivo- en que se identifiquen mediante elementos físicos naturales y fabricados, los límites o bordes de una ciudad –su delimitación espacial de manera visual- . De esta manera se tendrá un estudio de las sendas o avenidas; los bordes o elementos físicos delimitantes; la diferenciación o distinción entre barrios; los nodos o intersecciones de cruces importantes; los hitos o elementos urbanos distinguibles desde varios puntos de la ciudad; que en conjunto funcionarán a manera de una interrelación de elementos que le proveerán a la ciudad de una imagen delimitada espacialmente por su actor principal, el ciudadano.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial de la región del Soconusco; y a la elaboración de un sistema para analizar y evaluar las tendencias de expansión física hacia las zonas periféricas de la misma.

En el texto la organización urbana, teorías y modelos de Antonie Bailly, se menciona que durante el transcurso de los años las antiguas ciudades con economía basada en el comercio, presentan transformaciones hacia las actividades terciarias, siendo este el caso de la ciudad de Tapachula.

Para entender mejor el desarrollo de la ciudad moderna, es necesario revisar las teorías clásicas, como las de Von Thunen y Christaller, la llamada teoría de lugares centrales, basadas en la localización de las actividades agrícolas y en la localización de las actividades de intercambio y de la distribución de las funciones terciarias. En estas teorías se suponía que la función primordial de la ciudad era proveer bienes y servicios a la región que la rodea, en donde la población agrícola estaba regularmente distribuida.

Así mismo con los actuales medios de transporte, se disminuyen las limitantes de la distancia, por lo cual los lugares centrales no dominan ya un mercado limitado y próximo, ya que estos sirven a consumidores de diferentes lugares. Considerando lo anterior así como la existencia de diferentes centros de atracción en una misma localidad, el centro de la ciudad principal, mantiene la predominancia sobre los otros centros, como es el caso del la zona central de la ciudad de Tapachula.

A su vez M. A. Prost (1965) realizó trabajos con el objeto de obtener la jerarquía de las ciudades francesas de acuerdo a sus actividades comerciales y de servicio, en donde contemplo que en la disposición de los servicios y comercios en el medio metropolitano, al interior de una aglomeración, el centro urbano tiende a especializarse. A este centro se acude con menos frecuencia y siempre para los asuntos más importantes, sin embargo para que esta tendencia se mantenga, es necesario que el centro siga siendo accesible; por lo tanto la accesibilidad del centro de Tapachula, deberá mantenerse, a través de programas de reordenamiento del transporte y las adecuaciones viales necesarias, para que éste pueda mantener su jerarquía

En cuanto a las teorías de la organización del espacio urbano, considerando específicamente la de zonas concéntricas, formulada por Burgess (1926), la cual tiene similitudes con la de los cinturones agrícolas de Von Thunen; en ella Burgess, llevo a observar que en torno al centro financiero (Distrito Central de Negocios), en zonas donde se encuentran las vías de comunicación, se ubica una área de viviendas superpobladas, sitio en donde se asientan los inmigrantes recientes y algunas minorías étnicas, llamada zona de transición; posterior a esta zona se localizan áreas habitacionales de mejor estrato; y así mismo a esta zona y en dirección hacia la periferia, le siguen áreas residenciales en donde viven los grupos sociales más favorecidos, quienes dejaron el área central por estos espacios más agradables.

Con el cambio de residencia los grupos sociales más favorecidos, sus antiguas viviendas son ocupadas por gente de menores ingresos, los cuales a su vez cedieron sus antiguas viviendas a personas más pobres aún; a este fenómeno se le llama "proceso de invasión y sucesión". (Makenizic, 1926)

Este fenómeno esta presente en el desarrollo de la zona central de Tapachula, en donde se han dado transformaciones en el uso y aprovechamiento del suelo, ya que no nada más existen cambio de residentes si no también en la utilización del inmueble para otros fines.

Asimismo al crecer las ciudades y presentarse este proceso de invasión y sucesión, trae consigo un aumento de la densidad, ya que las antiguas grandes residencias, pasan a ser una variedad de propiedades de menor tamaño.

Si bien esta teoría de los círculos concéntricos, puede tener similitud con el desarrollo de algunas ciudades, la idea de un centro único, que fue aplicable durante el siglo XIX, con actividades comerciales, industriales y administrativas concentradas en un espacio restringido, ahora ya no es aplicable en las ciudades modernas, ya que con el desarrollo de los medios de transporte y la estructura vial que lo acompaña, se modificó la forma circular, la cual ahora es regida por los ejes del transporte, de esta manera se considera que el espacio urbano no se organiza a través de círculos concéntricos, sino por sectores (habitacional, comercial, industrial, otros).

Otra teoría de la organización espacial, establece que en una localidad no puede haber un solo círculo concéntrico, sino que se pueden presentar centros múltiples (modelo de centros múltiples), los cuales están vinculados entre sí por la estructura vial; esta distribución espacial es más aplicable a las ciudades modernas como Tapachula, en donde se pueden ubicar diferentes centros, con una organización espacial sectorizada.

De esta manera se sectorizan las diversas actividades, en donde algunas de éstas llegan a requerir servicios y regularizaciones específicas, de tal forma que las actividades de menor frecuencia de uso (centro comercial, edificios de oficinas, restaurantes, otros) deben estar situados en un sector de fácil accesibilidad; otras actividades se pueden reagrupar en razón de su semejanza y de esta manera obtener mayores beneficios derivados de esta aglomeración; mientras que a otras actividades, por su disimilitud, su cercanía puede resultarles perjudicial.

Además de los usos del suelo, las densidades urbanas también sufren modificaciones (teoría de las densidades urbanas), ya que se considera que la densidad decrece conforme nos alejamos del centro de la ciudad. J.Q. Stewart (1948-1958), desarrolló lo que él llamó "gradiente de densidad residencial" y "potencial de población", adaptando conceptos de la física al medio urbano, al considerar aplicables a éste, las leyes de la gravitación; posteriormente C. Clark (1951) elaboró un modelo exponencial de distribución de las densidades, en donde sin importar la organización interna de la ciudad, determinó que la disminución de la densidad está en función de la distancia al centro urbano; mientras tanto B.E. Newling (1969), analizó las relaciones de la estructura de la ciudad con la evolución de las densidades, en donde en este caso, la densidad disminuye en el centro de la ciudad a causa de las distintas utilidades del suelo, ya sean comercios, oficinas privadas y administrativas, entre otros usos; estos nuevos usos desplazan a la población hacia la periferia. Estas teorías, aún siendo contradictorias, son aplicables a los centros de las ciudades ya que con el desplazamiento de las zonas habitacionales hacia la periferia, el centro pierde población y a su vez en las áreas habitacionales se incrementa su densidad.

Otro factor que interviene en la organización del espacio urbano, es el valor del suelo (teoría de la renta), en este aspecto a principios del siglo pasado R. Hurd (1903) consideraba al suelo urbano como un bien deseable por el hecho de su utilidad; a través de sus estudios

encontró que el valor del suelo depende de la accesibilidad y por lo tanto de la proximidad al centro urbano y a las principales vialidades que a él conducen. Esta teoría si bien es aplicable en localidades con un solo centro urbano, en ciudades metropolitanas con múltiples centros, como el caso de Tapachula, los valores dependen además de esta proximidad, de otras variables como las características físico espacial y de la población de los diversos centros.

Es por ello que para que el centro de Tapachula pueda competir con otros centros o polos de atracción, se deberá intervenir también en la mejora de sus características físico espaciales, lo cual está ligado a las teorías económicas del espacio urbano, en donde se considera que la localización de las viviendas residenciales está determinada por: el medio social (nivel socioeconómico); el medio físico (barrios tranquilos y con buen mantenimiento); y la accesibilidad al centro de la ciudad y lugar de trabajo.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial de la región del Soconusco; y a la elaboración de un sistema para analizar y evaluar las tendencias de expansión física hacia las zonas periféricas de la misma.

Enfoque: Paisaje natural

Jaques Vernier en su publicación el medio ambiente, considera que la contaminación ambiental afecta a las personas, principalmente en su sistema respiratorio y con riesgos mayores para los niños, las personas mayores, así como en las personas que ya presentan padecimientos respiratorios. (Vernier, J. 1990).

En la problemática ambiental, además de conocer los efectos de ésta, es necesario identificar su origen; encontrándose principalmente tres grandes fuentes emisoras de contaminación: las instalaciones fijas de combustión, los transportes automotrices y algunos procedimientos industriales de fabricación. De estas fuentes de contaminación, el principal contaminante atmosférico, es la combustión, ya sea la calefacción industrial, domestica, o la relacionada con las emisiones automotrices.

La problemática ambiental originada por las emisiones automotrices, se agrava en las grandes ciudades en donde los movimientos de la población son principalmente a través de vehículos automotores, como es el caso de la ciudad de Tapachula, en donde se cuenta con una alta densidad vehicular.

Sin embargo; este problema, a principios de los años 70 del siglo pasado, todavía se consideraba como un problema local, el cual se manifestaba solo en las cercanías de las fuentes de la contaminación, y en las grandes ciudades su presencia era ocasionada por la calefacción, los automóviles y algunas industrias. Pero en años posteriores se descubrió que la contaminación atmosférica no era un fenómeno local, sino que ésta se podía extender a grandes distancias, además de ello, se descubrió que algunos gases contaminantes tenían una acción global, al afectar la capa de ozono de la estratosfera o al recalentar la tierra en su conjunto.

Es por ello que la problemática ambiental no se debe analizar sólo en el área central sino en toda la metrópoli y región, pero no por ello se debe hacer a un lado el problema y esperar que otros se hagan cargo, sino más bien actuar en lo que corresponda tanto a las autoridades locales, como a los residentes y propietarios de los inmuebles existentes en la zona, a través de la correcta aplicación y respeto de las normas ambientales existentes.

Otro grave problema que enfrentan las grandes ciudades es el ruido, el cual puede tener diferentes definiciones, desde “un conjunto de sonidos sin armonía”, “un conjunto confuso de sonidos”, o como lo define la Asociación Francesa de Normalización “cualquier sensación auditiva desagradable o molesta”.

Sea cual sea la definición más acertada de este problema, no se puede dejar de enfrentar, ya que en éste además de su intensidad, también afecta su frecuencia ya sea grave o aguda, así como su duración y horario del mismo, ya que en éste último las molestias dependerán si son emitidas durante el día o la noche. El ruido durante las noches agrava el problema es por ello la importancia de delimitar las zonas emisoras de ruidos y separarlas de aquellas que requieren mayor tranquilidad, como son las áreas habitacionales y algunos equipamientos como hospitales, asilos, entre otros.

En cuanto a las principales fuentes emisoras de ruido en las ciudades, se encuentran los originados por los medios de transporte en las carreteras, vías férreas y aeroportuarias; así como los ruidos vecinales, originados por los establecimientos industriales, talleres, las actividades domésticas, comerciales y de servicio (cantinas, discotecas, restaurantes, entre otros).

En cuanto a los ruidos ligados al transporte, se considera que los transportes pesados llegan a generar de 5 a 15 veces mayor ruido, que lo que generan los coches; esta comparativa toma importancia en las grandes ciudades, como el caso de Monterrey y su zona central, ya que estas localidades son receptoras de un importante cantidad de movimientos vehiculares, tanto de automóviles particulares como de unidades del transporte público (de pasajeros, de servicio escolar e industrial) y de carga. (Vernier, J.)

Para controlar y mitigar las emisiones de contaminantes tanto en partículas, gases o polvos, desechos y ruidos, las administraciones públicas (en todos los niveles de gobierno) cuentan con diferentes disposiciones reglamentarias, en donde a través de estas se puede regular dichas emisiones, así como marcar las medidas de mitigación necesarias.

Estas normativas ambientales, permiten el control de emisión de contaminantes, actuando en contra de los establecimientos que las originan, no sólo si se rebasan las normas ambientales establecidas, si no también cuando ocasionan molestias en el vecindario; además de lo anterior establecen la prohibición de algunas actividades molestas o contaminantes en ciertos lugares o a ciertas horas del día; por lo tanto toma realce la correcta aplicación de dichas normativas, además de las medidas correctivas que las autoridades competentes determinen y la participación activa de la comunidad en el control y reducción de la contaminación atmosférica.

En cuanto a la normativa urbanística, que deberá acompañar a los programas y proyectos de regeneración urbana, en ella se deberá considerar una adecuada zonificación del espacio urbano, con el fin de delimitar aquellas actividades molestas o contaminantes (en cualquiera de sus modalidades), estableciendo las medidas de mitigación de los posibles impactos que puedan generar, así como las medidas de protección de las áreas habitacionales y demás espacios que requieran cierto grado de tranquilidad para su mejor funcionamiento.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial de la región del Soconusco, y a la elaboración de un sistema para analizar y evaluar las tendencias del paisaje natural de la misma.

Mario Schjetnan -en colaboración con Jorge Calvillo y Manuel Peniche- presenta los resultados de un estudio que refiere a uno de los temas que ha tomado gran relevancia en las últimas décadas: la comprensión de las interrelaciones existentes entre los elementos que conforman la estructura urbana y las interacciones presentes con el medio natural en su publicación principios de diseño urbano - ambiental. Es un recorrido por la estructura del medio urbano que a su juicio definen con dos elementos: lo natural y lo construido; relación de donde surge la función e imagen de la ciudad y su integración con el medio ambiente, todo en beneficio del individuo y la comunidad.

Schjetnan y su equipo de trabajo trabajaron desde una plataforma integradora que mostrara la fuerte relación entre las ciudades y el medio natural en el que se asientan, con la idea de analizar y transmitir mediante ejemplificaciones de ésta interrelación los criterios para la generación de un diseño urbano ambiental. Esta nueva rama de diseño urbano tiene sus bases en la filosofía ecológica, se le considera una real innovación en virtud de que la naturaleza por sí misma puede generar condicionantes que provoquen nuevos patrones urbanos; mismos que permitan un auténtico cambio en el diseño de las nuevas ciudades.

La prioridad principal del llamado “diseño urbano ambiental”, recae en que el nuevo proceso de diseño para la proyección de ciudades deberá contener criterios basados en los valores humanos y con tendencia a la búsqueda del equilibrio y armonía entre la ciudad, la naturaleza y la imagen urbana. Para lograr plenamente este objetivo, el autor destaca que la proyección de ciudades ambientales pudiera resultar irrelevante de no contar con el apoyo y trabajo en conjunto de los sistemas social y político; lo que ocasionaría el tener visiones distintas de la ciudad y caminar en diferentes direcciones.

Existe una total afinidad con el autor respecto al comentario anterior, en virtud del grado de indiferencia que presenta tanto la población que representa al sector social, como los distintos niveles de gobierno -en donde se incluye el sector político- para que se genere una producción importante de urbanismo sustentable en las ciudades. En los últimos años se ha tratado de impulsar el desarrollo de este tipo de políticas principalmente en los países desarrollados (Europa y Norteamérica), aunque no llegan del todo a figurar o plantearse sobre el espacio urbano, por el contraste existente que se observa frente a los sistemas tradicionales de planeación urbana.

La coordinación total que debiera existir entre los planificadores urbanos y las autoridades encargadas de consentir finalmente los planes de desarrollo urbano, resulta algunas veces mermada por los intereses de terceros afectando a la colectividad; las

consecuencias mas graves recaen principalmente en las áreas de amortiguamiento o de reserva ecológica que terminan con su medio natural transgredido para darle paso a la ciudad.

El texto se percibe como una guía muy práctica para el desarrollo de ciudades con tendencias de sustentabilidad, ofreciendo recomendaciones generales y particulares para los diversos elementos que conforman el espacio urbano. Partiendo de estas recomendaciones y mediante el uso de una metodología y evaluación propuesta por los autores, es posible proyectar un plan maestro para el desarrollo de una ciudad sustentable o con gran respeto hacia el medio natural en el cual se asentará. Cabe aclarar que la proyección de una ciudad no puede ser considerada como el aplicar una serie de pasos estrictos o bien una receta de cocina; pero resulta de gran ayuda el proyectar con guías prácticas realizadas por investigadores que han trabajado el fenómeno urbano desde diversas perspectivas, facilitando el entendimiento de la ciudad y su conformación mediante el proceso de urbanización.

La primera parte del texto se concentra en poner en claro los conceptos básicos aplicables al tema de la urbanización. Es así que se tiene como el inicio de todo la comprensión del concepto de espacio vital, definido como el conjunto de espacios que el ser humano utiliza para llevar a cabo sus actividades; es aquí donde el hombre trabaja, duerme, camina, descansa. Este espacio se divide en tres tipos: íntimo o individual, semipúblico y público. De las tres categorías se considera que el público tiene mayor representatividad porque son zonas del entorno humano en las que se da el encuentro entre miembros de una misma comunidad, de forma indiscriminada pero bajo ciertas reglas o controles de orden general.

La suma de espacios vitales constituye el espacio vital comunitario, que engloba las actividades de la sociedad humana. (Schjetnan, 1997).

Los espacios se inician mediante un asentamiento humano que el autor define como el territorio en el que una comunidad humana se desarrolla a través de su historia, estos pueden ser tanto urbanos como rurales; y se diferencian de acuerdo a sus características como el tipo de economía, la forma de organización social y características complementarias como el tamaño, la densidad de población, servicios, nivel de atracción, entre otros.

Ya sea un espacio conocido como ciudad o pueblo rural, está asentado en un medio físico urbano el cual está compuesto por elementos *naturales* y *artificiales*. Dentro de los *naturales* se puede mencionar el clima, elementos geológicos, suelo, agua, relieve y vegetación; como componentes *artificiales* se incluyen las redes de comunicación (servicios, vialidad y transporte) y los espacios adaptados (espacios abiertos y cerrados). La forma de atacar el estudio de la ciudad –estructura, actividades e imagen- se lleva a cabo a *tres niveles*: *nivel ciudad*, en el cual se estudia la totalidad del espacio que se ocupa; *nivel distrito*, que presenta un nivel de observación por barrios o sectores característicos y el *nivel sitio* que estudia las partes que integran un distrito (plazas, calles, cruceros).

El apartado del texto que se refiere a los elementos del medio natural, detalla la influencia e importancia que tienen estos sobre los asentamientos humanos. Es importante recordar que el clima por ejemplo, es regulador del sistema natural; de los vientos es imprescindible conocer su dirección y velocidad; la precipitación pluvial y la humedad son necesarias para trabajar de acuerdo a la región climática en la que se encuentre el lugar del asentamiento; las fallas geológicas y el tipo de suelo para detectar los suelos fértiles y determinar la permeabilidad de los mismos.

De suma importancia resulta la consideración de la pendiente de los terrenos para uso urbano, teniendo que entre 0 y 5% son pendientes ideales; entre 5 y 10% presentan dificultades y mayores a 15% muestran ciertas restricciones.

Un elemento del medio natural de gran ayuda es la vegetación, en virtud de que tiene la capacidad de regular los microclimas urbanos estabilizando la temperatura, también eleva los niveles de oxígeno en la atmósfera produciendo aproximadamente 1.07 Kg. de oxígeno por hora, reduce la contaminación, protege de vientos fuertes, absorbe ruidos y aminora los malos olores. Dentro del paisaje urbano la vegetación produce contrastes, texturas y color; suavizando las masas de concreto, además de proporcionar escala y una diversidad interesante al paisaje urbano.

Es importante considerar un criterio de selección para la arborización en las zonas urbanas, este dependerá de las condiciones climáticas, el sitio, el uso y el paisaje en el cual se vaya a asentar la propuesta. Según la clasificación de la SAHOP utilizada por los autores, desde el punto de vista de la vegetación en México existen regiones climáticas en el estado de Chiapas –y por ende en la región del Soconusco.

Al hablar de la estructura urbana, Schjetnan concluye que por lo general esta delineada según las actividades y necesidades de la población –habitar, trabajar, recrearse, trasladarse, comerciar-. El hablar de una estructura remite a una simplificación de las múltiples y complejas relaciones que componen la ciudad para la fácil comprensión de la misma, de este modo la ciudad se integra por cinco grandes componentes que son: los *espacios adaptados*, conocidos como los espacios donde se realizan *las actividades de la población* pudiendo ser abiertos (calles, plazas, parques); *las redes*, son el conjunto de instalaciones que hacen posible el funcionamiento de la ciudad (redes de agua, drenaje, electricidad); *la comunicación*, comprendida como los medios para desplazarse dentro de la ciudad (vialidad y transporte); *la accesibilidad* (aproximación entre elementos mencionados). Los cinco elementos se interrelacionan en forma dinámica e independiente formando una unidad funcional.

Hablando ahora del aspecto visual de la ciudad, le corresponde el turno a la imagen urbana la cual se afianza con el tiempo con ayuda de los mismos habitantes. La impresión o recuerdos que tienen las personas acerca del lugar en que habitan son el producto de la interrelación diaria que se da entre el observador y su medio ambiente. La interrelación observada no se concentra solo al límite de lo visual; se une a una serie de impresiones muy particulares en cada individuo tales como: olores, memoria, símbolos, experiencia, costumbres. Esta relación se da en un plano físico, generando una particular imagen mental de las partes de la ciudad para cada una de las personas perceptibles; el objetivo logrado de una manera inconsciente es que esa imagen mental sirva para desplazarse y tener sentido de orientación dentro de la ciudad. La imagen mental surge por los puntos en común identificados por la población, lo que significa que entienden de manera similar partes de la ciudad y su relación, presentándose una colectividad para entender la forma y estructura de la ciudad mejor conocida como “imagen urbana de la ciudad”.

Para desglosar la imagen de cualquier espacio urbano, Schjetnan basado en los criterios urbanos de Kevin Lynch; descompone el concepto en cinco elementos de una estrecha relación entre sí: las *vías*, son las rutas de circulación utilizadas para el desplazamiento de la población; los *bordes*, son límites naturales o artificiales que separan o delimitan una región o zona de la ciudad; los *barrios*, son los distritos por los que esta integrada una ciudad; los *nodos*, son puntos estratégicos en los que se da mayor confluencia de la población; y por último los *hitos*, que son elementos físicos prominentes utilizados como puntos de referencia y orientación.

Aplicando la identificación de los elementos urbanos a la ciudad de Tapachula, como vías se mencionan las avenidas Centrales como ejes de la ciudad; un borde natural lo representa el Río Coatán en la zona norte y Suchiate en zona sur; identificados como barrios o colonias se tienen Lomas del tacana, los laureles, las vegas y como hito urbanos se cuenta con el volcán tacana, la Catedral de la ciudad, entre otros.

La proyección de nuevas ciudades atendiendo las recomendaciones generales de los especialistas, la inclusión de los elementos urbanos necesarios; y la identificación o aplicación de criterios de sustentabilidad permitirán ir forjando una imagen urbana interesante misma que habrá de afianzarse en la comunidad con el paso del tiempo.

Lo anterior ayudará a la comprensión y evaluación de los principios de sustentabilidad inmersos en el proceso de urbanización y que a la vez permita elaborar un sistema de aplicación y posterior evaluación de una propuesta de Urbanismo Bioclimático en la región del Soconusco.

Noción de emergencia urbana de Pascale.

El propósito del texto medio ambiente urbano y riesgos: elementos de reflexión, es suscitar conciencia sobre el vínculo existente entre medio ambiente urbano y riesgos o desastres.

En la práctica, existe la idea de que degradación ambiental urbana y desastres naturales son dos temas relacionados, lo que ya se ha ilustrado con estudios de casos.

Esta exposición se propone sugerir algunas pistas de vínculo teórico entre los dos temas.

Sin embargo, no se trata de una propuesta definida sobre el vínculo teórico entre estas dos nociones, sino únicamente de exponer algunas pistas posibles o, más bien, algunas reflexiones que permitan orientar un debate capaz de mejorar la formulación de la problemática y del marco conceptual de estos dos campos.

Se presenta un trabajo de reflexión teórica mucho más elaborado en lo que respecta al concepto de medio ambiente urbano que en lo que atañe a los riesgos y desastres. Esto explica que la exposición dedicada al medio ambiente urbano sea más extensa que la relativa a los riesgos. Sin embargo, de la problemática y conceptualización que se propone sobre el medio ambiente urbano¹ surge una relación directa con aquella de riesgo.

Se sabe que los desastres causan cada vez más víctimas y pérdidas económicas. En este contexto, la ciudad es un espacio en donde se inscriben específicamente los desastres pues hay aumento de las probabilidades y de los impactos a la vez, pero este aspecto de la relación entre los dos temas se refiere más a menudo al vínculo entre ciudad y riesgos que a aquel existente entre transformación del medio ambiente y desastres.

Se exponen algunas ideas en cuanto a la definición del medio ambiente urbano. Se aborda la problemática del riesgo y elementos conflictivos de este tema, para finalmente examinar los puntos de intersección que se habrán identificado a lo largo del análisis.

La noción de « medio ambiente urbano » remite a una multiplicidad de fenómenos percibidos como causantes de problemas en la ciudad: la contaminación del aire, la calidad del agua, el saneamiento, las condiciones de transporte, el ruido, el desmedro de los paisajes, la preservación de los espacios verdes, el deterioro de las condiciones de vida. Desde luego, se percibe una articulación con el tema de los riesgos en la medida en que la degradación del medio representa riesgos aún no claramente identificados.

El medio ambiente urbano en la producción científica

La primera interrogante que se debe plantear se refiere a la definición del medio ambiente urbano. ¿Qué es el medio ambiente urbano? ¿Qué aporta de nuevo ese enfoque al conocimiento de la ciudad?

Se puede intentar una primera delimitación del objeto «medio ambiente urbano» mediante el inventario de trabajos relacionados espontáneamente con el tema medio ambiente urbano o ecología urbana, ya sea por referencia explícita a esa noción o por clasificación temática de los estudios bajo esos términos.

El inventario reúne estudios que no pretenden definir o problematizar esa noción, pero se internan en dicha temática simplemente observando y analizando algunos aspectos de la realidad urbana que se identifican como emparentados directamente con el asunto del medio ambiente urbano.

Se pueden agrupar los numerosos trabajos identificados con el tema del medio ambiente urbano en tres enfoques diferentes:

- la naturaleza en la ciudad,
- el manejo de la ciudad,
- el riesgo en la ciudad.

La naturaleza en la ciudad

En esta categoría están comprendidos todos los estudios que se aplican a objetos asociados a la concepción moderna de la naturaleza. Ellos buscan describir esos objetos o explicar fenómenos biológicos, físicos o naturales que se encuentran (también) en las ciudades y que hasta ahora no habían sido estudiados sino en el medio natural.

- *La naturaleza biológica en la ciudad*: se trata de todas las investigaciones que analizan los aspectos biológicos de la ciudad, desde el ángulo de la especificidad o la diferenciación de los elementos biológicos del medio urbano con relación al medio natural, como análisis de población animal o vegetal, comportamiento, densidad, reproducción, adaptación al medio urbano (pájaros, cucarachas^{1/4}) (Rivault, 1992).

- *Los pedazos de «naturaleza» en la ciudad*, tales como los huertos obreros, las áreas verdes y su papel en el espacio urbano — físico, económico, social, cultural (Legrand y Radureau, 1992).

- *Los elementos físico-naturales en la ciudad:* el agua en la ciudad, es decir las características del escurrimiento, de la escorrentía, calidad del agua, estado y evolución de las mapas; son los estudios de hidrología urbana (Bouvier, 1990), de edafología urbana (composición, formación, evolución de los suelos), del aire y de la climatología urbana (microclimas, circulación del aire, renovación).

El manejo de la ciudad

En estos estudios se analiza el medio ambiente como constitutivo de una nueva dimensión de la gestión municipal, que interviene como limitación del crecimiento urbano, representación social de soporte de la acción y de la demanda de acción, aunque también como retórica política, institucional y administrativa. Para quienes manejan la ciudad, el medio ambiente urbano remite a una serie de sectores de intervención en elementos físicos que plantean problemas en términos de producción, preservación, evacuación o circulación: agua, aire, transporte, espacios verdes, etc.

- El abastecimiento de agua, el saneamiento, el drenaje de las aguas servidas, el tratamiento de los desechos urbanos, son analizados desde el punto de vista de los modos de gestión de esos servicios, de la adecuación de las técnicas aplicadas, del surgimiento de tecnologías llamadas alternativas y de sus consecuencias en el medio ambiente (Dourlens y Vidal-Naquet, 1992; Knaebel *et al.*, 1986).

- Planificación urbana y uso del suelo, transportes, crecimiento urbano, también son temas de investigación que intervienen en el manejo de la ciudad ; se trata de estudios relativos a los elementos y modos de manejo favorables al medio ambiente, es decir, factores de reducción de los riesgos para la población y las actividades urbanas, de mejoramiento del medio ambiente o de protección de la naturaleza (de los espacios verdes y similares y de los paisajes urbanos), de menor presión sobre el sitio, y de las condiciones de viabilidad del desarrollo urbano en el tiempo.

- Los múltiples desafíos políticos, económicos, sociales y físicos para el diseño de las políticas públicas, es también un enfoque de los estudios sobre el manejo de la ciudad, incluso un análisis sobre los actores de dicho manejo, la democratización de sus modos y el papel de las cuestiones ambientales en las políticas públicas (Sachs - Jeantet, 1992).

El riesgo de / en la ciudad

El riesgo en sí mismo constituye un enfoque directamente asociado a los estudios de medio ambiente urbano.

El procedimiento general de las investigaciones incluidas en este rubro es la identificación y el análisis del riesgo en la ciudad o, más exactamente, de los factores de riesgo que representa el medio urbano para la vida, la salud y las actividades humanas.

En la mayor parte de casos, tales riesgos se analizan no solamente desde un ángulo físico o fisiológico, sino también en sus componentes sociales, en los planos de las causas y de los efectos a la vez (Chaline y Dubois, 1994).

La salud de la población urbana y el medio urbano en general, como factor de riesgo para la salud de sus habitantes, ocupan un lugar preponderante en los estudios de medio ambiente urbano: estudios demográficos, epidemiológicos, de las consecuencias de los ruidos urbanos, de la distribución espacial de las endemias, del stress urbano (Lapoix, 1992; Dorier y Appril, 1993).

- Los riesgos de tipo biológico, es decir, la proliferación de bacterias, de insectos vectores de enfermedades y los peligros de tipo sanitario que representan.
- Los riesgos físico-químicos: contaminación del aire, del agua y sus consecuencias en la salud humana o las actividades urbanas (Bouvet, 1991).
- Los riesgos tecnológicos: contaminación industrial, fallas técnicas, vulnerabilidad de las redes, dependencia del funcionamiento urbano con relación a una multiplicidad de redes cada vez más complejas (Dourlens, 1988; Lavigne, 1988).
- Los riesgos morfo-climáticos, en especial aquellos ligados al crecimiento urbano, a la ocupación del suelo, al manejo o la falta de manejo del sitio urbano, como inundaciones, aluviones. (Peltre, 1992)
- Los riesgos naturales: sismos, erupciones volcánicas y sus implicaciones sociales e institucionales (d'Ercole, 1991).
- La violencia y la seguridad en la ciudad: la ciudad como medio productor de violencia, de delincuencia y otros tipos de desviaciones sociales, más en la línea de los estudios de ecología urbana de la escuela de Chicago.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la delimitación físico-espacial de la región Soconusco; y a la elaboración de un sistema para analizar y evaluar las tendencias del paisaje natural de la misma.

Definición de lo urbano de Capel.

Uno de los problemas más interesantes de la Geografía urbana es, sin duda, el de la misma definición de lo "urbano", el de la definición de la ciudad. Es, además, un problema fundamental, ya que si no fuéramos capaces de identificar con precisión las características de este fenómeno como algo sustancialmente diferente de lo "rural", es claro que la misma existencia de una rama de la Geografía dedicada a su estudio podría carecer, en último término, de sentido.

Si en épocas pasadas, anteriores a la Revolución industrial, la distinción entre lo rural y lo urbano, entre el campo y la ciudad, era, probablemente, neta e indiscutible, dicha distinción parece hoy mucho menos clara. En efecto, el desarrollo de los medios de comunicación en su sentido más amplio, es decir, de los medios de transporte y de los de transmisión de mensajes e información; la desaparición de las antiguas servidumbres de localización de la actividad económica ante las posibilidades actuales de distribución y división de energía; la homogeneización de muchas pautas de comportamiento, de formas de vida y de actitudes en relación con la elevación del nivel de vida y la acción generalizada de los medios de comunicación de masas, han contribuido en los países industrializados a borrar muchas de las antiguas diferencias entre ciudad y campo, haciendo confusa y problemática esta distinción. Es por ello por lo que no resulta ocioso plantear y discutir el problema de la definición de la ciudad, de los caracteres que se han atribuido al hecho urbano, para ver si continúa siendo posible seleccionar esta realidad como un objeto específico de nuestras investigaciones.

Las páginas que siguen -que deben considerarse simplemente como una aportación al debate- se refieren a este problema. Hemos creído que podían constituir una muestra de nuestro sincero homenaje al maestro de la Geografía española, el profesor don Manuel de Terán, el cual precisamente dedicó hace casi veinticinco años unas páginas a este mismo problema, y lo ha tratado posteriormente en diversas ocasiones, aportando también a la ciencia española, con sus investigaciones personales, numerosos estudios modélicos sobre la realidad urbana de nuestro país. Nos anima a escribir este modesto trabajo las palabras que el doctor Terán pronunció en una ocasión: "todo lo que se intente o realice en esta dirección (en la del análisis de las características de lo urbano) no será vana especulación, sino esfuerzo encaminado a dar respuesta a una legítima aspiración del saber". (Capel, H.)

La definición de la ciudad y la determinación del límite inferior de lo urbano -o, en ocasiones, de la existencia de un continuo rural-urbano- han sido cuestiones ampliamente debatidas por los investigadores y por los organismos oficiales de estadística y que ha tenido muy diversas soluciones. En realidad, el problema presenta dos vertientes muy distintas. Por un lado, está la cuestión de la definición teórica del hecho urbano en contraposición a lo rural, y la enumeración de los rasgos esenciales de la ciudad. Por otro, la definición concreta utilizada en cada país para determinar con fines estadísticos lo urbano, y fijar el límite a partir del cual puede empezar a hablarse de ciudad como entidad distinta de los núcleos rurales o semi rurales, con fines de distribución de recursos financieros.

Desde un punto de vista teórico, las definiciones que se han dado de lo urbano son de dos tipos. Por un lado se encuentran las que se basan en una o dos características que se

consideran esenciales. Por otro, se encuentran las definiciones eclécticas, que intentan dar idea de la complejidad de lo urbano sintetizando las diversas características previamente definidas.

Los rasgos que con más frecuencia se han considerado para caracterizar el hecho urbano han sido, fundamentalmente, el tamaño y la densidad, el aspecto del núcleo, la actividad no agrícola y el modo de vida, así como ciertas características sociales, tales como la heterogeneidad, la "cultura urbana" y el grado de interacción social.

En algunos países la ciudad se define bien por la existencia de unas funciones administrativas, o bien por la concesión oficial de un estatuto jurídico de ciudad. El Salvador, Costa Rica, Ecuador y la República Árabe Unida se encuentran en el primer caso, siendo en todos e l los la condición de capital de municipio, provincia o cantón el rasgo utilizado para otorgar la consideración de ciudad. La U.R.S.S., la República Socialista de Bielorrusia, Rumania, Isla Mauricio y Nueva Zelanda se encuentran en el segundo. la designación oficial de una localidad como urbana basándose en criterios de tipo muy diverso es, en este caso, el criterio fundamental.

El aspecto y las características urbanas, sin más especificación, se utiliza también para definir las ciudades en algunos países, combinado a veces con los criterios anteriores.

Ejemplo de este tipo de definiciones puede ser la que se utiliza en Indonesia, donde las cifras de población urbana incluyen a la que habita en las "capitales de municipio, capitales de regencia y otras localidades que presentan características urbanas". En Perú se incluyen las "capitales de distrito y aglomeraciones que presentan características urbanas tales como calles, plazas, sistemas de abastecimiento de agua, desagües, electricidad". Los criterios utilizados en Polonia y en Nueva Zelanda en 1956 emplean igualmente de forma vaga la expresión de "características urbanas" o "partes urbanizadas" en la definición.

El tamaño del núcleo, expresado en número de habitantes, es el criterio utilizado por un gran número de países. Desgraciadamente, las cifras mínimas que sirven para diferenciar la población rural de la urbana son extraordinariamente diversas, oscilando entre 200 y 30.000. Dinamarca, Albania y Rodesia toman como límite cifras que se encuentran por debajo de 1.000 habitantes: 200, 400 y 500 respectivamente. Cifras comprendidas entre 1.000 y 2.000 se emplean en Australia, Irlanda, Canadá y Panamá. Entre 2.000 y 3.000, en Jamaica, México, Puerto Rico, Estados Unidos de América y Kenya. La cifra de 5.000 habitantes es utilizada igualmente por algunos países, como Pakistán, Corea y Ghana. La de 10.000 es quizás una de las más usadas: Grecia, Nepal, España, entre otros. Por último, Japón utiliza la de 30.000 habitantes.

La densidad es también un criterio utilizado por algunos países. En Japón se consideró en 1960 como población urbana a la que habitaba en "distritos de fuerte densidad de población, comprendiendo varios distritos de censo contiguo en los límites de una gran ciudad (shi), de una ciudad (machi) o de una aldea (mura), con una densidad de población de aproximadamente 4.000 habitantes por kilómetro cuadrado y que cuentan con 5.000 habitantes o más el 1 de enero de 1959". La densidad de población se expresa a veces en términos de separación entre los habitantes o entre las viviendas, como ocurre en Finlandia, Suecia, Noruega y Francia.

Por último, el predominio de actividad económica no agrícola es un criterio utilizado junto con la población total, en Israel, Jordania, Países Bajos, Yugoslavia y Congo- Kinshasa. Para que una localidad sea considerada urbana debe exceder de un determinado número de habitantes (entre 2.000 y 15.000 habitantes) y poseer una población activa no agrícola que representa por lo menos las dos terceras partes (o a veces las cuatro quintas partes) de la población activa total.

En unos pocos países africanos los criterios empleados para definir la población urbana son asombrosamente imprecisos. Así, en Nyssalandia se incluyen las "ciudades principales, incluyendo los townships y las áreas suburbanas adyacentes", y definiciones semejantes aparecen en Rodesia del Norte y en África del Suroeste.

Un determinado número de países combinan en distinto grado algunos de los anteriores criterios. Este es el caso de Checoslovaquia, donde se utiliza la función administrativa y el número de habitantes, así como la presencia de ciertas características urbanas; África del Sur, donde se usa la presencia de una actividad no agrícola y el carácter racial; o la India, que utiliza el número de habitantes, la densidad y la actividad económica.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe el paisaje urbano de la región del Soconusco.

Movilidad urbana sostenible de Lizarraga.

En los últimos decenios se han producido profundos cambios sociales, económicos y tecnológicos que han derivado en un nuevo modelo de movilidad urbana. Ese modelo, que tiende a implantarse globalmente, se caracteriza por el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones en la localización de las actividades productivas (Miralles, 2002).

Si bien las consecuencias de esos cambios son distintas según las características institucionales, sociales y económicas de las ciudades, los efectos más perversos se sienten en los países menos desarrollados.

La distancia que separa a los lugares donde se realizan las distintas actividades económicas y sociales no ha dejado de crecer en los últimos decenios como consecuencia de los avances tecnológicos y organizacionales. El incremento del binomio velocidad - distancia ha permitido que la "distancia tecnológica" entre dos puntos sustituya a la geográfica (Kohr, 1976) y que gran parte del tiempo ganado por la disminución de la jornada laboral se dedique a los desplazamientos. Los movimientos poblacionales hacia las áreas circundantes a la urbe o a las ciudades dormitorio donde los individuos fijan su residencia, han dado lugar a un cambio demográfico que conlleva desplazamientos diarios desde la periferia hacia el centro en horas punta. El aumento de los ingresos per cápita ha tenido como consecuencia una enorme expansión del uso del vehículo privado como medio de transporte de pasajeros en las áreas urbanas. Asimismo, los motivos que inducen a desplazarse se han incrementado, pasando del

obligado *commuting* (Monclús, 1992) al cotidiano comprar, recoger a los niños del colegio o acceder a bienes culturales y sociales que requieren el uso de medios de transporte motorizados. A esos hechos hay que unir la caída del precio de los vehículos de segunda mano, la carencia relativa de transporte público de la periferia y la infraocupación de los vehículos privados. (Lizarraga, C.)

Las condiciones y el tiempo dedicado a los desplazamientos representan otra fuente de disparidades socioeconómicas, dado que cada vez se necesita más tiempo y dinero para desplazarse en la urbe. Los viajes diarios se realizan sacrificando tiempo de descanso, de consumo o de trabajo remunerado. Y ese fenómeno social afecta con mayor severidad a los más pobres, que se trasladan a sus centros de trabajo y escuelas en condiciones más incómodas, con mayores tiempos de desplazamiento y teniendo que realizar con frecuencia dos o tres transbordos, ya sea en un mismo tipo de transporte o en varios (PNUMA, 2003).

En las economías modernas resulta imprescindible un sistema de transporte adecuado que posibilite la movilidad poblacional y la consecuente accesibilidad a los servicios. Sin embargo, su configuración actual está provocando fuertes externalidades negativas y genera gran parte de los problemas de sostenibilidad ambiental, social y energética, ya que atenta contra las máximas que H. E. Daly (1990) atribuía a un sistema sostenible: que el uso de recursos renovables no supere sus tasas de regeneración o el tiempo de obtención de sustitutos, y que las emisiones de contaminación tampoco superen la capacidad de asimilación del ambiente. A escala global, se sufre contaminación atmosférica y calentamiento del planeta por las emisiones de los vehículos, y destrucción de zonas naturales por la continua expansión de las vías de circulación. A escala local, la configuración de las áreas metropolitanas está conformando un modelo intensivo en el uso del vehículo privado, subutilizado en el número de personas que transporta, derrochador de energía y de efectos sociales perniciosos. Para los colectivos más pobres y marginados, ese modelo de movilidad urbana representa una nueva fuente de desigualdad en el acceso a bienes y servicios de primera necesidad, y una barrera, en muchos casos, insuperable y fortalecedora de la existencia de guetos urbanos.

Todos los motivos mencionados han hecho de la movilidad urbana sostenible un término políticamente correcto y públicamente aceptado. Sin embargo, llevarla a cabo supone desvincular el crecimiento del transporte del crecimiento económico, tarea nada fácil. Algunas de las medidas a adoptar para lograrla suelen ser bastante impopulares, especialmente las referidas al racionamiento y a la tarificación, puesto que requieren un cambio comportamental del usuario y generan ganadores y perdedores al modificarse la función de bienestar social. La elaboración de una declaración de intenciones sobre movilidad urbana sostenible es sencilla, pero la puesta en marcha de medidas que realmente la promuevan no lo es tanto.

El objetivo de este trabajo consiste en poner de manifiesto los aspectos que explican la insostenibilidad ambiental y social del modelo de movilidad urbana en su configuración actual, analizar las externalidades negativas que provoca el transporte, y desarrollar los principios necesarios para concebir un modelo de movilidad urbana sostenible. Por último, se exponen las conclusiones que se derivan del estudio.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe el paisaje urbano del AMM; y a la elaboración de un sistema geográfico, debido a la importancia de con la movilidad hacia el centro y norte de país o la posibilidad de estadía en el territorio.

Enfoque: acerca del futuro de la vida urbana de Narvéez.

La hipótesis principal de esta investigación supone que entre la crisis de los lugares, la crisis del trabajo y la crisis del Estado existen relaciones causales complejas que suponen un apoyo mutuo y que generan las condiciones para que nuestras ciudades ahora se hayan convertido en escenarios del sufrimiento y de la gran desigualdad entre las personas, lo que se refleja en estos momentos en una enorme fragmentación del espacio urbano en sus múltiples dimensiones. Se aborda el problema de la crisis del trabajo como el problema de los marginados, como la pieza de este rompecabezas en la que se hace más evidente la desigualdad. (Narvaez, A.)

Desde una caracterización teórica de este problema se llega a una descripción de sus efectos en el cuerpo físico de las ciudades y el territorio, estudiando la correspondencia entre el surgimiento de una sociedad radial y el de una dialéctica más acentuada del centro y la periferia de nuestra civilización. Esta revisión da pie a la elaboración de una descripción de estas periferias del sistema, que se completa finalmente con la revisión del punto de vista de un marginado. Esta revisión abre la discusión sobre la crisis de los Estados Nacionales modernos, sus efectos sobre la población y sus ciudades y el peligro real que entraña el no hacer nada frente al poder que pretende hoy instalarse como sustituto del antiguo poder estatal. La parte final del capítulo es el estudio de alternativas actuales llevadas a la práctica en diversos lugares del planeta para crear otras condiciones de vida y de socialización entre las personas. Como una respuesta a la hipótesis que dio origen a este trabajo, se plantean alternativas concretas a la crisis de los lugares, a la precariedad del empleo y a la pérdida de legitimidad de los Estados Nacionales. Se hacen algunas reflexiones sobre la naturaleza del poder y las alternativas viables para establecer gobiernos más centrados en los ciudadanos. Ello da pie para plantear un futuro posible para nuestras ciudades, como una vía para crear un buen lugar para todos.

¿Por qué se relaciona la crisis del empleo con la crisis de los lugares? Es inevitable recorrer el panorama que abren los trabajos teóricos de la década de los noventa sobre la crisis laboral (que es abundantísima) y al hacerlo se notan pautas comunes, lugares que los autores recorren una y otra vez, distopías célebres –del mundo feliz de Huxley a la ficción punk contemporánea- que visitan cada vez que tratan de sugerirnos una imagen que nos haga entender la perspectiva vital de quienes atraviesan por esta situación de desesperación y desamparo. La crisis de los lugares, como la crisis del empleo se hace una situación vital total cuando el trabajo es *el centro de la biografía de la persona*. ¿El trabajo, es el centro de la idea del Estado, del cuerpo de la comunidad, de la idea de familia y género?

Beck (1999), sugiere que la situación actual del empleo, hablando de cifras más bien gruesas, es prácticamente insostenible, que la manutención de los niveles actuales de desempleo en occidente es más bien un paliativo para evitar enfrentamientos que pondrían en grave riesgo a las naciones. Rifkin (1994), por su parte, sugiere que el trabajo en las fábricas en el mundo desarrollado para el 2020, supondrá una oportunidad de empleo tan solo para el 2% de la masa laboral de entonces y que si los avances en el cultivo de células madre tiene el futuro que plantean los teóricos, para ese año, la agricultura para la producción de alimentos será desplazada por fábricas transformadoras de biomasa, con lo que el trabajo de 2500 millones de seres humanos podría ser solamente viable como actividad de supervivencia.

Otras cifras que hacen pensar en una reducción de la capacidad de la industria para emplear personas son las que se relacionan con el tiempo laborado. Beck (*Op. Cit*) señala que en el caso alemán, entre 1955 y la actualidad se ha reducido el esfuerzo individual considerablemente. Hoy se trabaja cerca del 60% de las horas laboradas en ese año a mediados del siglo XX, pero paradójicamente la productividad ha aumentado. Los alemanes han pasado de una jornada de 48 horas a una de 37.5. Estas cifras, cuando se las enfrenta a los datos del empleo global pueden resultar inexactas. A decir de Klein (2002) la evaporación de los puestos de trabajo en occidente que los teóricos de mediados de los noventa ligaban solamente al fenómeno de la automatización de la producción, no es tal sino más bien un fenómeno de transferencia de dichos puestos de trabajo a las zonas de procesamiento de exportaciones del tercer mundo, con una transformación substancial de esos puestos fijos y plenos de derechos a otros eventuales y carentes de la menor seguridad laboral y sanitaria.

Esta reflexión supone una serie de cosas que hay que hacer de cara al entendimiento de este fenómeno y su relación con la crisis de los lugares. Surge la necesidad de reconceptualizar la transformación de los mercados laborales frente a la globalización de la economía, que, pese a que este fenómeno como articulación multinacional de la producción tiene antecedentes importantes antes del auge neoliberal tras la época Thatcher- Reagan, ahora está más extendida, mejor construida y profundamente desregulada.

Beck sugiere que de cara a los acontecimientos de la última década es posible pensar en cuatro escenarios laborales para el futuro: el primero, supone que la integración plena en la sociedad de la información basada en la ciencia podría llevar de una sociedad fundada en el trabajo a una sostenida en el saber, como la federación de planetas en la saga televisiva *Star Trek* o bien a un capitalismo sin trabajo, un escenario cercano al mundo sin empleo planteado por Forrester (1997), en *L' horreur économique*. El segundo escenario es el de una plena globalización, que conduciría en el mejor de los casos a un milagro neoliberal: el mercado mundial, o en el peor de los casos a una competencia mundial en los mercados de trabajo bajo el esquema de una disminución de los costos de producción por la reducción de beneficios y salarios a los trabajadores.

El tercer escenario que plantea Beck es el de recurrentes crisis ecológicas, lo que supondría el reto de fortalecer las empresas sustentables y por ende el trabajo social y ecológicamente responsable, o plantearía problemas como el *apartheid* global, es decir la creación de zonas de desarrollo «correcto» frente a zonas a las que sea vedado el desarrollo – por considerarse reservas de la biosfera, por ejemplo- y que con ello se arrastre a la miseria a

las poblaciones de los países que posean estas zonas. El cuarto escenario es el de la individualización de la producción y de la sociedad, algo así como un planeta de *free lancers*, lo que podría conducir a un mundo de empresarios autónomos, un mundo de absoluta libertad, la individualización del trabajo y eventualmente al hundimiento de la sociedad.

Por su parte, Thomas F. Malone³ sugiere que es posible percibir dos escenarios de futuro factibles dadas las condiciones actuales de desarrollo de la ciencia y de las sociedades. En el primero de ellos, de aplicarse los principios para un desarrollo sustentable y equitativo, se conseguiría un mundo mejor educado, menos desigual que el actual y mejor articulado con la naturaleza. En este mundo, el bloque de las Américas se presentaría para el 2050 más integrado y cooperador, así, supone que las poblaciones combinadas de Estados Unidos y Canadá serían de 380 millones de personas frente a 690 millones del resto de las naciones de América; el ingreso *per cápita* diario de los habitantes de Estados Unidos y Canadá sería de un promedio de 185 dólares estadounidenses, frente a un ingreso *per cápita* del resto de los americanos de 165 dólares. El producto interno bruto combinado de Estados Unidos y Canadá sería de 23,140 trillones de dólares frente a 41,250 trillones del resto de los países americanos los próximos años, Malone avizora un escenario muy diferente para el 2050: la población de Estados Unidos y Canadá alcanzaría los 470 millones de habitantes, mientras que en el resto de los países americanos sería de 960 millones, el ingreso promedio de cada habitante de Estados Unidos y Canadá sería de 240 dólares, mientras que el de los habitantes del resto del continente sería de 45 dólares; en tanto que el producto interno bruto combinado de Estados Unidos y Canadá sería de 40,600 trillones de dólares, frente a 15,700 trillones del resto de América.

El perceptible surgimiento de un Nuevo Orden Mundial tiende a hacer prevalecer ciertas condiciones de cada uno de estos mundos que Beck y Malone imaginan al inicio del siglo XXI, marcando pautas que tienen la fuerza para reorganizar ciertos sectores de la vida de las naciones. Sin embargo, para entender desde la perspectiva de los individuos y sus comunidades las relaciones entre las crisis que estudiamos, es importante atenernos a lo particular; la especificidad de los análisis juega un papel importante en la comprensión cabal de la manera en que se liga la crisis del trabajo y la crisis de los lugares, ya que, por ejemplo, no es lo mismo tratar el problema del paro en la industria metal mecánica, que en la de los servicios o en la industria del vestido, que tienen un grado de ubicuidad muy grande frente a la menor movilidad relativa de la primera.

Las evidencias de Klein hacen suponer que la crisis laboral que hoy padece la población del planeta –por la desaparición de los puestos de trabajo o por la explotación a la que son sometidos los trabajadores del tercer mundo- tiene que ver con tres fenómenos de la administración empresarial actual: la transferencia hacia «paraísos laborales» de las actividades de la empresa más ligadas a los insumos materiales y a la ocupación de trabajadores, la supervaloración de la imagen de la empresa por sobre su producción de bienes o servicios y la manutención por parte de las empresas, como principal fuerza productiva, de una cada vez más importante masa de trabajadores sin derecho a obtener los beneficios sociales que establece el Estado.

Pese a ello, decíamos, el análisis de lo específico de cada situación vital que se abre en los diversos escenarios de la crisis laboral es importante, toda vez que cada tiempo, espacio y perspectiva establece sus propias condiciones para la situación vivida. Por lo que es posible que cada entrecruce de la crisis de los lugares con la crisis del trabajo, abra un nuevo y diferente drama vital. En una sola geografía, en una sola ciudad del tercer mundo, por ejemplo, pueden convivir la situación de los habitantes que son desplazados de su trabajo autogenerado y tradicional con carretones tirados a mula para la pepena de basura, por empresas ligadas al poder estatal, dotadas de la más moderna tecnología para esa actividad, con la situación de los desplazados de una empresa de servicios financieros que no encuentran acomodo en el curso de una crisis producto de una de las marejadas económicas de los últimos años.

La solidaridad, las redes de ayuda, el acceso a la riqueza, a la vivienda y a ciertos bienes materiales, es profundamente diferente en cada una de estas situaciones límite, lo que puede hacer igualmente diferente la relación que cada contexto plantee entre *el ser y el lugar en crisis*.

A contramano, es posible señalar que estas perspectivas se plantean siempre desde una *situación marginal*. La ciudad y sus habitantes integrados construyen frente a la persona en crisis un cerco, una barricada difícil y a veces inexpugnable. Si el Estado Nacional moderno está constituido sobre la base de la afiliación del ciudadano trabajador a la nación, la ciudad, como expresión simbólica del poder estatal, ¿está organizada espacialmente desde el trabajo?

Un buen número de teóricos del urbanismo han señalado que es posible demostrar una relación directa entre la elección del ámbito de residencia y el sitio en el que se localiza el empleo, se han desarrollado modelos matemáticos muy sofisticados que permiten observar más directamente esta relación (Narváez; 1999, 17-18) con lo que es posible afirmar que la localización de las actividades en la ciudad y la construcción de las redes de interacción entre estas tiene un alto grado de dependencia con el trabajo. Si esto es así, ¿qué pasa con los que no están integrados al medio laboral?

Las obras de la ciudad parecen excluir cada vez más a los no integrados, o así lo parece desde la perspectiva de los desempleados que deambulan por los espacios públicos que escasean en muchas ciudades industriales, y se enfrentan al furioso tránsito en las calles, incapaces de utilizar la ciudad para ninguna otra cosa que no sea ir y venir por estos canales que lo dividen todo, que sólo se pueden utilizar si tienes los recursos para moverte por ellos.

Un curioso movimiento en contra de esta clase de espacios pensados sólo para el exclusivo uso del automóvil es el que plantea el movimiento Recuperar las Calles. Se trata de iniciativas de activistas alrededor del mundo que han planteado como una forma de protesta pacífica ante la invasión del automóvil y el consumo en las áreas públicas de las ciudades, el tomar posición en calles y avenidas, organizar con un numeroso grupo de gentes un plantón, para luego hacer una fiesta, tratando de que cuando menos por unas horas (mientras son desalojados por la fuerza pública) la calle pertenezca de nuevo a los peatones. Otra curiosa iniciativa de este tipo es la que ha emprendido en San Francisco, California el grupo *Critical Mass* (y que luego se ha extendido a ciudades por todo Norteamérica y Europa) que consiste en hacer «coincidir» a 17,000 o 18,000 ciclistas en un punto de la ciudad para «juntos» salir de

paseo. La masa de paseantes es tal, que por fuerza los automóviles quedan momentáneamente excluidos de las calles. Estos movimientos, presentes sobre todo en el primer mundo, tendrían como paralelo a los plantones y marchas de protesta de las organizaciones civiles en las ciudades del tercer mundo, evidentemente con fines políticos muy diferentes, pero igualmente efectivos para excluir de las calles al automóvil y utilizar estos espacios como algo más que canales, volviéndolos eventualmente lugares para la expresión de la libertad y la acción civil.

Pero aún y que estos mecanismos fueran cada vez más comunes, lo que evidentemente paralizaría en muchos otros sentidos a cualquier ciudad, es notable por otros medios darnos cuenta que la producción del espacio en la ciudad está hecha a partir de intereses que poco tienen que ver con la vida cívica, la oportunidad de transitar libremente o de que cada individuo se exprese. Cada vez más los intereses de los grupos que controlan la economía planetaria se superponen a los del ciudadano común en la construcción de los espacios territoriales y urbanos.

La red de carreteras construida y rehabilitada desde 1992 que dejó de tocar ciertas ciudades en México a partir de libramientos y pasos rápidos, tuvo como fin establecer las condiciones de infraestructura necesarias para el tráfico de mercancías frente al acuerdo de libre comercio de Norteamérica que se firmara en 1994. Asimismo, la eliminación de tramos de curvas en las carreteras que atravesaban las áreas montañosas del territorio, substituyéndolas por túneles, puentes o por nuevos trazados que dejaron prácticamente desconectados a pueblos y pequeñas ciudades fuera de su nuevo paso, obedeció a las exigencias de las empresas de transporte, para que *las carreteras se adaptaran al estilo de manejo de sus conductores*.

Un caso que hace aún más evidente esta tendencia a privilegiar los intereses de la industria y el comercio por encima de los de las sociedades civiles en la construcción de la ciudad y su infraestructura es el que alcanzó cierta notoriedad en la década de 1990 sobre la inversión pública estatal en infraestructura en Jonesboro, Arkansas con el fin de atraer a la fábrica *Frito Lay*. Se ha puesto de moda en la práctica del urbanismo el planear para conseguir una mayor competitividad de las ciudades, ello quiere decir, disponer el espacio urbano y su infraestructura de modo que resulte atractiva para la inversión de capital.

En Ramos Arizpe, Coahuila, una comunidad del norte de México conurbada con Saltillo, la mayor obra de infraestructura urbana y de transporte no se hizo para la comunidad sino para la construcción de un parque industrial que emplea en condiciones laborales poco favorables a la población local y a cambio, las empresas multinacionales instaladas allí han disfrutado de un régimen impositivo muy favorable para ellas. Klein (2002), se refiere a este mismo hecho cuando señala el estado de las Zonas de Procesamiento de Exportaciones en el tercer mundo (lo que en México conocemos como «áreas de maquila» o «maquiladoras») frente a las ciudades y poblados que las albergan. Parece una constante el que se trate de zonas espacialmente bien planeadas y construidas (al menos en lo que atañe a las áreas exteriores de estos conjuntos de fábricas), frente a zonas de viviendas deterioradas, espontáneas y con graves problemas ambientales en las que habitan los trabajadores de esos distritos industriales.

Tal parece que las ciudades fueran construidas para albergar *solamente* a quienes resultan favorables para el sistema, de paso estableciendo las condiciones para que los excluidos del sistema o bien sean rechazados o de plano ni se les tome en cuenta: «Puesto que la gente es tan desesperadamente pobre... [En el tercer mundo]... no existen prácticamente oportunidades para ellos en la economía formal, y resultan esencialmente irrelevantes para mucha gente en el mundo»⁶ a lo que, en busca de la inclusión, luego los desplazados construyen sus propios mercados, establecen sus propias redes de solidaridad y se allegan propiedades y beneficios, siempre al margen. La sociedad, el gobierno, los medios, las empresas formales, etc., llaman a estos mercados y propiedades «irregulares» como señalando su imposibilidad, su ilegalidad. Luego el espacio de la ciudad se fragmenta, y de cara a esta falta de legitimidad frente a lo establecido se les excluye del desarrollo a veces en la forma de una negación de los recursos para introducir infraestructura, pavimentación, zonas públicas adecuadas, etc., o con la aportación gubernamental de recursos que apenas alcanzan para construir una pequeña parte del espacio urbano que se requiere. Esta manera de administrar los presupuestos municipales para la construcción del espacio urbano puede tener efectos perversos como el que se exacerbe la discriminación espacial en la ciudad. Los efectos de esta práctica presupuestaria son evidentes en la creación de zonas altamente diferenciadas de acuerdo con los niveles de ingreso de la población residente. Tal práctica, al igual que las que mencionábamos antes en las Zonas de Procesamiento de Exportaciones, genera guetos, islas de gran desarrollo en medio de zonas de mediano o bajo desarrollo. Los efectos sociales de tales prácticas sobre el desarrollo de las ciudades pueden ser verdaderamente adversos para la armonía de las comunidades.

Mutz (1999), opina que las condiciones de trabajo que han imperado desde los noventas han producido más inseguridad en las personas, lo que ha traído como consecuencia el que se tornen más débiles los vínculos sociales en «el seno de la familia, el círculo de amigos, la comunidad y el barrio. Nadie puede echar ya una mano al prójimo porque cada cual debe preocuparse de sí mismo y de sus más allegados» Esta ruptura compromete fuertemente la solidaridad social necesaria para crear y fortalecer los lazos de socialización, con lo que estructuras tan básicas como la familia empiezan a tambalearse frente a un individualismo cada día más acentuado, con lo que se han creado en el seno de las sociedades opulentas el sistema de «tutoría que acompaña, apoya y faculta a gente a la autoayuda. La gente ejerce padrinazgos para con los demás porque las redes familiares y otras redes sociales no funcionan ya»

El tránsito que se da en el tercer mundo del desempleo a la economía informal, en muchas ocasiones penoso, o se da en condiciones de carencia de los conocimientos mínimos para desempeñarse en la práctica cotidiana de algún oficio o con la urgencia de adaptar unos conocimientos y habilidades que son sobre todo aplicables al ámbito de la economía formal y del todo imprácticos para las actividades del día a día en ese otro mundo.

De modo que nos enfrentamos a individuos que encuentran serias dificultades de adaptación al medio laboral, lo que deviene en muchos casos en problemas de ajuste con la sociedad a la que pertenecen.

Lo que les coloca en una situación marginal, por un lado con respecto al medio que les ha expulsado y les califica de inútiles, negligentes, flojos o de plano de que viven en una cierta ilegalidad tolerable, pero a fin de cuentas fuera de lo «aceptable», y por el otro lado con relación a los lugares, ya que el medio mismo colabora para situar a los descartados fuera de *la Ciudad* a través de la construcción misma de lo público, que es cada vez más solamente un espacio para el consumo y para el movimiento de los integrados. ¿Qué es vivir en esa desintegración, qué es vivir al margen?

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe el paisaje urbano de la región del Soconusco, y a la elaboración de un sistema geográfico.

Gustavo Garza, autor de la presente publicación de la estructura urbana y la gestión municipal del AMM, expresa la relación constante del suelo urbano con la vivienda, donde dice que el conjunto de viviendas, edificaciones industriales, comerciales y de servicio, así como la infraestructura y equipamiento constituyen la estructura urbana, también llamada trama o tejido urbano de la ciudad, esta se sienta en el suelo existente por lo que la posibilidad material de crecer hacia la periferia dependerá de la disponibilidad del suelo susceptible de ser urbanizado, adicionalmente, el crecimiento de tejido urbano está determinado por la dinámica económica de la ciudad: si es elevada produce una acelerada expansión, mientras que si la actividad económica es baja, o incluso recesiva, la trama urbana se tornará estática o decadente.

Paralelamente a la expansión de su demografía, la región del Soconusco ha elevado su superficie urbana en forma considerable, de 3,022 hectáreas en 1943 pasa a 39,057 en 1994, aunque la densidad de población se elevó entre 1943 y 1963, sin embargo, en 1994 se comportó ligeramente menor a la de 1943 al reducirse de 79 a 72 hectáreas por habitante.

Entre los años de 1950 y 1990 el número de viviendas en el AMM se eleva de 75,750 a 528,941 a una tasa anual del cinco por ciento. En 1990, el municipio de Monterrey concentra 42.4% del total de viviendas, seguido por Guadalupe con 20.2%, San Nicolás con el 17.3%, Santa Catarina con 6.3%, Apodaca con 4.6% San Pedro Garza García con 4.4%, Escobedo con 3.8% y, finalmente, Juárez con 1.1%.

La Comisión de Desarrollo Urbano del Gobierno de Nuevo León, a nivel metropolitano estima que 19.8% de las viviendas están construidas con materiales inadecuados, 10% no cuenta con servicios de agua y/o drenaje dentro de la vivienda y 6.2% presenta condiciones de hacinamiento por no disponer del espacio adecuado para un bienestar razonable.

CUADRO 6
SUPERFICIE POR MUNICIPIOS
1993
HECTÁREAS

MUNICIPIO	SUPERFICIE TOTAL	ÁREA URBANA*	ÁREA NO URBANA	
			URBANIZABLE	NO URBANIZABLE
TOTAL	324,880	39,057	40,092	245,731
Apodaca	18,350	2,787	12,234	3,329
García	85,320	722	5,951	78,647
General Escobedo	19,100	1,532	9,041	8,527
Guadalupe	15,130	7,555	3,204	4,371
Juárez	27,780	552	2,381	24,847
Monterrey	45,130	13,593	468	31,069
San Nicolás de los Garza	8,680	5,928	1,509	1,243
San Pedro Garza García	6,940	4,068	624	2,248
Santa Catarina	98,450	2,321	4,680	91,449

* No se contó con información del área urbana a nivel de municipios; se consideró su valor total en 1993 y se prorrateó entre los municipios según su participación en 1986.

Fuente: Roberto García Ortega y S. Ortiz Nava, "Esquema metropolitano de usos del suelo", en: G. Garza (coord.), *Atlas de Monterrey, op. cit.*, Comisión de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, *Plan estratégico...*, op. cit., p. 115.

Del total de las viviendas existentes en el área metropolitana, 46.7% fueron construidas en 1990, por los programas del gobierno federal y estatal (Infonavit, Fonahpo, Provileón, Fomerrey, principalmente) las restantes se realizaron por medio de promotores inmobiliarios privados y se autoconstruyeron en partes más o menos semejantes. En total, los subsectores público privado y social construyeron entre 1980 y 1990 un total de 190,713 viviendas a una tasa anual de 5.9% que significa aproximadamente 19,000 nuevas casas anualmente.

El problema de la vivienda, por ende puede resumirse en dos aspectos. El primero de ellos, el intentar resolver la situación de alrededor de un tercio de las viviendas existentes que sufren deterioro, hacinamiento o falta de servicios, y segundo, construir al menos 19,000 nuevas casas anualmente que se requieren.

El artículo 115 constitucional no señala atribuciones a los municipios en materia habitacional. Sin embargo, tienen la capacidad de realizar acciones adicionales a las explícitas según se determinen por las legislaturas locales.

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la vivienda del AMM; y a la elaboración de un sistema del aspecto social.

Enfoque de la vivienda social de Alan.

Al describir la situación actual de la vivienda en América Latina, resulta claro que no hay una forma satisfactoria para definir exactamente la naturaleza del problema. Como la belleza, la mala vivienda se define en el gusto del observador. Como ocurre al debatir la mayoría de los problemas sociales, la primera dificultad para llegar a cualquier tipo de definición práctica radica en poder establecer y concordar con un estándar aceptable de la vivienda. Cualquier definición está sujeta a una cantidad enorme de suposiciones culturales, ideológicas y económicas. La interpretación de una persona acerca de cuál sería el mínimo razonable no va a concordar en definitiva con la opinión de la siguiente persona. La segunda dificultad es que, aun cuando se pudiera llegar a una definición sin ambigüedades de lo que es aceptable, proveer esa solución en la práctica acarrearía costos que pocas sociedades podrían cubrir, y que ni siquiera estarían dispuestos a contemplar.

Consecuentemente, el proceso de definir el problema de la vivienda es un proceso altamente politizado. A los gobiernos les interesa reducir el problema al número de personas que viven en albergues inadecuados, mientras que a los grupos opositores les interesa inflar los números en cuestión.

Claramente, las personas que no poseen ni siquiera un techo sobre sus cabezas tienen un problema habitacional enorme. Pero en América Latina, y aun en la mayor parte del mundo, la vasta mayoría tiene acceso a algún tipo de albergue. El problema no es tanto la ausencia de vivienda sino su mala calidad. Al tratar de definir la naturaleza del albergue de mala calidad nos lleva a un mundo de estándares y expectativas complicados. Una sola definición es difícil porque la cultura, la clase social y el poder influyen en nuestros esfuerzos para determinar qué es normal y qué no es razonable.

La definición del problema de la vivienda es tan complicado como tratar de definir a la enfermedad. ¿Qué tan enfermo necesita estar uno para que lo declaren enfermo? Arquitectos, ingenieros, planificadores, políticos y gente ordinaria hacen conclusiones diferentes al definir el problema de la vivienda. Esas diferencias se derivan del hecho que cada quien mantiene una opinión distinta acerca de lo que una vivienda 'adecuada' y congruente con el presupuesto familiar debería ser, de su tamaño óptimo y la naturaleza de la unidad familiar que la habita, y acerca del rol que esa vivienda debería jugar en la vida de las personas.

La dificultad en tratar de definir lo que es el albergue inadecuado se muestra muy claramente cuando consideramos otros esfuerzos que se han hecho para definir lo que es aceptable o inaceptable. Tres definiciones siguen: una ofrecida por el Ministerio de Planificación de Chile (MPC), la segunda tomada de la constitución Venezolana, y la tercera por Alan Gilbert, el autor de esta publicación.

MPC (1996: 163) "Para que la vivienda responda a sus funciones debe cumplir con un mínimo de requisitos materiales y de acceso a redes de servicios básicos e infraestructura de equipamiento comunitario. A nivel social, el parque habitacional debe permitir a cada familia satisfacer estas necesidades, en condiciones mínimas, con autonomía residencial; lo que implica que cada hogar requiere una vivienda independiente, por lo que deberán existir en cantidad suficiente para que todos los hogares puedan acceder a una casa."

Venezuela (2000): “Artículo 82. Toda persona tiene derecho a una vivienda adecuada, segura, cómoda, higiénica, con servicios básicos esenciales que incluyan un hábitat que humanice las relaciones familiares, vecinales y comunitarias.”

Banco Interamericano de Desarrollo (1993): La gente vive en viviendas de mala condición cuando ocurre cualquiera de las siguientes condiciones:

- Más de 1.5 personas viven en cada habitación;
- La casa no ofrece acceso fácil al agua potable;
- La casa no posee de facilidades sanitarias;
- La casa carece de una fuente confiable y segura de electricidad;
- La construcción física de la casa no puede impedir que entre la lluvia;
- La construcción es físicamente insegura; y
- La tenencia segura es amenazada por la posible evicción o porque la familia no puede pagar por la vivienda.

Las diferencias entre estas tres definiciones son interesantes pero, al final de cuentas, cada una enfatiza el punto de que el mínimo aceptable para un albergue requiere que éste tenga acceso a servicios y que sus habitantes no vivan hacinados. Las tres definiciones asumen que una vivienda que no mantiene tales condiciones se considera inadecuada. Sin embargo, ésta no es la opinión de los expertos en la materia. Algunos comentaristas han argumentado, desde hace mucho tiempo, que las definiciones de la calidad de la vivienda son irrelevantes a la política habitacional, al menos en un plazo corto. La pregunta clave es considerar qué rol juegan las viviendas en la vida de la gente.

Hace algún tiempo John Turner (1968), demostró que no es muy útil proveer a una familia pobre con una casa de tres dormitorios y con todos los servicios correspondientes cuando es imposible que esa familia pueda pagar la renta o hipoteca. En cierta ocasión, Turner ofreció una comparación entre dos familias, la primera viviendo en un albergue formal y la segunda en una cabaña situada en el patio trasero de la casa de algunos familiares. A pesar de que las condiciones en que vivía la primera familia eran superiores a las de la segunda, los gastos de vivienda de la primera eran muy superiores a los que ellos realmente podían pagar.

Turner argumentó que dadas las circunstancias de esas familias, la cabaña ofrecía una solución más apropiada que la casa con tres dormitorios.

Este argumento constituyó parte de la tesis de Turner en el sentido que las prioridades habitacionales cambian con el transcurso del tiempo. Esto ha sido representado en su famoso diagrama demostrando las distintas prioridades habitacionales durante los diferentes periodos del ciclo familiar. La necesidad principal del inmigrante recién llegado, del que abre los asentamientos irregulares, es de un albergue temporal cerca del lugar donde trabaja; el tipo de tenencia y la calidad del albergue son cuestiones secundarias.

En contraste, el inmigrante ya más establecido con una familia creciente, el que consolida los asentamientos irregulares, requiere de más espacio y se preocupa menos de la localidad y de la calidad de la arquitectura.

Este último factor no es importante porque el objetivo de la familia es de mejorar la calidad de su albergue con el paso del tiempo. Lo que la familia creciente necesita más durante ese período es seguridad sobre su tenencia y acceso a los servicios básicos. Solamente cuando sus ingresos aumentan, las familias comienzan a desear el tipo de vivienda que es

común entre las familias de clase media. En ese momento, una casa 'aceptable' siempre deberá tener paredes sólidas y vecinos de 'mejor clase social'.

El argumento de Turner no se hace para justificar la continua existencia de viviendas de mala calidad. Él no está diciendo que la gente pobre quiere vivir en viviendas malas; simplemente está señalando que los gobiernos deberían reconocer que la pobreza fuerza a las familias pobres a escoger entre necesidades básicas que los sectores más prósperos caracterizamos como absolutas. Dado que un ingreso bajo sólo puede cubrir lo esencial, es necesario priorizar las necesidades. Para la persona que se está muriendo de hambre, en su lista de prioridades la vivienda se encontrará muy baja en relación con la comida. Y para el emprendedor comerciante, vivir en una casa decente puede ser de segunda prioridad respecto a invertir en su empresa.

Desafortunadamente, expertos en el área habitacional han tenido poca comprensión sobre lo que la gente pobre necesita, y la crítica sobre su falta de 'pericia' tiene ya una larga historia. Esa historia ciertamente precede a los que son reconocidos hoy en día como los gurús de la vivienda de auto-construcción: Abrams, Koenigsberger, Mangin y Turner. De acuerdo con Harris (1998: iv): "Durante los últimos años de la década de 1940 y en los primeros de 1950... Thomas Crane reconoció la importancia de la auto-construcción como un elemento en el desarrollo de las comunidades y fue muy escéptico frente al supuesto conocimiento y a las premisas que propugnaban los expertos en la vivienda informal; él afirmó su fé en la capacidad de las familias para entender sus propias necesidades y en su habilidad para satisfacerlas; argumentó que los gobiernos debían facilitar la auto-construcción, no dirigirla." Sin duda, la gente en Atenas o en Roma tuvieron las mismas quejas contra sus arquitectos!

Lo anterior ayudará la comprensión del concepto de la delimitación espacial de la ciudad en el proceso de urbanización, así como a la generación de un método que analice y evalúe la vivienda de la región del Soconusco, y a la elaboración de un sistema del aspecto social.

El crecimiento en número de viviendas y población es particular de cada zona o región, sin embargo, esto es sumamente variable por determinados fenómenos políticos, sociales o culturales que puedan generar un mayor flujo de personas.

Enfoque de los aspectos humanos de la forma urbana de Amos.

El área de enseñanza de Amos Rapoport está dirigida a la sociología y psicología tanto de la arquitectura como de la forma urbana. En el presente texto se enfoca al estudio de las relaciones entre las estructuras sociales y las infraestructuras físicas a través el auxilio de la psicología antropológica en sus diversas formas.

Este tema era considerado muy cambiante y novedoso para la época en que fue presentado –finales de 1970- sin embargo, a treinta años de distancia; se puede determinar que se sigue considerando actual y en constante transformación, en virtud de la evolución que han presentado los grupos sociales como elemento importante de la forma urbana. Con base en la premisa de que el proceso urbano se observa y comprende mejor desde una perspectiva multidimensional, la antropología social juega un papel relevante desde la cual el autor observa, analiza y evalúa; el comportamiento de los seres humanos y la influencia que tiene éstos sobre la conformación de las ciudades, el análisis de este documento ayudará a la comprensión del comportamiento e intervención de los grupos sociales en el proceso de urbanización de las ciudades, con el propósito de generar un método para determinar la influencia que ejerce la sociedad y cultura en el sistema del aspecto social.

Para tratar de comprender la relación existente entre el ser humano y el diseño del medio ambiente urbano en que se desenvuelve, el autor pone al descubierto las interrelaciones existentes entre ellos de una manera individual, tratando por separado a las personas y la estructura física o medio ambiente; para luego concluir hablando de su complementariedad. Es de notarse la defensa del autor hacia la variedad cultural de los grupos en un ambiente de homogeneidad, hacia la exposición personal de no olvidarse de otorgar un “valor social” al diseño, en la búsqueda de la adopción de una cultura urbana ideal, Rapoport apuesta por una identidad personal que surge a partir de la identificación social basada en un cierto grado de homogeneidad; lo anterior, en un escenario físico que implique un orden no impuesto por los planeadores urbanos, sino por el mismo pueblo.

La propuesta del autor en relación a la identificación social del pueblo desde una perspectiva de equilibrio e igualdad es razonable, en el sentido de derribar las barreras clasistas presentes por generaciones entre los grupos sociales; en lo que se difiere es en lo relativo a la auto imposición del orden físico de la ciudad a manos del mismo pueblo. Resulta algo utópico – de acuerdo a los acontecimientos actuales- el suponer que representantes de diversa índole cultural puedan tomar decisiones de orden sin anteponer intereses personales o de su grupo, atendiendo cuestiones de la colectividad que hoy en día es muy heterogénea; se vislumbra un panorama de segregación voluntaria muy marcada por el simple hecho de que cada representante trabajaría en pro de los intereses de su comunidad.

En pleno inicio del siglo XXI, la mayoría de las ciudades eligen representantes de una manera democrática; la elección se lleva a cabo mediante la participación del pueblo a la que se conoce como “participación social”, a través de ésta –muy reducida por cierto- es como los grupos sociales tienen conocimiento de las políticas, reformas y nuevas propuestas para la planeación urbana de la ciudad. Las modificaciones o agregados propuestos por los

representantes del pueblo –instancias gubernamentales- se someten a consulta pública, con el propósito de enterar a un sector más amplio de la población; quedando la mayoría de las veces en una intención por la indiferencia ciudadana y la negligencia gubernamental.

El autor define a un grupo social como el “...conjunto de individuos con características sociales, culturales y psicológicas comunes, las cuales estarán reflejadas y deberían corresponder a elementos apropiados del medio ambiente físico” (Rapoport, 1978).

Es un hecho que para el estudio de la ciudad, se coloca una especial atención sobre los actores humanos para determinarla desde el ojo crítico del individuo y de los grupos sociales –pequeños o grandes- para así llegar a conocer cómo es que los individuos la perciben, le otorgan significado y la organizan de una manera conceptual. Este análisis de la conformación urbana se trabaja desde lo establecido por el paradigma de diseño del “*estudio del hombre en su medio ambiente*”, el cual se diferencia del diseño tradicional por colocar especial atención en el comportamiento del hombre, incluyendo también las dimensiones sociales y psicológicas; buscando siempre una relación sistémica entre los componentes y acentuando la importancia del medio ambiente y el medio físico. Lo anterior con el propósito de conocer que es lo que hay que diseñar y bajo qué criterios se regirán las propuestas, todo basado en el diagnóstico de las interrelaciones encontradas entre el hombre y su medio ambiente.

El autor presenta un análisis general basado en tres cuestiones que considera esenciales en la búsqueda de este diagnóstico de interrelaciones.

1. En primera instancia el determinar que características del ser humano son relevantes para la construcción de su medio ambiente,
2. En segunda instancia hasta que punto y de qué manera el diseño del medio ambiente afecta al ser humano;
3. En tercera la búsqueda de mecanismos que provocan la interacción entre el hombre y su medio ambiente.

Se considera interesante el diagnóstico del autor, en referencia a la importancia que implica el conocer el comportamiento natural del hombre y los cambios que pueden suscitarse de acuerdo a las externalidades del medio en que se desenvuelve. El analizar sus patrones de conducta, su forma de relacionarse socialmente, la manera de interactuar con los elementos físicos del medio en particular en el que se desenvuelve; así como determinar hasta que grado su vulnerabilidad natural puede ser protegida o bien traspasada.

Para esta investigación a realizarse en la región del Soconusco –delimitando el área de estudio- resulta necesario conocer el sentir de la población tomando en cuenta la variedad cultural y trabajando en un marco de respeto para con su individualidad, pero a una escala de grupo social. No se trata de separar o dividir grupos siguiendo el patrón de las clases sociales para identificar a ricos y pobres, o población urbana y rural; más bien determinar su grado de participación social –activa o pasiva- con el propósito de evaluar las reacciones que se pudiesen presentar y su grado de integración-aceptación ante la propuesta de un nuevo modelo de diseño urbano en la ciudad de Monterrey, un modelo fundamentado en los principios del bioclimatismo.

El estudio del ser humano y su desenvolvimiento en el medio ambiente a través de los grupos sociales, resulta coherente de acuerdo al proceso de agrupación que las personas llevan a cabo en las ciudades como resultado de la selección y búsqueda de su hábitat; el barrio es considerado como un tipo particular de agrupación social. Es a través de este proceso de agrupación que la ciudad va tomando forma y a la vez presentando una variedad de áreas diferenciadas.

Se considera adecuado el análisis del proceso de conformación urbana y su interrelación con el ser humano a partir de barrios, en virtud de que éstos se constituyen como una escala intermedia entre la familia en su sentido estricto y los amplios grupos heterogéneos de una ciudad. Trabajar bajo el contexto de barrios ayudará a la comprensión a escala intermedia de la identidad social, sin que esta llegue a considerarse como una generalidad; de esta manera se tendrá toda clase de opiniones variadas de los diferentes grupos sociales que conforman la región del Soconusco.

El autor identifica en este proceso una cierta etapa de selección que involucra la inclusión-exclusión, estableciendo de esta manera fronteras entre los grupos, cargados cada uno de cierta homogeneidad; lo que les permite actuar de manera compatible con el medio físico y el medio conceptual que les rodea; y que se ven materializados como lugares de actividad identificados espacialmente como el territorio o la vivienda. Cada proceso de agrupación social en las ciudades, se presenta principalmente por externalidades que van en respuesta a la tensión social, la aglomeración, la sobreexcitación y las diferencias en los estilos de vida.

Todo tipo de información procesada desde la perspectiva multifacética de la planeación urbana, permitirá estimar los requerimientos de equipamiento, servicios e infraestructura urbana principal que la futura población necesitará, así como realizar una simulación de escenarios probables que ayuden a tomar las decisiones más acertadas para el pleno desarrollo de los grupos sociales.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de los grupos sociales en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

VIII.IV. Variable Independiente 2. Aspectos sociales.

En su publicación, actores sociales y gestión de la ciudad, Pedro Pérez, se basa específicamente en su experiencia de investigación de los procesos de gobierno de la ciudad y su gestión urbana, y menciona que detrás de la ciudad, encontramos dos tipos de procesos estructurales fundamentales: los de la acumulación capitalista y los de la dominación propia de esa forma social. También, encontramos realidades sociales heterogéneas, con actores que corresponden a universos muy diferentes, económica, social, étnica, de género, cultural o políticamente. En las ciudades la sociedad, sus individuos y grupos, desarrolla una obra cuyo sentido, si bien se basa en las constricciones estructurales, no parece estar predeterminado, parece más bien depender de cómo jueguen sus papeles los actores.

En manera sintética se pretende justificar que los actores urbanos, a los fines de estudio de la gestión urbana, pueden ser explicados a partir de su base estructural (socio-económica), su base territorial, la representación que construyan de la ciudad y las estrategias que al respecto formulen (y ejecuten).

Una manera en que plantean el problema es utilizar una hipótesis metodológica: la ciudad como una sociedad local, donde la ciudad es un componente socio-territorial, es decir, se define en una determinada relación sociedad-territorio. En esa relación, la ciudad es una sociedad, una sociedad local. Lo local significa un recorte dentro de la sociedad. Es una parte que se diferencia dentro de otra unidad social mayor.

Cuando decimos unidad social mayor pensamos en una unidad social global como la sociedad nacional. Esta es una unidad con capacidad de reproducción: decide sus cuestiones fundamentales, tiene una organización estatal propia (no dependiente de otras), realiza procesos económicos para garantizar la reproducción de su población³, con capacidad para producir o conseguir los recursos necesarios para ello. Es una unidad económica, cultural, social y política, lo local como recorte de la sociedad es una unidad parcial con cierta capacidad de reproducción, dentro de la unidad mayor. Es un sistema de relaciones entre personas, clases y grupos sociales que es posible identificar.

En una sociedad local encontramos unidad de procesos económicos y sociales, también identidades y procesos políticos propios. Es decir, individuos o grupos sociales con poderes diferenciados que dependen de su ubicación dentro del sistema (local) de relaciones. Esto significa que el poder se acumula o se pierde en razón de las relaciones que se dan en la sociedad local.

La sociedad local, en tanto la ciudad, supone un conjunto aglomerado de soportes físicos que permiten que las relaciones sociales puedan darse. La ciudad es una unidad socio-territorial: sociedad y soportes aglomerados en el territorio, como estamos viendo, pensar la ciudad como sociedad local implica, inmediatamente, percibirla como un sistema de relaciones entre actores, los actores sociales, por su parte, son las unidades reales de acción en la sociedad: tomadores y ejecutores de decisiones que inciden en la realidad local. Son parte de la base social, son definidos por ella, pero actúan como individuos o colectivos que, además, están sometidos a otras condiciones (culturales, étnico-culturales, políticas y territoriales).

De acuerdo a lo anterior, llamamos "*actores locales*" a los sujetos (individuales o colectivos) cuyo comportamiento se determina en función de una lógica local y/o su comportamiento determina los procesos locales (comerciantes o productores que tienen como

mercado predominante a la población local), actores políticos que reproducen su poder en relación a los otros actores locales y en referencia al gobierno local, no se trata de unidades (sociedades) cerradas, sino abiertas, con cierta penetración por parte de la sociedad global (o las sociedades globales: nacional e internacional). Ese predominio implica que, sin las relaciones locales, esos actores no sobrevivirían como tales. Políticos que sin los votos locales o sin el apoyo de ciertos grupos locales dejarían de serlo; comerciantes o productores que sin la clientela local quebrarían. Sin embargo, eso no significa que no puedan vender algo fuera del ámbito local o que no se fortalezcan políticamente con base en relaciones con el gobierno provincial.

En segundo lugar, los actores locales, hemos supuesto, tienen capacidad para determinar a los procesos locales. Es decir que los actores locales tienen cierta capacidad de determinación de los procesos locales pero no la tienen (por lo menos en el mismo grado) respecto de procesos no locales: no son determinantes en las decisiones que toman otros gobiernos locales ni sus productos pueden determinar otros mercados locales.

Introduce otro tipo de actor local. Aquel que, si bien se reproduce en ámbitos mayores (regional, nacional o internacional) tiene una presencia decisiva dentro de las relaciones locales. Podemos pensar en propietarios rurales regionales que viven en ciudades de servicios rurales y que forman parte de la "elite" local, en gran medida en función de su posición económica regional o bien nacional (supralocal); bancos, comercios o industrias regionales, nacionales o internacionales cuya presencia local los convierte en actores locales importantes (a sus personajes locales); miembros de partidos políticos importantes a nivel regional o nacional, aunque con pocas bases locales; etc.

Estos actores que forman parte material de las relaciones locales no se reproducen como tales a nivel local, sino que integran su presencia local (y por ende los procesos locales) en un marco más amplio dado por el ámbito dentro del cual se reproducen (regional, nacional o internacional).

Podemos entender que ciertos actores serán locales, dado que tendrán capacidad de determinar los procesos locales, sin tener presencia material local. Se trata, por ejemplo, de las direcciones de empresas nacionales que tienen instaladas plantas a nivel local aunque sin personal con capacidad de decisión y que, por consiguiente, las decisiones son tomadas en los lugares centrales (regionales, nacionales o internacionales). Esas decisiones pueden ser de primera importancia a nivel local, pero sus tomadores no integran materialmente el sistema de relaciones sociales locales.

La presencia de esos tres tipos de actores en las estructuras locales sociales y de poder, tiene significado diferente. En particular la lógica de toma de decisiones es distinta.

En los primeros se basará en los procesos locales, y lo extralocal aparecerá como "contexto". Las decisiones de localización, por ejemplo, indicarán una relativa (baja) posibilidad de movimiento en el territorio. Los segundos actores, por el contrario, tomarán sus decisiones con base no solamente en los procesos locales, sino fundamentalmente en los extralocales y su vinculación con aquellos. Los terceros tenderán a no tener en cuenta los procesos locales, salvo como obstáculos.

Entender una ciudad como sociedad local implica suponer que lo que en ella pasa depende de lo que hacen los actores que en ella inciden, depende de sus decisiones. En segundo lugar, implica que esas decisiones surgen dentro de relaciones concretas: entre

actores particulares económica, social y culturalmente. En tercer lugar, que esos actores deciden sobre la ciudad y lo hacen dentro en un contexto formado por los ámbitos globales de la realidad (nacional e internacional).

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de los grupos sociales en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

Enfoque socio-cultural de Castell.

Manuel Castells en su publicación de movimientos sociales urbanos, se enfoca principalmente a las repercusiones que presenta la intensidad de movilizaciones populares en torno a los que se conoce como “problemas urbanos”, mismos que tiene gran repercusión sobre la mayoría de la población asentada en las ciudades. Dentro de estos problemas se pueden citar las condiciones de *vivienda y transporte*, el acceso a los servicios colectivos –escuela, hospital, guarderías, espacios públicos- problemas que se pueden considerar como que la vida cotidiana, pero que están cargados de contradicciones y conflictos, a partir de los cuales se generan infinidad de movimientos sociales urbanos.

Se lleva a cabo el análisis desde dos perspectivas,

1. la teórica
2. la política.

De esta manera toma a partir de estos enfoques los problemas para hablar de ellos de una manera general a manera de introducción, para luego centrarse en la descripción y análisis de cuatro eventos que le resultaron significativos por las experiencias propias que recabo al encontrarse inmerso en el momento en que se suscitaron, lo que aportó una gran sensibilidad en el tratamiento de la información de primera mano para lograr el resultado que buscaba para su investigación. Así se introduce a los movimientos de la lucha contra la renovación urbana de París; los comités ciudadanos de Montreal; el movimiento ecológico surgido en los Estados Unidos y las luchas del “Movimiento de Pobladores” de la Unidad Popular en Chile.

El estudio de las expresiones particulares de los pueblos, transformado en un proceso general y complejo en virtud de las condiciones espaciales, sociales, económicas, urbanas, entre otras; provocan que los problemas urbanos –por diferentes que éstos parezcan- se ligan de una manera muy estrecha por compartir un factor común: la población concentrada a través de grupos sociales, que sin lugar a dudas son los que dan vida a todo movimiento que surja de cualquier desigualdad presente en la vida diaria.

El autor analiza el surgimiento de los movimientos sociales a partir de la manifestación de ideas contrarias de la población, hacia las condiciones que el sector gobierno trataba de imponer. Desde la solicitud para mejorar las condiciones de vida –vivienda, servicios básicos- hasta la manifestación en contra de la entrada de los nuevos mercados en pueblos que se aferran en mantener su originalidad. Luchas que se han dado cuerpo a cuerpo –literalmente- en la que se observa a individuos suecos amantes de la naturaleza, que protegieron con sus propios cuerpos un árbol que intentaba ser derribado en una plaza de Estocolmo; jóvenes norteamericanos que en un gesto simbólico, enterraban un motor de automóvil al que consideraban fuente de contaminación y símbolo de la vida desenfadada que caracteriza a la modernidad.

Se concentra la diversidad de manifestaciones y causas de los problemas en la siguiente frase “...cuando casi a diario, en todos los países, podemos ver aumenta el número, la dimensión y la intensidad de esas movilizaciones populares referentes al marco de la vida...nos encontramos frente al surgimiento de una nueva forma de conflicto social directamente ligada a la organización colectiva del modo de vida.” (Castells, 1974)

Por consiguiente se entiende que la sociedad se enfrenta al surgimiento progresivo de manifestaciones sociales instaladas dentro de un escenario urbano; llevando a la práctica las acciones sociales que les quejan a través de la manifestación contradictoria o en respuesta a los problemas sociales urbanos, los problemas sociales urbanos los define como una serie de actos y situaciones de la vida cotidiana cuyo desarrollo y características dependen estrechamente de la organización social general, estos problemas identifican a las condiciones de vivienda de la población, seguidos por el acceso a los servicios colectivos –hospitales, escuelas, espacios deportivos y culturales-. Aunado a lo anterior, se presentan también cuestiones de movilidad, de segregación espacial, las minorías étnicas, la equidad de género, los ghettos, la persistencia de ciertos modelos socio-culturales, entre otros.; los problemas presentes cada uno en su individualidad, conforman una problemática o un todo que no debe considerarse como una crisis de determinada civilización; la problemática en sí está constituida con cierta lógica a manera de proceso social estructurado, cuya solución o unidad depende de nuevas contradicciones sociales.

En un panorama de ciudades capitalistas como por ejemplo, Monterrey, el seguimiento de un capitalismo monopolista, tiene como efecto principal la concentración progresiva de grandes masas de población en las regiones denominadas como área metropolitana. Lo anterior trae como consecuencia la conformación de unidades colectivas de organización tanto para la ordenación de la vida cotidiana como para la de la fuerza de trabajo, analizando el caso del Área Metropolitana de las condiciones de concentración y organización identificadas por Castells se determinan de la siguiente manera. La concentración de grupos de personas en un área determinada es un hecho concreto y además en constante crecimiento, 51 municipios conforman el estado de Nuevo León ocupando un área de 64,220 km²., del total de la población para el año 2005 (4.2 millones de habitantes) una gran parte correspondiente a 3.6 millones se encuentran concentrados en tan solo nueve jurisdicciones (AMM) y se distribuye con una densidad de 60 hab./km² , en una mancha urbana dispersa con tendencia a la expansión horizontal, predomina la población de tipo urbana con un 94% sobre el 6% restante correspondiente a la rural.

La población de la ciudad es la que generalmente se manifiesta ante las inconformidades que surgen de las ordenaciones o políticas gubernamentales. Según el autor se presenta un proceso de cambio social a partir de un campo de contradicciones urbanas, cuando sobre la base de problemática; se inicia una movilización social popular, en busca de intereses sociales colectivos que tienen por objeto la transformación de las voluntades políticas, de esta manera según la interpretación al texto de Castells, se tiene que las ciudades enfrentan una constante transformación generalmente a consecuencia de voluntades políticas, éstas son impugnadas por la sociedad que se organiza a manera de grupos sociales, manifestando sus inconformidades a través de movimientos sociales que alcanzan magnitud de urbanos debido al escenario en que se presentan –la ciudad-, provocando en ocasiones inconformidades de otros grupos que no se siente representados o afectados por la misma causa social en defensa, traducido entonces como crisis social entre grupos.

En definitiva la conformación y forma de actuar de los grupos sociales, tiene injerencia sobre la expansión de la ciudad, en la manera en como puedan interactuar en la planeación de

la misma. Todo tipo de información procesada desde la perspectiva multifacética de la planeación urbana, permitirá estimar los requerimientos de equipamiento, servicios e infraestructura urbana principal que la futura población necesitará, así como realizar simulación de escenarios probables que ayuden a tomar las decisiones más acertadas para el pleno desarrollo de los grupos sociales.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de los grupos sociales en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

Variables Clásicas.

Migración e inmigración según Sobrino.

A partir de 1980, México ha evidenciado dos hechos demográficos no presentados con anterioridad:

1. Disminución en el ritmo de crecimiento demográfico,
2. Redistribución territorial de la población.

Estos dos procesos también se han presentado al mismo tiempo en otras latitudes del planeta, dando lugar a propuestas teóricas y modelos de organización urbano-regional, tales como la urbanización diferencial, que establece que el conjunto de grandes, medianas y pequeñas ciudades atraviesan periodos sucesivos de rápido y lento crecimiento demográfico, en un continuo desarrollo que explica la evolución del sistema urbano en países desarrollados o en vías de desarrollo, como también el de la relación entre la transición demográfica y la conformación de regiones urbanas policéntricas.

El propósito del autor en el presente documento consiste en documentar estos dos hechos, al tiempo de ofrecer evidencias sobre la migración interna en México y en especial la movilidad interurbana. Este último flujo migratorio será analizado con información de la muestra censal de 2000. Con el uso de un modelo multivariado se estudian los factores que explican el saldo neto migratorio entre las principales ciudades del país. Los resultados del modelo son congruentes con lo establecido en la teoría sobre los factores de la migración interurbana.

Entre 1980 y 2005, la población del país aumentó de 66.8 a 103.3 millones de habitantes. Con dichos volúmenes poblacionales, México era en 1980 la onceava nación más poblada del mundo, participando con 1.5% de la población mundial, mientras que en 2005 se mantuvo en la misma posición, habiendo rebasado a Alemania, pero siendo superado por Nigeria; en este año el país concentró 1.6% de la población mundial y 11 países superaban los 100 millones de habitantes (China, India, Estados Unidos, Indonesia, Brasil, Pakistán, Rusia, Bangladesh, Nigeria, Japón y México).

El incremento poblacional de 36.5 millones de habitantes entre 1980 y 2005 fue similar a la población total del país en 1960, pero el ritmo de crecimiento demográfico ha ido en descenso.

Durante la década de los ochenta, la tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) se ubicó en 2.02%, es decir 1.17 puntos porcentuales menos con respecto a los setenta. Durante los noventa, la TCPA fue de 1.84%, para caer a 1.01% en el primer lustro del nuevo milenio.

Cuadro 1
México: población 1980-2005

Año	Población	TCPA ^a	TCN ^a	TCS ^a	SNM ^a
1980	66 846 833	3.19	3.38	-0.19	-1 248 984
1990	81 249 645	2.02	2.47	-0.45	-3 915 922
1995	90 638 604	1.95	2.27	-0.32	-1 601 459
2000	97 483 412	1.72	1.98	-0.26	-1 077 678
2005	103 263 388	1.01	1.42	-0.41	-2 462 033

^aTCPA: tasa de crecimiento promedio anual; TCN: tasa de crecimiento natural; TCS: tasa de crecimiento social; SNM: saldo neto migratorio.

Fuente: Censo general de población y vivienda, 1980, 1990 y 2000. Censo general de población y vivienda, 1995 y 2005. Indicadores demográficos elaborados por CELADE.

Todo crecimiento poblacional es producto de dos componentes:

1. natural (nacimientos menos defunciones)
2. social (inmigraciones menos emigraciones).

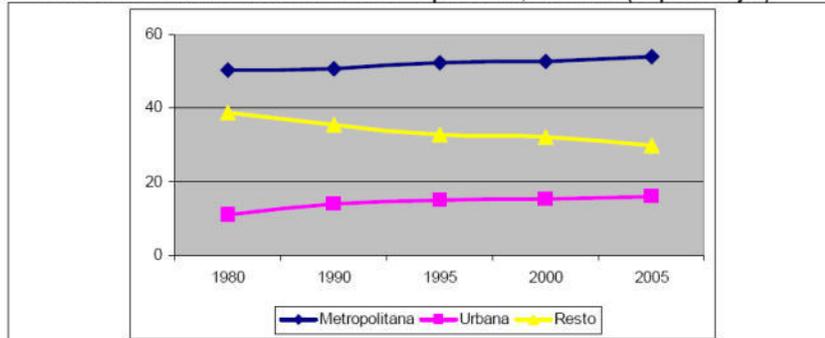
El descenso en la tasa de crecimiento natural de la población mexicana de 3.38% en los setenta a 1.42% en el primer quinquenio del siglo XXI se atribuye a la ocurrencia de la última etapa de la transición demográfica; esta transición es un modelo general que describe y explica los cambios a través del tiempo de la mortalidad y la fecundidad como resultado de la industrialización y la modernización. Esta última etapa, o transición avanzada, se caracteriza por bajas y estacionarias tasas de natalidad y mortalidad, con un ritmo de crecimiento poblacional por debajo de 2% y en donde la tasa global de fecundidad llega a su umbral de reemplazo generacional (2.1 hijos nacidos vivos por mujer), e incluso más abajo.

Por lo que respecta al crecimiento social, México se ha consolidado como un país con expulsión neta de población, sobre todo hacia Estados Unidos, como producto de la carencia de oportunidades laborales aquí, las posibilidades reales o ficticias de empleo allá y la creciente importancia de las redes sociales y familiares que contribuyen a que los migrantes respondan con cierta rapidez a informaciones y oportunidades que se originan en aquel país (Tuirán, 2002). De esta manera, en la década de los ochenta, caracterizada por una inestabilidad en el crecimiento económico nacional, el flujo de migrantes hacia Estados Unidos se ubicó en poco más de 390 mil personas al año, disminuyendo a cerca de 270 mil en los noventa, ante un escenario económico de recuperación moderada, para alcanzar un máximo histórico en el primer lustro del nuevo milenio, justo con un estancamiento en la economía nacional, y por un monto de más de 450 mil migrantes por año; México es ahora un país con rechazo poblacional moderado.

La distribución territorial de la población muestra una tendencia a la concentración en localidades urbanas.

En 1980 el sistema urbano nacional se conformaba con 55 zonas metropolitanas y 169 ciudades de 15 mil y más habitantes. En estas aglomeraciones poblacionales habitaban 40.9 millones de habitantes, representando 61.1% de la población total. Para 2005, el sistema urbano nacional aumentó a 365 localidades (55 zonas metropolitanas y 310 ciudades) y su población sumó 72.3 millones de habitantes, participando con 70% del total nacional.

Gráfica 1. México: distribución territorial de la población, 1980-2005 (en porcentajes)



Fuente: Censo general de población y vivienda, 1980, 1990 y 2000. Censo general de población y vivienda, 1995 y 2005.

migración e inmigración de Espinoza.

México, como nación independiente, tardó más de 150 años para cambiar su patrón de rural a preferentemente urbano, pero muy rápido se transformó de urbano a predominantemente metropolitano.

De esta manera, entre 1980 y 2005 la población urbana del país se incrementó en 31.4 millones de habitantes, de los cuales 3.2 millones correspondió a las localidades que rebasaron el umbral poblacional de 15 mil habitantes, 25.2 millones por efecto del crecimiento natural y 3 millones por su saldo neto migratorio, o migración interna neta proveniente de las localidades rurales. Así, el crecimiento poblacional en el sistema urbano nacional durante estos 25 años estuvo comandado por su componente natural, siendo 840 nacimientos menos defunciones por cada 100 migrantes:

Esta situación fue contraria en la década de los cuarenta, cuando por cada 100 migrantes hacia el incipiente sistema de ciudades, hubo un total de 70 nacimientos menos defunciones.

Cabe mencionar que en los ochenta y noventa el saldo neto migratorio promedio hacia las ciudades o a Estados Unidos fue alrededor de 450 mil personas al año, pero en los ochenta por cada 100 migrantes a las ciudades hubo 870 de carácter internacional, relación que disminuyó a 130 internacionales por cada 100 a las ciudades en los noventa. Sin embargo, en el quinquenio 2000-2005 el flujo aumentó a cerca de 600 mil por año, siendo que por cada 100 que se dirigieron a las localidades urbanas, 490 lo hicieron a suelo extra territorial. Así, el flujo migratorio hacia Estados Unidos es mucho más acentuado cuanto menor es el dinamismo de la economía mexicana. (Espinoza, 2000)

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de los grupos sociales en relación a la migración e inmigración, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región Soconusco.

En la tradición antropológica de investigación sobre el fenómeno migratorio de trabajadores mexicanos a Estados Unidos, particularmente en la perspectiva etnográfica, El

dilema del retorno, libro de Víctor M. Espinoza, es sin duda un texto tan interesante como sugerente.

La detallada reconstrucción histórica que toma como eje distintos momentos y contextos en la vida de una familia de emigrantes mexicanos con fuertes raíces y estrechos vínculos con su comunidad originaria -una localidad rural de larga tradición migratoria del occidente de México, apoyada en una pormenorizada reconstrucción etnográfica de la participación familiar y comunitaria en ese flujo migratorio laboral a 10 largo de varias generaciones, permiten al autor asociar con singular destreza analítica la evolución familiar, local, regional y binacional del fenómeno migratorio, introduciendo al lector en la diversidad de dimensiones del estudio del fenómeno: desde la vida cotidiana de la familias de los emigrantes hacia las dimensiones de la historia social.

Bajo la influencia de la escuela de don Luis González, el autor nos lleva a conocer con detalle las distintas etapas de la microhistoria de un poblado, al que denominara San José de la Laja, localizado en tierras jaliscienses, en los límites con el estado de Guanajuato, cercano a San Juan de los Lagos y a San Francisco del Rincón, narrada a través de un eje temático: la migración de mexicanos a Estados Unidos. Así conocemos los detalles de la emigración de josefinos al norte en distintas etapas: durante el primer convenio de braceros entre México y Estados Unidos, en tiempos del conflicto cristero, en la época del Programa de Braceros entre 1942 y 1964, en los años en que la migración indocumentada se incrementa masivamente, y en los años ochenta, cuando las leyes norteamericanas de amnistía y reunificación familiar imprimen un cambio en la dinámica del fenómeno.

Con la reconstrucción genealógica de las familias de una pareja de emigrantes, el autor enlaza la historia de San José de la Laja con las coyunturas regionales, nacionales y de la migración de mexicanos a Estados Unidos a 10 largo del siglo, y sus particulares manifestaciones en la comunidad. En los orígenes de los Correa, un "nortefio" agrarista llega a Jalisco procedente del vecino estado de Zacatecas, y la familia deviene acomodada y propietaria de tierras. El conflicto cristero los llevara -al igual que a otros habitantes del centro-occidente de México a refugiarse en Estados Unidos. A partir de la reconstrucción de los detalles de la vida familiar, el autor nos narra como en la época del Programa Bracero los habitantes del poblado empiezan a arraigarse en el norte y el norte empieza a arraigarse en ellos, incorporándose al trabajo mas allá de la frontera norte. Este recuento histórico nos permite advertir las diferencias y particularidades que los procesos nacionales tuvieron en la vida comunitaria y familiar, así como las múltiples dimensiones de los procesos sociales vinculados a la emigración de mexicanos a Estados Unidos.

El recorrido histórico permite al autor examinar como ha variado la migración de mexicanos a Estados Unidos a 10 largo del siglo, aun cuando se desarrolle en una comunidad que ha tenido una continua participación en el flujo, experimentando variaciones asociadas tanto a los cambios en los sectores económicos que en Estados Unidos demandan trabajadores emigrantes mexicanos como alas políticas migratorias de ese país, a las relaciones establecidas entre los dos países en torno a la migración de trabajadores mexicanos y a los cambios que acontecen también en México y que están estrechamente relacionados con el fenómeno (como, por ejemplo, las devaluaciones de los años 1982 Y 1994 y sus efectos en la vida de los migrantes), O bien a los cambios de caracter nacional que tienen manifestaciones regionales, entre ellos la mayor participación de partidos políticos de oposición en las contiendas electorales de los municipios.

El autor, Víctor M. Espinoza hace gala de maestría en su bien aprendido oficio de historiar. Con la narración al detalle de la vida familiar extensa y del continuo contacto entre San José, en Jalisco, y Huntington Park y San Pedro, en California, el autor nos ilustra el proceso de construcción de las llamadas "redes sociales" que apoyan la migración. A partir de historias de vida y de las trayectorias laborales de miembros de las dos familias, recreadas con apoyo de entrevistas en profundidad, así como de la revisión de documentos y archivos municipales y parroquiales, y de la información generada por el Mexican Migration Project, el autor va reconstruyendo los procesos familiares, comunitarios y sociales vinculados al fenómeno; reconstrucción que le permite adentrarse en las diferencias generacionales y de género bajo las cuales los sujetos sociales construyen sus identidades, definen sus pertenencias y negocian sus existencias cotidianas.

El dilema del retorno es también la historia de otros dilemas asociados a la emigración de mexicanos a Estados Unidos. Hay una frase del texto, en voz de uno de sus protagonistas, que evidencia esos dilemas: "...se nos fue la vida y todavía no decidimos donde vivir", que refiere al sentido de la vida de los emigrantes mexicanos: migrar es moverse continuamente, vivir migrando. Al igual que en el libro de Víctor M. Espinoza, en otros de El Colegio de Michoacán se describe el hecho tan peculiar de que en las comunidades de origen de los emigrantes, o "norteros" (sobre todo, entre los varones), se tenga la idea de que "trabajar es irse al norte", de que migrar o irse al norte es, por así decirlo, una carrera, una profesión, un oficio, al que se aspira como quien sueña y se prepara para ser médico, ingeniero o artesano, y se analizan los procesos de socialización de los niños y niñas en un contexto de arraigada tradición de emigración laboral a Estados Unidos y como esos niños y niñas van creciendo y formando su imaginario futuro en ese contexto, deseando llegar a ser "nortero/a" o esposa de un "nortero". De niños, los emigrantes sueñan con el norte; cuando son jóvenes, trabajan duro en ese norte para volver algún día. Cuando ese día parece cercano, el retorno se convierte en un gran dilema porque se ha vivido entre dos mundos, y la vida transcurrió sin decidir donde vivir porque se ha vivido migrando. (Espinoza, 2000)

El análisis generacional y de género que realiza el autor en su trabajo, mediante entrevistas con los hijos de la pareja, es sumamente revelador de como diferentes generaciones viven y perciben la migración, y de sus efectos en la vida familiar cotidiana y en la definición de su propio futuro. Pero también revela como la percepción de género permea tanto la cotidianidad como los imaginarios y proyectos de cada generación.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de los grupos sociales en relación a la migración e inmigración, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento del AMM.

Los aspectos de migración son de gran importancia para el aumento en los asentamientos humanos, especialmente en la zona del soconusco por ser la primer franja en el recorrido hacia el centro y norte del país y muy repetidamente hacia Norteamérica, sin embargo, la gran mayoría encuentra en la ciudad de Tapachula, una opción para detener su migración.

Es cómo los índices de la migración se ven como una variable causal o independiente que repercute en la variable efecto del crecimiento urbano.

Se acostumbra pensar que Nuevo León es un estado sin población indígena. Es un hecho que en Nuevo León las poblaciones nativas han sido definitivamente exterminadas, sin embargo, los indígenas no sólo son un pasado extinguido, o bien una realidad lejana, chiapaneca o oaxaqueña, son un presente y una realidad nuevoleonesa.

Presencia de los indígenas en las entidades federativas del Noreste reportada en los últimos censos de población (1990-2000).

En la zona noreste del país, es decir, en las entidades federativas de Nuevo León, Tamaulipas y Coahuila, en 1990 ha sido estimado en 20,791 el número de personas hablantes de alguna lengua indígena. En los diez años siguientes, esa misma población fue estimada en 23,989 personas en 1995 y en 25,320 en 1997, notándose una fuerte alza en los últimos tres años de esta década. En el 2000, fueron censadas 44,464 personas hablantes de alguna lengua indígena, es decir, la población ha sido multiplicada por 2,14 en diez años.

Es preciso mencionar que en Tamaulipas una gran parte de esa población se concentra en ciudades fronterizas como Reynosa y Matamoros, ciudades que constituyen polos de atracción de la migración internacional.

Población total y población indígena estimada en las entidades federativas del Noreste (1990-1997)

Estados	1990			1995			1997
	Población total	Población Indígena Estimada	%	Población total	Población Indígena Estimada	%	Población Indígena Estimada
COAHUILA	1,972,340	4,514	0.23	2,173,775	5,208	0.24	5,497
NUEVO LEON	3,098,736	5,783	0.19	3,550,114	6,673	0.19	7,043
TAMAULIPAS	2,249,581	10,494	0.47	2,527,328	12,108	0.48	12,780
TOTAL		20,791			23,989		25,320

Fuentes: INEGI, XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, México.

INEGI, Conteo de Población y Vivienda, 1995.

INI, Indicadores Socioeconómicos de los Pueblos Indígenas de México, 1993.

Luz María Valdés, Los Indios en los Censos de Población, México, UNAM, 1996.

En la entidad federativa de Nuevo León fueron censadas 5,783 personas hablantes de alguna lengua indígena en 1990, número que incrementó hasta 6,673 en 1995 y 7,043 en 1997. En el 2000, se registraron 18,873 personas en el censo del INEGI. Comparado con 1990, la población ha sido multiplicada por 3,26.

En el AMM se han registrado en el 2000 15,446 personas mayores de 5 años, cuya primera característica es presentar una sobre representación de las mujeres (8,484 mujeres por 6,962 hombres). Por ello, es preciso preguntarnos primero, si ¿esa sobre representación de la población indígena femenina se relaciona con la fuerte demanda de empleadas domésticas en la AMM? Y segundo, si esa migración de las mujeres a la AMM ¿se combina con una migración masculina a los EEUU?

A esa población de mayores de cinco años, hay que agregarle la de los 3,427 menores de cinco años cuyos padres (por lo menos uno) habla alguna lengua indígena. Registrados en el 2000, parte de ellos se encuentran ahora en edad de entrar en la primaria, o bien, ya han empezado a cursar la primaria. Se trata entonces de una población a la que le corresponde recibir una educación bilingüe, y aún mejor, intercultural.

Los asentamientos de los indígenas en Nuevo León son principalmente urbanos ya que 13,785 de los 15,446 mayores de cinco años se encuentran en la ZMM. Los municipios de Monterrey, San Pedro y Guadalupe son, por orden de importancia, los que más indígenas reciben.

Hablantes de alguna lengua indígena mayores de cinco años en la ZMM en el 2000

Municipios Total

- Monterrey 5,998
- San Pedro 1,925
- Guadalupe 1,790
- Gral. Escobedo 1,065
- Apodaca 998
- San Nicolás 795
- Santa Catarina 762
- Cd. Benito Juárez 452

TOTAL 13,785

En Nuevo León han sido registradas 56 lenguas indígenas. Las más habladas en la entidad son el Náhuatl y el Huasteco. Además, existe una fuerte representación de los hablantes de lenguas Otomí así como originarias de Oaxaca (Mazahua, Zapoteco, Mixteco, Mixe), hablantes cuyos grupos tienen una fuerte tradición migratoria.

Hablantes de alguna lengua indígena mayores de cinco años en el 2000⁵

Lengua Indígena	Total
Náhuatl	8,308
Huasteco	2,457
Otomí	1,169
Zapoteco	619
Mixteco	442
Mazahua	312
Totonaca	275
Maya	225
Purépecha	160
Tarahumara	131
Mixe	110

Estos datos evidencian que el AMM es receptora de población indígena y que durante los últimos años, la migración interna hacia la ZMM ha aumentado de manera considerable. Alcanzó un crecimiento mayor al 300% en diez años (1990-2000).

Sin embargo, las poblaciones indígenas que radican en el AMM, o bien que emigran temporalmente, son más numerosas que lo que reportan los censos del INEGI. En efecto, a pesar de los esfuerzos realizados por el INEGI en los últimos diez años para contar de la mejor manera posible a los indígenas, por ejemplo al decidir censar a los hijos cuyos padres (por lo menos uno de ellos) son hablantes de lenguas indígenas, los censos de población siempre subestiman el número verdadero de indígenas. Las razones son múltiples así como las responsabilidades. Los mismos indígenas suelen negar su identidad étnica a la hora de ser censados por la sencilla razón de que quieren evitar sufrir discriminación. También, colonias enteras no son censadas. Así mismo, las poblaciones que migran de forma temporal, por ejemplo los Huicholes, no son reportados en los censos de población.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de los grupos sociales en relación a la migración e inmigración, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento del AMM.

VIII.V. Variable Independiente 3. Aspectos económicos.

El presente escrito elaborado por la Doctora Arzaluz es un ejemplo de que el municipio se convirtió en el escenario de la transición política, donde se observa el declive de las grandes concepciones teóricas, convirtiéndolo en el espacio idóneo para los análisis de tipo sociológico, político y administrativo; en el se trabaja estos aspectos, principalmente centrados en el AMM, bajo los postulados de la Teoría del Régimen Urbano, incluyendo dentro de esta teoría el análisis de dos cuestiones fundamentales: quién gobierna y bajo qué condiciones, se presentan varias dificultades, entre ellas podemos mencionar el presidencialismo en los ayuntamientos, debido al sistema político mexicano, sumando el proceso de cambio de puestos en los ayuntamientos cada tres años y las disputas y falta de acuerdos entre partidos políticos. A pesar de ello, la teoría ayuda a explicar las relaciones entre diversos agentes, especialmente entre los gobiernos locales y el sector privado.

Los problemas que trae consigo el acelerado crecimiento de la ciudad y la inexistencia de normas urbanísticas dio como resultado una mezcla desordenada de usos de suelo, principalmente en el sector central. Hasta el año 1975 se implementa la Ley de Urbanismo y Planificación con la que se empieza a ejercer un control moderado estatal y municipal en los nuevos asentamientos; la organización del espacio no ha logrado concretarse, continúa el establecimiento de fraccionamientos para sectores de ingresos medios y altos con cambios de usos de suelo que generar conflictos. La expansión de la mancha urbana ha provocado varios desastres que evidencian la vulnerabilidad de la ciudad y de las autoridades para controlar el crecimiento y construcción de nuevos asentamientos, legales o ilegales. (García Ortega, 1995).

El autor comenta que el municipio de Monterrey, a nivel de AGEB, presenta índices de entre muy bajo y alto de marginación, el 27.58% de la población económicamente activa en este municipio vive con menos de dos salarios mínimos como remuneración según la CONAPO, por lo que se observa que es un territorio sumamente polarizado, donde convergen distintas clases sociales.

Según Gustavo Garza (2003), citado por Arzaluz, el escenario para el AMM es la siguiente:

- congestión vial;
- violencia e inseguridad pública;
- déficit de vivienda,
- infraestructura,
- equipamientos y servicios urbanos;
- barrios deteriorados con graves problemas sociales;
- contaminación de ecosistema;
- conflictos políticos;
- inadecuación de los órganos de gobierno para la administración eficiente de la ciudad, entre otros problemas.

Por lo mencionado anteriormente Tapachula tendrá que pensar en diseñar e implantar un modelo de desarrollo económico que mejore la calidad de vida de la población y permita resolver la problemática urbanística, así como la perfecta coordinación entre los tres niveles de gobierno.

El crecimiento poblacional de las ciudades y el despoblamiento gradual de las zonas rurales del país, han obligado, de cierto modo, a las entidades federativas a atender prioritariamente los problemas que surgen en las grandes ciudades y metrópolis de ellas, ya que afectan a la mayor cantidad de población comparada con la que vive a las afueras de las urbes, restando atención a los poblados rurales y semiurbanos.

Chiapas no es la excepción, la región del Soconusco cuenta con el 84.2% de la población total y más del 90% del producto interno bruto del Estado, estos factores, aunados a que el municipio metropolitano central es Monterrey, capital de Nuevo León y donde se encuentra el gobierno estatal; el AMM está integrada por nueve municipios autónomos y no existe un órgano de gobierno metropolitano; y, que los recursos de los municipios son insuficientes para realizar grandes proyectos de infraestructura, hacen que el gobierno estatal sea equivalente a un gobierno metropolitano.

La capital del estado y su historia, enlaza lo estatal con lo municipal y a su vez con lo metropolitano. Los actores que actúan a nivel estatal, lo hacen teniendo su base en el territorio municipal, como el sector empresarial, que ha jugado un papel importante en la formación del espacio urbano de Nuevo León (AMM), y ha tenido especial injerencia en la conformación de la agenda política local y en la clase política del estado; una de las características que han permitido esta injerencia es que en Monterrey, a lo largo de su historia, ha concentrado el capital en unas cuantas industrias, la clase empresarial ligada al proceso de industrialización contribuyó a la construcción de este municipio según Velligna, como *bastión regional económico político donde dictaban el orden interno de las cosas y desde donde podían negociar con el Estado en las áreas políticas pertenecientes a sus intereses sobre la base de una posición de fuerza*, este sector desarrolla una influencia decisiva sobre los principales aspectos de la vida política de Monterrey; pasada la etapa industrial, el empresariado se empieza a unir para fundar o integrarse a ciertos partidos o formar cámaras y entidades que representan sus intereses y así no perder estas atribuciones y poderío sobre las decisiones políticas del estado.

En 1994, llega al poder municipal al partido del PAN, sin embargo, se observa que al igual que como en el PRI, la influencia empresarial está presente. *Más que una oposición PRI/PAN la escena política local se ve marcada por el peso de los actores de la iniciativa privada* (Melé, 2001). Aunque, es a bien decirlo, en las administraciones panistas (tanto municipales como estatales) incorporan en su cuerpo de funcionarios a un gran número de elementos del sector privado, por lo tanto, Stone define al régimen urbano como *los arreglos informales por medio de los cuales el aparato político y los intereses privados se coordinan para hacer posible la realización y toma de decisiones de gobierno*.

Al buscar la creación de un modelo para la orientación del crecimiento del AMM, será indispensable tomar en cuenta estas aseveraciones, ya que el sector privado cuenta con bastante peso en las decisiones de desarrollo de la misma, por el simple hecho de que quienes

se encuentran en el poder son propietarios de cantidades considerables de terreno en la periferia de Monterrey y su área metropolitana.

Nuevo León es un estado que presenta una competencia constante entre el gobierno estatal y municipal, principalmente de la cabecera municipal (Monterrey), ya que la mayoría de los proyectos se adjudican al estado sin tomar en cuenta al municipio o viceversa.

En el caso de Monterrey, su labor queda supeditada a muchas de las decisiones del gobierno estatal en torno a la política urbana, y finalmente es éste el que impone cuáles y dónde estarán las acciones más importantes en este municipio, cabe mencionar que los actores de estos hechos se amparan en las leyes de asentamientos humanos, la cual otorga el derecho a cada uno de los municipios de promover su desarrollo, por lo que, en el estado, los principales proyectos urbanos son dirigidos primordialmente por el gobierno de la entidad, teniendo alcances de carácter metropolitano, pero sin que exista una relación o coordinación estrecha entre municipios, ejemplo de ello se puede nombrar a la actual obra de extensión de la línea 2 del Metro, involucrados los municipios de San Nicolás de los Garza y Monterrey, pero sigue siendo obra estatal; así como la extensión de la línea uno con autobuses articulados o sencillos tipo BRT, donde está involucrada la cabecera y el municipio de Guadalupe; o también el magno puente atirantado que une al municipio de Monterrey con San Pedro Garza García. Estos ejemplos de movilidad, dicho sea de paso, a pesar de ser públicos, incluyen a la iniciativa privada en diversos aspectos, suministro de flota vehicular y de recursos (en materia o monetarios), entre otros.

Es así como se observa la influencia del sector empresarial ante las decisiones urbanas, entre muchos otros ejemplos que se podrían mencionar, unos serían: la privatización, por parte del gobierno, del servicio de limpieza, o el soporte en instancias privadas (ITESM, UDEM) para realizar programas de apoyo a servicios públicos como parques, jardines y viviendas.

Monterrey es considerado como un territorio donde coexisten y conviven diversas clases sociales, en un espacio donde se encuentran empresas al lado de colonias con situación precaria. Al generar el instrumento de planeación para mejorar el sistema de transporte público en el primer cuadro de Monterrey, también se debe que considerar la diversidad de personas que fluyen por este espacio y su actuación en la formación de este instrumento.

De igual forma es necesario tomar en cuenta que este instrumento no sólo operará en el primer cuadro de Monterrey, sino que actuará al mismo tiempo en el Estado de Nuevo León, además de que, debido al diseño de las vialidades, esta zona no deja de ser un importante paso o conexión vehicular entre los municipios del área metropolitana, incluso de municipios fuera de ella, por lo que es necesario analizar, estudiar y precisar el ámbito de intervención y las funciones de cada instancia de gobierno, así como la influencia de los grupos de poder.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de las políticas públicas en relación a los aspectos económicos en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

GESTION URBANA FEDERAL, ESTATAL Y MUNICIPAL.

La Ley General de Asentamientos Humanos es el origen de la institucionalización de la planeación urbana en México, con su promulgación en 1976, dando origen al primer Plan Nacional de Desarrollo Urbano dos años después; posteriormente se desarrollaron planes estatales (elaborados desde las oficinas de la dependencia federal correspondiente), además de los planes municipales de desarrollo urbano para casi todos los municipios del país.

Debido a esta situación la planificación del territorio estaba centralizada en las oficinas de organismos federales, donde los municipios no tenían participación en el ordenamiento de su espacio urbano, ni en la elaboración y puesta en marcha de los planes de desarrollo urbano, ni en la definición de los recursos financieros para programas municipales. (Bassols, 1999).

Los municipios tenían una nula participación en la planificación del territorio y la problemática de sus zonas centrales no eran atendidas como demandaba su situación y por lo tanto fue desarrollándose su deterioro y decadencia, sin embargo con las reformas al artículo 115 constitucional, en el año de 1983, se replantearon las relaciones entre los tres niveles de gobierno, ya que por medio de estas reformas los municipios adquirieron mayores libertades en la administración de su territorio.

Durante el sexenio de Miguel de la Madrid, algunos Estados de la República iniciaron políticas de descentralización, donde dieron la pauta para una mayor intervención de las municipalidades, específicamente en el ámbito de la política social: educación, salud y vivienda; con esta nueva organización gubernamental, municipios como Monterrey, iniciaron un proceso de planificación urbana, hace apenas un par de décadas, motivo por el cual la planeación y políticas urbanas se encuentran en un proceso de maduración y en constante aprendizaje.

Con el proceso de descentralización administrativa, también se descentralizaron carencias y conflictos sociales hacia los municipios, permitiendo ahora medir mejor la eficiencia de las políticas públicas locales; ante esta situación se encuentran numerosas ciudades y metrópolis de México implementando un estilo de desarrollo urbano que privilegia y fomenta mediante diversas políticas públicas la inversión pública y privada, dando como resultado un crecimiento de la localidad, mientras que otras ciudades al no aplicar adecuadamente sus políticas públicas, presentaron un menor crecimiento económico, por lo tanto el desarrollo, estancamiento o decrecimiento urbano de las diversas localidades, son responsabilidad directa de cada ayuntamiento.

En la evaluación de las políticas públicas, se han identificado tres tendencias generales del tipo de urbanización en México, características de los años ochenta y principios de los noventa, en donde:

- la primera se caracteriza por un freno al crecimiento y eventualmente un paulatino decrecimiento poblacional en las principales ciudades del país (México, Monterrey y Guadalajara);
- la segunda se distingue por la dispersión del fenómeno urbano, contraria al proceso caracterizado por un alto grado de concentración urbana y en donde pierden fuerza los flujos migratorios campo-ciudad;

- la última es afín a ambas, ya que ésta resalta del crecimiento de los suburbios y por la expansión periférica de las ciudades.

Con estas tendencias de urbanización, se aprecia la búsqueda de un mayor equilibrio en la distribución de las zonas urbanas, lo cual puede también aplicarse al interior de las ciudades, ya que con el crecimiento de éstas, se presta mayor atención a las zonas de expansión (las periferias urbanas) densamente pobladas y con grandes carencias de infraestructuras y servicios, dejando de lado a las partes centrales, normalmente de baja densidad poblacional y menores carencias de satisfactores, en donde se puede observar abandono y deterioro urbano, en algunos sectores. (Bassols, 1999).

Así mismo y a pesar de este tipo de urbanización, no se trata de una redistribución regional uniforme, encontrándose a pesar de las políticas de austeridad y de crisis, ciudades que se expandieron y fortalecieron sus economías y por otra parte localidades con tendencias recesivas, escasez de inversión y carencia de recursos presupuestales; lo cual indica que el desarrollo y fortalecimiento económico de las diversas localidades, dependen de la aplicación correcta de las políticas públicas, siendo el progreso o estancamiento de las economías, responsabilidad directa de los gobiernos locales.

Al considerar estos cambios en la política urbana nacional, la gestión urbana municipal ha adquirido mayor importancia, ya que dejó de ser un agente pasivo, tomando ahora un papel determinante, en la formulación y ejecución de políticas urbanas de repercusión local. Pero esta mayor atribución en la gestión urbana, trajo consigo un incremento de conflictos sociales y demandas ciudadanas, que convierten a los municipios algunas veces, en un escenario de confrontación y de consenso de las políticas públicas, ya que en consecuencia las administraciones municipales, tienen la responsabilidad de dar solución a las crecientes demandas y solicitudes ciudadanas. (Bassols, 1999).

Actualmente la gestión urbana municipal es una estructura política influenciada por procesos globales de reestructuración espacial y económica y por las crecientes demandas de organizaciones sociales y ciudadanas, es por ello que los municipios se encuentran en la necesidad de redefinir sus programas, teniendo en cuenta el impacto de la economía global en su territorio, en aspectos como el incremento del desempleo, de la economía informal, la privatización de los servicios públicos, las políticas de austeridad en el gasto público y enfrentar las continuas demandas ciudadanas (servicios públicos, infraestructuras, equipamientos urbanos, otras).

Tomando en cuenta lo anteriormente descrito hay que considerar que la sociedad (iniciativa privada) representa una opinión de peso considerable en las decisiones del rumbo de crecimiento de las ciudades, por lo tanto, podemos comentar que históricamente Monterrey y su Área Metropolitana han crecido hacia donde personas o grupos de personas dueños de grandes extensiones de terreno en la periferia, proponen su crecimiento.

Debido a lo descrito anteriormente, los municipios se enfrentan a la tarea de saber gobernar su territorio, entendiendo el concepto de gobernabilidad como la capacidad política de las administraciones, de ejercer un poder suficientemente legitimado y mantener un nivel de consenso que le permita desarrollar programas y políticas concertadas con la sociedad local,

así como tener la capacidad administrativa y gestora de recursos hacia la población demandante.

Es por ello que cada día cobra mayor importancia la acertada administración del territorio municipal, esto es aprender a gobernar su territorio, identificando las zonas que demandan mayor atención, ya sea por las carencias apremiantes de servicios e infraestructuras o por un abandono y desaprovechamiento del espacio urbano, como es el caso de la zona central, siempre buscando conseguir el mejor aprovechamiento de los limitados recursos financieros y en donde se propicie la participación de las diversas instituciones, organizaciones sociales y ciudadanas e individuos.

Otro aspecto que incide en la gestión pública, es la alternancia política en las entidades federativas, en donde se identifica que para el año de 1996, una tercera parte de la población del país era gobernada por un partido diferente al oficial (PRI), lo cual describe una mayor pluralidad en la gobernabilidad en el país; aunado a lo anterior, en este nuevo contexto municipal, comienzan a surgir grupos de investigadores municipalistas en todo el país, asociaciones civiles que asesoran a los gobiernos municipales, así como mayor generación y difusión de información sobre los municipios a través de diversos medios de comunicación.

Lo anterior permite vislumbrar un escenario en donde deben actuar los gobiernos municipales, presentándose mayor presión para lograr una mejor administración del territorio y sus recursos, con mayores cuestionamientos a su accionar por parte de las diversas asociaciones, institutos y ciudadanos y ante lo cual los gobiernos se ven presionados a aprender a gobernar, realizando cada vez más, un mejor desempeño de sus funciones.

Ante la nueva situación político-administrativa y de globalización, los centros de las ciudades, lugares comunes y familiares a toda la población, desatendidos y deteriorados, pero con ventajas competitivas, estarán en posición de retomar su lugar e importancia en los nuevos procesos de gestión pública y globalización económica, en donde regularmente éstos representan para la comunidad global, la imagen de la ciudad, ya que no se puede hablar la región del Soconusco, sin tener en cuenta su distrito central, el cual es de gran importancia a nivel nacional.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de las políticas públicas en relación a los aspectos económicos en el proceso de planeación de la ciudad de Tapachula, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de la región del Soconusco.

Al ser la globalización económica la que plantea la introducción de nuevas formas en el comercio y vida de todos los países, se considera que con ella vendrán nuevos desafíos en las políticas urbanas, ya que al generarse mas y mejores oportunidades para posicionarse de mercados a nivel global, y no depender de los recursos naturales o energéticos, de la industria tradicional, de la ubicación geográfica, de la acumulación de capital o de la voluntad política de un estado protector; sino del funcionamiento eficiente del sistema urbano-regional (particularmente en la movilidad y servicios básicos), de los sistemas de comunicaciones de carácter global y conocimiento de los procesos mundiales, de la calidad de los recursos humanos, del apoyo público a los agentes económicos y sociales por medio de políticas de “proteccionismo exportador” a través del fomento a la innovación continua, de las instituciones políticas representativas, eficientes y transparentes que actúen según normas claras y estables, de la definición de un proyecto de ciudad y marketing del mismo; y de la gobernabilidad del territorio basada en la cohesión social y la participación cívica. (castells,).

las ciudades tendrán que mejorar en el desarrollo de éstas, ante nuevas condicionantes para determinar la competitividad global, a través de una mejora de sus sistemas de gestión urbana y en el fomento a la mejora de los agentes privados, con el fin posicionarse como una localidad competitiva.

Ante la nueva situación, las ciudades con mayor productividad comercial juegan un papel importante, ya que estas son quienes ya se encuentran encaminadas en la proporción de bienes o productos a consumidores específicos y es ahí donde se asientan los grandes equipamientos y en donde se puede lograr un mejor aprovechamiento de la infraestructura, equipamientos y servicios existentes, siempre y cuando los consumidores no tengan la iniciativa de pasar a ser productores. (castells).

La globalización también trae consigo efectos no tan positivos sobre el territorio y las sociedades locales, ya que las grandes intervenciones en infraestructuras de comunicación y promoción económica se plantean muchas veces en función de la competitividad internacional, a través de las cuales se buscan mejoras en las zonas más competitivas, sin considerar a zonas deprimidas y de poco interés global, produciendo con ello marginalidad y segregación espacial, para de esta manera en la promoción de la ciudad, vender una parte de la ciudad y esconder o abandonar al resto. La globalización económica también estimula la informalidad local, en donde el urbanismo pierde su función integradora y en la nueva ciudad metropolitana se tiende a la discontinuidad, a la especialización de una zonas y a la marginación de otras, ya que la concertación público-privada, incluso cuando se expresa en planes o iniciativas de carácter global, muchas veces se basa en acuerdos entre instituciones políticas de representación oligárquica y grandes grupos económicos. En estas nuevas condicionantes de marcada desigualdad, se puede esperar que se apliquen grandes intervenciones en la zona central de la ciudad, buscando aprovechar sus ventajas competitivas (infraestructura, equipamientos, servicios, imagen urbana, otros), en detrimento de la periferia urbana, densamente poblada, carente de servicios y poco competitiva.

En la nueva estructura de ciudades globalizadas, hay una “demanda de ciudad”, en donde se espera que ésta responda a la competitividad, entendiéndose a la ciudad como elemento multiplicador de las relaciones entre agentes económicos, profesionales, culturales, educativos e investigadores, con una mejora en la calidad de vida a través de una diversidad de actividades y equipamientos, con un conjunto accesible de espacios públicos y una población heterogénea, en donde se brinde una oferta que parezca ilimitada de empleos, servicios y espectáculos, con una gobernabilidad que permita la ampliación y desestructuración del espacio urbano-regional y con la multiplicación de las dinámicas derivadas de la globalización; en donde además se cuente con mayor democratización, con un gobierno cercano a la gente, descentralizado y desburocratizado, y con una mayor participación cívica y de cooperación social. (castells).

Considerando estas nuevas demandas, se podrá evaluar a través del sistema de medición del impacto de las políticas públicas en la zona central de Monterrey, que puede ofrecer la ciudad en el aspecto físico espacial, que incidan en la mejora de la calidad de vida, mientras que en los aspectos de la gestión urbana, evaluar las políticas públicas que inciden en mejorar la competitividad y posicionar a la localidad como una ciudad global y a su centro, como destino de visitantes, nuevos residentes e inversionistas nacionales y extranjeros. Por lo tanto para conseguir los objetivos anteriores y “hacer ciudad”, se requiere que la localidad cuente con un proyecto de desarrollo económico que combine la competitividad con la sostenibilidad respecto a los recursos no renovables y al medio ambiente, así como la cohesión social (empleo, vivienda, acceso a los servicios, participación cívica e integración cultural).

Lo anterior pone de manifiesto que las adecuaciones que se requieren realizar en la ciudad, son más complejas que solo mejorar los aspectos económicos o de la imagen urbana, ya que específicamente para la zona centro de Monterrey, el “hacer ciudad”, requiere como una prioridad desarrollar el proyecto de desarrollo, en donde se contemple hacia donde se deben dirigir las intervenciones, determinando los alcances de cada una de éstas, en donde se delimite hasta donde se pretende lograr que la ciudad sea competitiva, sin afectar la sostenibilidad, la cohesión social y su legado histórico y cultural.

Actualmente en este mundo cada vez más globalizado, las grandes ciudades son consideradas las multinacionales del siglo XXI, ya que estas son el lugar de encuentro y de superación de las políticas estatales y de las iniciativas empresariales, en donde no deja de ser importante para el buen funcionamiento de éstas, la intervención pública; por lo tanto es conveniente cuestionarse cual es la perspectiva de las ciudades medianas, como el caso de Monterrey, las cuales no cuentan con las infraestructuras, el desarrollo económico ni los recursos económicos de las primeras; es por ello que toma relevancia definir el proyecto de ciudad, determinando hasta donde se pretendería impulsar su proceso de globalización, así como los alcances de las intervenciones requeridas en la ciudad y en su zona central.

El entorno que rodea a una localidad, en cuanto a la calidad y cantidad de servicios y satisfactores, no siempre se considera determinante para la actividad económica competitiva, pero puede tener una influencia a veces decisiva. La evaluación del entorno que rodea a una

ciudad, se realiza a través de las características de su entorno social, cultural, estético y ambiente urbano.

En cuanto al entorno social, éste se evalúa de acuerdo a las características de la vida social urbana, el nivel de pobreza y marginación, la seguridad pública, la existencia y eficiencia de los servicios, entre otros aspectos; los cuales influyen al determinar el atractivo de la ciudad y en el buen funcionamiento de los servicios urbanos; las áreas centrales de la ciudad, como es el caso del Soconusco, al concentrar a grandes equipamientos urbanos, también concentra los problemas urbanos que la concentración acarrea, como son zonas de pobreza, segregación espacial, inseguridad, contaminación, entre otras, lo cual hace necesario contrarrestar tales deficiencias y mejorar con ello su calidad de vida.

En lo que respecta al entorno cultural, éste se refiere a la diversidad, la oferta cultural, las infraestructuras y las actividades culturales que sirvan tanto a la demanda interna como a la externa; en este aspecto quizá no todas las ciudades y zonas centrales, cuenten con una oferta cultural en calidad y cantidad, de lo que pueden ofrecer los distritos centrales de las grandes ciudades globales, sin embargo si se desean mejorar su competitividad global, deberán ampliar su oferta de espacios culturales y de recreación, así como la cantidad y calidad de eventos a desarrollar en ellas.

En cuanto al entorno estético y ambiente urbano, se refiere a la calidad de los espacios públicos, de la arquitectura y de los monumentos, mientras que por ambiente urbano se refiere a las formas que se producen en la vida colectiva de la ciudad, el uso social, el ocio, entre otros. Estos aspectos que influyen en la determinación de la calidad de vida que una ciudad, o sector de ella, generalmente suelen ubicarse en la zona central de las ciudades, lo cual le representa ventajas competitivas con otras zonas de la ciudad, sin embargo ahora también se deberán medir en comparación con otras ciudades, que pueden ofertar también estos servicios urbanos.

Además del entorno, otro aspecto de importancia al determinar el buen funcionamiento de la estructura urbana de las ciudades, son las “reglas” a través de las cuales se regula la interacción de las administraciones públicas y los actores privados; por medio de estas reglas se deberá buscar la reducción o eliminación de incertidumbres, fomentar la capacidad de adaptación a situaciones cambiantes y la creación de sinergias que se producen en el medio urbano.

Por tal motivo para el buen funcionamiento de las ciudades, desde el punto de vista de su eficiencia económico-social, se requiere la existencia de instituciones representativas, cercanas a los diversos agentes urbanos, que actúen según programas definidos, de reglas claras que garanticen la objetividad pública y faciliten las relaciones público-privadas; en otras palabras se requiere un gobierno elegido democráticamente, a través de procesos de elección transparentes y con un marco jurídico moderno y eficiente, que facilite la interacción entre los diversos agentes públicos y privados, por lo cual no es suficiente contar con procesos de elección a puestos públicos, con leyes y reglamentos, si no que éstos realmente sean eficientes, ya que se considera que la complejidad burocrática, la imprevisibilidad privada y la arbitrariedad generalizada, son los principales aspectos que obstruyen el buen funcionamiento de la estructura urbana de las ciudades, por lo tanto y a pesar de las ventajas competitivas que

la ciudad y su zona central puedan tener, la incertidumbre legal e inadecuadas u obsoletas normas, pueden obstaculizar las inversiones y adecuaciones espaciales necesarias para mejorar su entorno social y competitividad e inserción en el mercado global.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de las políticas públicas en relación a los aspectos económicos en el proceso de planeación de la región del Soconusco, en el aspecto económico, ya que es percepción de seguridad y cobijo el encontrar apoyo político para poder emplearse.

ANÁLISIS DEL EMPLEO URBANO

En la presente publicación; el autor, en relación al marco de la reestructuración económica y la flexibilidad laboral de las últimas décadas, hace un análisis comparativo de la calidad de empleo entre los asalariados con estudios superiores, en Tijuana y la Zona Metropolitana de Monterrey, ciudades del norte de México caracterizadas por su importante dinámica económica e industrial; para ello se utiliza la Encuesta Nacional de Empleo Urbano de 1994 a 2002.

Encontramos que las condiciones de empleo de los asalariados con estudios superiores aún mantienen ventajas con respecto a quienes tienen menor escolaridad, a pesar de algunas tendencias *precarizantes*, especialmente en lo referente a carencia de seguridad social y el alargamiento de la jornada de trabajo en Tijuana, mientras que en la ZMM se muestra una mejora de la calidad del empleo

México existe una inquietud creciente por el destino de los egresados del sistema de educación superior. Aunque el tema ha sido abordado desde los años setenta (Muñoz Izquierdo, 1979 y 1992), recientemente algunos informes han señalado niveles de subempleo importantes (ANUIES, 2003) y condiciones de trabajo desventajosas tratándose de un sector generalmente privilegiado en el mercado laboral.

Sin embargo, otras investigaciones subrayan que, a pesar de la creciente oferta de egresados.

Los ingresos de los estratos laborales con estudios superiores mantienen una diferencia notable con respecto a trabajadores con niveles de escolaridad menor a la universidad (Meléndez, 2003; García y De Oliveira; 2003; Llamas y Garro, 2003; Planas, 2004).

Es posible que las informaciones recientes obedezcan a una coyuntura influida negativamente por el escaso crecimiento de la economía mexicana tras la crisis estadounidense de septiembre de 2001. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática (INEGI, 2004) de enero a diciembre de 2003 se registró una tasa de desempleo de 3.25%, de modo que a finales de ese año, poco más de un millón 300 mil personas no tenían trabajo. A mediados de 2004 esta cifra sobrepasaba 4% de la población económicamente activa (PEA). Del total de desempleados, más de 500 mil eran profesionistas.

El significado de este dato se puede matizar pues, como es sabido, en las sociedades latinoamericanas, donde no existen seguros de desempleo, los más pobres no pueden dejar de trabajar y desempeñan actividades en la economía informal por lo que la cifra de desempleo de los sectores con menor educación no es elevada. Por otro lado, entre los egresados con

educación superior la falta de empleo puede significar un compás de espera en busca de uno acorde con las expectativas educativas, durante el cual la familia se encarga de su subsistencia. En todo caso, las cifras son un síntoma de un mercado laboral donde la *credencialización* contribuye a aumentar la competencia.

Por lo anterior, el tema de los *rendimientos de la educación superior* –en la terminología de la teoría del capital humano– suscita el interés de la sociedad. Por un lado, pone en entredicho el aspecto funcional del sistema educativo en relación con el mercado laboral, es decir la utilidad de la formación como la mejor herramienta para acceder en buenas condiciones a un trabajo asalariado o por cuenta propia; por el otro, exacerba las dudas de los propios sujetos dispuestos a cursar un estudios superiores sobre su destino laboral y aviva el debate público acerca de las carreras con mejores *salidas* hacia el mercado de trabajo.

En este panorama general, no sólo es necesario tomar en cuenta la temporalidad del fenómeno y su relación con los ciclos económicos, sino que resulta muy útil considerar la variable espacial pues, como se sabe, en México, desde los años ochenta, la evolución del mercado de trabajo y de la economía mexicana presenta claras diferencias según las regiones consideradas.

En general, a partir de la reconversión iniciada en esa década, las ciudades del norte del país obtuvieron mejores resultados en lo que se refiere a creación de empleo e ingresos de los asalariados.

La calidad del empleo de los asalariados con educación superior tomando únicamente dos aglomeraciones urbanas del norte de México: Tijuana, Baja California, y la Zona Metropolitana de la ciudad de Monterrey (ZMM), Nuevo León, entre 1994 y 2002, último año en que se tuvo acceso a la Encuesta Nacional de Empleo Urbano (ENEU). La elección de ambas ciudades se justifica por las características diferenciadas de su industrialización y de sus mercados de trabajo.

Monterrey tiene una fuerte tradición comercial e industrial desde mediados del siglo XIX, con un importante ritmo de crecimiento durante todo el XX. Ahí surgieron y se desarrollaron pequeñas, medianas y grandes empresas, de muy diversos giros, pertenecientes a grandes grupos industriales (Pozos, 1996:58, Pozas, 2003) que propiciaron el desarrollo de servicios de logística, profesionales y de administración empresarial.

El *expertise* que ostenta la ciudad de Monterrey trata de ser imitado por industriales y empresarios de todo el país. Esta evolución ha conformado un mercado laboral con un nivel de escolaridad superior al promedio nacional, donde el segmento profesional tiene una gran importancia.

De esta forma, la economía y el mercado de trabajo regiomontanos revelan las transformaciones que el modelo de sustitución de importaciones experimentó en un ámbito territorial donde las empresas buscaron formas de competir ante las nuevas condiciones surgidas por la apertura comercial.

Tanto Monterrey como Tijuana se distinguen por una dinámica particular, se encuentran ubicadas en estados fronterizos por lo que están muy vinculados con Estados Unidos y enfrentan condiciones de reestructuración y flexibilidad aunque con diferentes tipos de industria: en Monterrey asociada con el capital nacional desde finales del siglo XIX y estrechamente relacionada con un sector de servicios profesionales innovadores; mientras que en Tijuana,

desde hace tres décadas surgió un sector maquilador de grandes empresas extranjeras – asiáticas o estadounidenses– ligadas con la industria de productos electrónicos –especialmente del televisor– y de servicios médicos; su mercado laboral tiene dos características importantes: un crecimiento acelerado por la llegada de migrantes de otros estados de la república y una fuerte relación con el estado de California, Estados Unidos, donde se emplea alrededor de 8% de la PEA tijuanaense.

No resulta exagerado decir que Tijuana es una de las ciudades “maquiladoras” por excelencia y Monterrey resulta un mercado característico del modelo de sustitución de importaciones reestructurado a partir de los años ochenta.

Por lo anterior, resulta interesante analizar el comportamiento de la calidad del empleo en dichas ciudades durante la década de los noventa.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento del comportamiento del empleo en relación a los aspectos económicos en el proceso de planeación de la ciudad de Monterrey, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

RELACION ENTRE POLITICA, EMPLEO Y SERVICIOS PUBLICOS

En la publicación “evolución reciente del empleo en México”, Lopez, g. Julio, examina cómo se ha comportado la ocupación en el curso del proceso de modernización y cambio estructural que ha vivido la economía mexicana durante la última década.

A partir de 1982 en adelante, el crecimiento del empleo en el sector formal de la economía ha estado muy por debajo de las necesidades de generación de fuentes de trabajo estables y adecuadamente remuneradas que se le plantean a México. Esta situación, que puede calificarse como de desequilibrio estructural del mercado formal de fuerza de trabajo, no se corrigió durante los años 1988-1994, en que la economía mexicana, después de haberse mantenido estancada, entró una etapa de expansión económica moderada bajo una nueva estrategia de crecimiento. Al contrario, ella se hizo más aguda. (Lopez).

Hace ver que hay tres razones por las cuales el desequilibrio estructural arriba señalado se agravó.

- En primera término el crecimiento del producto resultó insuficiente; y en realidad estuvo bastante por debajo del que alcanzó México en etapas anteriores de su desarrollo.
- En segundo término ocurrió una aceleración del ritmo de crecimiento de la productividad del trabajo en el sector formal de la economía.
- Por último, aumentó la tasa de participación de la población en edad de trabajar, como resultado de la caída del poder de compra de la población, la que estimuló una búsqueda de ocupación remunerada de un número adicional de miembros de la familia.

Algunas de las características distintivas de la economía mexicana son:

- Una tasa de desempleo abierto reducida,
- Una alta ocupación en el sector informal de la economía, salarios bajos
- Una escasa participación de los salarios en el producto son

El desempleo abierto es y ha sido en México históricamente pequeño, pero la participación del empleo informal en el total del empleo es muy alta, y ha venido creciendo. Por otro lado, entre 1992 y 1997 el promedio del salario mínimo fue de apenas 100 dólares (de los EU) al mes, y en 1994 aproximadamente 20 por ciento del total de los asalariados y cerca del 14 por ciento de la población trabajadora ganaba un salario mínimo o menos; y en ese mismo año el salario medio era cercano a los 395 dólares mensuales (INEGI 1994). Finalmente, la participación de los salarios en el PIB fue de alrededor del 30 por ciento en promedio para el periodo 1980-1996.

Estudia algunos aspectos del mercado de trabajo en México, con especial énfasis en el empleo, en particular, interesa examinar cómo se ha comportado la ocupación en el curso del proceso de modernización y cambio estructural que ha vivido la economía mexicana durante la última década.

La investigación adopta un enfoque muy sencillo, en el que se reconoce que el equilibrio del mercado de trabajo exige que el crecimiento de la demanda de fuerza de trabajo sea equivalente al crecimiento de la oferta de la misma. Se acepta que la tasa de crecimiento de la demanda de fuerza de trabajo es igual a la tasa de crecimiento del producto menos la tasa de crecimiento de la productividad del trabajo. Se admite también que la tasa de crecimiento de la oferta de fuerza de trabajo es igual a la tasa de crecimiento demográfica de la población en edad de trabajar, más la tasa de crecimiento de la participación en actividades económicas de esa población.

A partir de 1983, México reformó drásticamente sus políticas económicas. Las restricciones al comercio internacional se eliminaron, y en particular el control de importaciones y las tasas arancelarias se redujeron violentamente entre 1985 y 1987. Junto con ello, los movimientos de capitales se liberaron, el papel del estado se redujo simultáneamente con un incremento del papel del sector privado, y el sector financiero nacional fue privatizado y desregulado (Lustig, 1992; Mántey, 1996; OCDE, 1992).

A pesar de estas reformas o debido a ellas, los logros económicos fueron extremadamente modestos. Téngase en cuenta que tan sólo entre 1983 y 1994 el PIB percapita cayó a una tasa anual de 0.9 por ciento (11 por ciento global). Es verdad que esta caída ocurrió como consecuencia de dos choques externos, el primero en 1982 (la crisis de la deuda) y después en 1986 (la caída en los precios del petróleo). Pero aún durante la recuperación económica de 1988-1994, cuando no ocurrieron choques externos negativos, el crecimiento percapita promedió solamente 1.2 por ciento anual. En contraste, durante los años sesenta y setenta el PIB per-capita creció a una tasa anual promedio de 3.6 por ciento (ver, entre otros, Brailovsky et. al. 1989; López, 1991 y 1998; Ros, 1995). Naturalmente, el deficiente desempeño de la economía afectó negativamente el comportamiento del empleo, así como la evolución de los salarios.

El movimiento sindical de México es estructuralmente débil y la sindicalización es baja. Por ejemplo, estudios elaborados por la STPS (Secretaría del Trabajo y Prevención social) estimaban que a fines de los setenta la tasa de sindicalización del país era de 36 por ciento, y que esa tasa habría descendido con posterioridad a esa fecha (STPS, 1994).

De otra parte, en las manufacturas el porcentaje de empresas donde existen sindicatos, respecto del total de empresas, nunca ha sobrepasado el 20 por ciento. Sin embargo, históricamente el movimiento sindical (oficial) ha tenido un importante peso en el PRI, el partido

en el poder (Partido Revolucionario Institucional), y los líderes sindicales han recibido normalmente puestos en el Congreso (algunas veces también en el gobierno).

La negociación salarial en México ha estado históricamente descentralizada. Los representantes de los sindicatos más importantes junto con los representantes de las organizaciones empresariales y del gobierno, negocian cada año --excepto en ocasiones especiales-- los salarios mínimos. Los trabajadores negocian sus salarios en el ámbito de las empresas, en general, la negociación salarial fue muy libre hasta 1987, cuando el gobierno implementó los así llamados Pactos. Estos han sido acuerdos tripartitos entre representantes de los trabajadores, de los empresarios y el gobierno, establecidos a fin de controlar las presiones inflacionarias.

De acuerdo con los Pactos, los trabajadores debían poner un límite a sus demandas salariales y las empresas tenían que poner un tope a sus márgenes de ganancias, mientras el gobierno tenía que moderar sus gastos. Con nombres diferentes, los Pactos han estado vigentes hasta hoy, aunque después de la crisis de 1995 su incidencia en la negociación salarial se ha reducido.

En la nueva estrategia económica de México, supuestamente la tasa de crecimiento del empleo (formal) tendría que aumentar, básicamente por dos razones.

- En primer lugar, gracias al incremento en la tasa de crecimiento del producto por encima de su tendencia y, en segundo lugar, debido a una elevación de la elasticidad-producto del empleo. Se esperaba que dos factores trajeran consigo la elevación de esa elasticidad. Uno, un cambio en la estructura de la producción a favor de los bienes intensivos en trabajo, en los cuales México tiene una ventaja comparativa.
- Segundo, dada la caída en el salario, debería haber una tendencia a usar tecnologías intensivas en trabajo, haciendo de esta manera más rentables las tecnologías poco intensivas en capital y donde la productividad del trabajo es más baja que el promedio.

México deberá crear cada año alrededor de un millón de nuevos empleos para sostener la demanda del mismo. Sin embargo, durante todo el periodo 1982-1994 se generaron menos de dos millones de nuevos empleos en el sector formal de la economía.

No obstante, la caída en el crecimiento de la demanda de fuerza de trabajo no precipitó un gran aumento en la tasa de desempleo abierta. Ésta alcanzó su máximo en 1983, 8.2 por ciento, pero excepto por ese año, no ha sobrepasado el 6.5 por ciento, probablemente debido a la falta de seguro de desempleo en México. Sin embargo, si se incluye a los trabajadores desalentados así como a los desempleados involuntarios, además de los abiertamente desocupados, la tasa de desempleo ha sido cercana a 10 por ciento en promedio; y a mediados de 1995 ella subió casi a 12 por ciento. De otra parte, la participación del empleo informal sobre el total del empleo parece haberse incrementado considerablemente.

A partir de 1982 en adelante, el crecimiento del empleo en el sector formal de la economía ha estado muy por debajo de las necesidades de generación de fuentes de trabajo estables y adecuadamente remuneradas que se le plantean a México. Esta situación, que puede calificarse como de desequilibrio estructural del mercado formal de fuerza de trabajo, no se corrigió durante los años 1988-1994, en que la economía mexicana, después de haberse mantenido estancada, entró una etapa de expansión económica moderada bajo una nueva estrategia de crecimiento. Al contrario, ella se hizo más aguda.

Hay tres razones generales por las cuales el desequilibrio estructural arriba señalado se agravó.

- La primera razón está asociada con el hecho que el crecimiento del producto resultó insuficiente; y de hecho estuvo bastante por debajo del que alcanzó México en etapas anteriores de su desarrollo.
- La segunda razón tiene que ver con la aceleración del ritmo de crecimiento de la productividad del trabajo en el sector formal de la economía. Estas dos razones están referidas a la demanda,
- La tercera y última razón considera la oferta de fuerza de trabajo. Concretamente, se trata del aumento de la tasa de participación de la población en edad de trabajar, que surgió como resultado de la caída del poder de compra de la población, y que estimuló una búsqueda de ocupación remunerada de un número adicional de miembros de la familia.

La aceleración del ritmo de crecimiento de la productividad del trabajo en las actividades formales estuvo ligada muy de cerca al proceso de modernización y de cambio estructural de la economía de México, y muy especialmente a la mayor participación de los intercambios externos en la demanda agregada y en la producción.

De una parte, ante la necesidad de enfrentar un mercado internacional muy competitivo, y en presencia de un mercado doméstico también más exigente, las empresas nacionales se vieron forzadas a elevar su inversión, y a adoptar medidas de modernización y cambio organizativo, que redundaron en un progreso técnico más veloz y en una elevación del ritmo de aumento de la productividad del trabajo al nivel de cada empresa y de cada rama de actividad económica. De otra parte, el cambio en la composición de la demanda, elevó el peso relativo en la producción de aquellas ramas y sectores en donde la productividad del trabajo es comparativamente alta, lo que debido a un efecto de composición trajo consigo una elevación del ritmo promedio de crecimiento de la productividad del trabajo de toda la economía. Si la tasa de crecimiento de la productividad del trabajo al nivel de cada rama de actividad económica no se hubiera acelerado, y si la estructura de la demanda y de la producción se hubieran mantenido estables, entonces el empleo generado podría haber sido considerablemente más elevado que el que de hecho se generó.

El debilitamiento del ritmo de crecimiento del producto también se encuentra asociado con la mayor inserción internacional de la economía. En el curso de la evolución reciente de la economía de México, tuvo lugar una elevación considerable del coeficiente de importaciones. Este fenómeno se debió, por una parte, a la pérdida de competitividad de los bienes de fabricación nacional, y por otra a la apertura del mercado interno a las importaciones. Un factor adicional se relaciona con las exigencias que sufrieron las firmas, derivadas de una competencia más aguda, de utilizar insumos muy específicos que, en el corto plazo y en ausencia de una política industrial, no pudieron fabricarse en México.

Como resultado del alza del coeficiente de importaciones, se debilitaron los eslabonamientos productivos inter-sectoriales, reduciéndose por consiguiente el efecto multiplicador de los componentes autónomos de la demanda agregada sobre la producción y sobre el empleo.

Dicho con otras palabras, para un mismo ritmo de expansión de esos componentes de la demanda, la tasa de crecimiento inducida del producto y del empleo resultaron menores que en el pasado. Si el coeficiente de importaciones no se hubiera elevado tanto como lo hizo, se

habría podido aplicar una política económica más expansiva, que hubiera permitido alcanzar un mayor ritmo de crecimiento de la producción y del empleo, sin que ello hubiera traído consigo un mayor deterioro de la balanza de cuenta corriente que el que efectivamente se logró.

La agudización del desequilibrio estructural del mercado de trabajo generó, entre otras, tres importantes consecuencias.

- En primer lugar, tendió a rebajar los salarios reales, especialmente aquellos de los trabajadores de menor calificación y cuyas remuneraciones siguen de cerca la evolución de los salarios mínimos. Como corolario, empeoró la distribución del ingreso, tanto al interior de la clase asalariada como en el conjunto de la economía. Es importante destacar que la caída de los salarios no habría contribuido, por sí misma, a estimular una mayor demanda de fuerza de trabajo puesto que, según nuestros resultados, no existe una asociación directa entre salarios y empleo.
- Una segunda consecuencia de ese desequilibrio estructural, fue el aumento de la tasa de participación en actividades laborales de la población en edad de trabajar. Este comportamiento, por así llamarlo “anómalo” de la oferta de fuerza de trabajo, en que la cantidad ofrecida sube cuando caen de las remuneraciones, se puede entender fácilmente considerando las necesidades de subsistencia de las familias. En efecto, el número de miembros ocupados por familia tuvo que elevarse, debido al desplome de los salarios reales, y la consiguiente necesidad de compensar la caída de los ingresos por ocupado mediante un alza del número de personas ocupadas en cada núcleo familiar.
- Una tercera consecuencia del desequilibrio entre la demanda y la oferta de fuerza de trabajo, fue la elevación del empleo en el sector informal de la economía, mientras la tasa de desempleo abierta se mantenía a todo lo largo del período en niveles más bien bajos.

Los trabajadores desplazados del sector formal, y una proporción creciente de los nuevos demandantes de empleo, debieron buscar ocupación en las actividades informales con mayor ahínco que en el pasado. El aumento del peso relativo de las actividades informales provocó una desaceleración del ritmo de crecimiento de la productividad promedio del trabajo y un aumento de la elasticidad-producto del empleo, a escala de toda la economía.

La posibilidad de realizar actividades económicas informales, coadyuvó a moderar el empobrecimiento que sufrieron las familias de menores recursos. Asimismo, el aumento de la producción y empleo en el sector informal posiblemente haya contribuido a generar niveles de demanda agregada un poco superiores que los que hubieran prevalecido en otras circunstancias. Sin embargo, por sus bajos niveles de productividad y competitividad, por los reducidos ingresos que prevalecen en él, y por la escasa demanda agregada que puede generar, el aporte que puede hacer el sector informal al ingreso familiar y a la macroeconomía es muy limitado.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento del comportamiento del empleo en relación a los aspectos económicos en el proceso de planeación de la ciudad de Monterrey, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

ANÁLISIS DEL EMPLEO URBANO

El problema teórico de la *crisis del trabajo* adopta varias formas, aunque se le ha querido reducir a una de ellas, la del *fin del trabajo*, según RIFKIN.

1. La crisis de la actividad laboral como centro de la creación de identidad de sujetos sociales, que es una preocupación de los sociólogos ex-marxistas y postmodernos (Jáuregui, 1998), lo es también de las doctrinas del Management en tanto identidad con la empresa, pero no de los economistas neoliberales.
2. La crisis del trabajo como núcleo de la acumulación del capital, negación de toda teoría del valor trabajo como anticuada, afirmación del mercado como mecanismo de fijación de los precios frente a los enfoques productivistas (Pérez, 1997). Se le relaciona con dos procesos de gran importancia actual: el sobredimensionamiento del sector financiero, sin relación estricta con la economía real, y la nueva etapa de automatización de los procesos productivos, en la cual el trabajo se reduce sustancialmente frente al capital constante. Dos extensiones de esta polémica serían las de la Globalización (Waters, 1995) y sus tendencias a la homogeneidad económica internacional, y la de la convergencia en Modelos de Producción (De la Garza, 2000) en el nivel mundial.
3. La crisis de la centralidad del trabajo en la sociedad postindustrial (Touraine, 1999).
4. El significado que estas formas de la crisis del trabajo adquiere para América latina (De la Garza, 2000), u otras regiones del planeta.

Se dice que la sociedad industrial tenía como paradigma al trabajo. Esto es algo más que la centralidad del trabajo en el conjunto de relaciones sociales con miras a la construcción de identidad, es más que la reivindicación de la teoría del valor trabajo. Se trata del valor cultural que la sociedad dio al trabajo. Este valor no existió antes de la sociedad industrial, aunque hubo movimientos como el calvinismo que lo reivindicaron todavía con escasa base material. Esto que podríamos llamar la construcción paradigmática del trabajo como valor central de la sociedad no puede verse desligada, como construcción social, del desarrollo material del capitalismo pero tampoco de las relaciones y capacidades de las fuerzas sociales y políticas (Linhart, 1997). En los inicios de la revolución industrial se impuso la idea de que la fuente de toda riqueza se encuentra en el trabajo; esta idea sirvió de base a K. Marx para reivindicar la construcción de una sociedad de los trabajadores sin capitalistas. Sin embargo, la teoría neoclásica cambió los términos de importancia del trabajo, era ahora el mercado y no el trabajo el que estructuraba a la sociedad. Este cambio de concepción no fue gratuito, correspondía a las grandes movilizaciones obreras de la primera y segunda internacional, a la formación de los partidos obreros, socialistas, anarquistas y comunistas. En este período, que va de mediados del siglo XIX a la crisis de 1929 el concepto de trabajo como *work* se transformó como resultado del desarrollo capitalista y de las luchas de los trabajadores en *labor*, es decir, no se trataba solamente de la actividad productiva sino de ésta que servía de fundamento a la actividad política. La revolución de Octubre y la crisis de 1929 acondicionaron

la reforma del capitalismo, el trabajo ya no podía declararse como en la teoría neoclásica, un factor más de producción, ni los sindicatos declararse ilegales; en esta medida el capitalismo tenía que convivir en las concepciones con labor, y la centralidad del labor sirvió de base a la construcción del socialismo, pero también de los estados benefactores y de los sistemas de relaciones industriales. (De la Garza).

En los años cincuenta Friedman se preguntaba hacia dónde iba el trabajo humano, la respuesta era optimista, motivada por los primeros procesos de automatización que supuestamente liberarían del trabajo taylorizado y permitirían el incremento del tiempo libre, también por la institucionalización del movimiento obrero en los países desarrollados. Sin embargo, a esta euforia modernizante siguió un período corto de gran conflictividad y las visiones optimistas fueron substituidas por otras como las de Braverman. Los límites de la acumulación de la posguerra y sus sistemas de relaciones industriales con sus pactos sociales llevaron a la transformación del modelo económico y al neoliberalismo y a la reestructuración productiva y de los mercados de trabajo. De ahí a la crisis del trabajo como elemento central del nuevo paradigma social, solo hubo que esperar pocos años. (De la Garza).

Es decir, además de procesos materiales como la decadencia de la manufactura frente a los servicios o los procesos de automatización, fueron las relaciones de fuerza entre empresarios y trabajadores las que determinaron la crisis paradigmática del trabajo. El trabajo no solo fue substituido en la producción manufacturera y se extendió un tipo de trabajador que no era el típico de la sociedad industrial sino que sus organizaciones fueron derrotadas, sus proyectos declarados obsoletos o promotores de la crisis económica; con ello el trabajo perdió en salario y empleo pero principalmente en la consideración de la sociedad. Hasta mediados de los setenta era muy aceptada la centralidad del trabajo en las relaciones sociales, a partir de los ochenta los intelectuales se dividen entre aquellos que hablan del fin del trabajo a partir de marcos teóricos amplios más que de investigación empírica concreta y los que desde diversas disciplinas como la sociología del trabajo, las relaciones industriales, etc., han seguido los derroteros de la reestructuración productiva y de los mercados de trabajo. La declinación del trabajo es sobre todo por la marginación de los trabajadores y sus organizaciones; es una crisis de deslegitimación. Su pérdida de centralidad no la ha substituido la simple fragmentación posmoderna sino otra centralidad: la del capital y la del empresario como sujeto. No solo los liberales han contribuido a marginar al trabajo en la teoría, también han sido los posmodernos con la reivindicación de la fragmentación y la imposibilidad de sujetos e identidades amplios, así como la corriente de Offe, que parte en este problema de las consideraciones de Gorz.

Pero es difícil sostener la tesis de la desarticulación absoluta; en todo caso las relaciones sociales pueden articularse y desarticularse, sin llegar, ciertamente, a formar un todo. La propia acción, consciente o no, puede crear articulaciones, es más, una parte importante de las articulaciones sociales son imaginarias, los mundos de vida, pueden estar articulados en las prácticas cotidianas o simplemente en la cabeza de los individuos, pero tener efectos prácticos tan reales como las primeras, constituyéndose no solo comunidades de relaciones cara a cara, sino sobre todo comunidades imaginarias.

La crisis del trabajo es una realidad, no como fin del trabajo sino como pérdida de legitimidad en una guerra que duró veinte años y de la cual la clase obrera y sus proyectos históricos fueron derrotados. Sin embargo, el reinado del neoliberalismo no es el de la uniformización global de condiciones de vida y de trabajo, sino el de una profunda diferenciación, el de una nueva situación social internacional. Además, como lo demuestran muchas investigaciones empíricas nacionales, la declinación simbólica del trabajo es en lo

público, pero no en lo privado; el trabajo sigue ocupando un segundo lugar entre los aspectos de la vida más importantes de la gente común después de la familia.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento del comportamiento del empleo en relación a los aspectos económicos en el proceso de planeación de la ciudad de Monterrey, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

Gustavo Garza comenta en su publicación “Monterrey en el contexto de la globalización económica de México”, que el sistema urbano mexicano en 1995 estaba constituido por 350 ciudades que concentran 58.7 millones de habitantes, ubicándose en la cúspide seis áreas metropolitanas que tienen más de un millón de habitantes: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, León y Tijuana, estas seis ciudades absorben 47.2% del total de la población urbana nacional y alrededor del 50% del producto interno bruto no agrícola.

La apertura de México al mercado internacional y su inserción dentro del bloque económico norteamericano, no ha sido acompañada por una política urbana nacional que establezca los paradigmas territoriales que sean funcionales y permitan el éxito de ésta estrategia. Sin embargo, las diferentes ciudades de la república se encuentran realizando esfuerzos individuales para enfrentar los retos que implica la globalización económica en términos de construir la infraestructura necesaria para la población y las actividades productivas, agilizar la gestión urbana, planear el desarrollo metropolitano, etcétera, que les permita intentar competir con las ciudades de otros países, principalmente con sus contrapartes norteamericanas y canadienses.

Municipio	Población Total a/		
Acacoyagua	16,814	8,436	8,378
Acapetahua	27,580	13,891	13,689
Cacahoatán	43,811	21,417	22,394
Escuintla	30,068	14,786	15,282
Frontera Hidalgo	12,665	6,229	6,436
Huehuetán	33,444	16,355	17,089
Huixtla	51,359	24,914	26,445
Mazatán	26,573	13,165	13,408
Metapa	5,033	2,432	2,601
Villa Comaltitlán	27,899	13,850	14,049
Suchiate	35,056	17,171	17,885
Tapachula	320,451	154,221	166,230
Tuxtla Chico	37,737	18,487	19,250
Tuzantán	28,137	13,896	14,241
Unión Juárez	14,089	6,883	7,206
Región X. Soconusco	710,716	346,133	364,583

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.

a/ Incluye una estimación de población a nivel estatal de 55,062 personas que corresponden a 18,354 viviendas sin información de ocupantes (estatal).

En su publicación “Globalización y crisis financieras en america latina”, Roberto Frenkel menciona que el proceso moderno de globalización financiera cumple tres décadas. Sus inicios pueden fecharse entre 1971 y 1973, en el período en el cual Estados Unidos liberó la atadura del dólar al oro y se adoptó la flotación de las monedas de los principales países desarrollados. El abandono del sistema de tipos de cambio fijos que regía desde los acuerdos de Bretton Woods traspasó el riesgo cambiario al sector privado y estimuló el desarrollo de los mercados de cambio y sus derivados.

Otro hito inicial es el aumento del precio del petróleo decidido por la OPEP en 1973. El primer “shock petrolero” generó fuertes desequilibrios comerciales, que debieron ser financiados. El mercado de “eurodólares” tuvo entonces un fuerte aumento de demanda, al mismo tiempo que el superavit de los países exportadores de petróleo le proveía abundante liquidez.

La globalización financiera es un proceso histórico en dos dimensiones. En una, la globalización está representada por el creciente volumen de transacciones financieras a través de las fronteras. En la otra dimensión, es la secuencia de reformas institucionales y legales que se fueron realizando para liberalizar y desregular los movimientos internacionales de capital y los sistemas financieros nacionales.

Los avances cuantitativos y los cambios institucionales y legales se incentivaron mutuamente. La competencia en los mercados de capitales jugó un importante papel impulsor. El menor costo de los intermediarios internacionales desregulados puso presión para la reducción de costos y menores regulaciones en los ámbitos nacionales.

Nuevas oportunidades abiertas en algunos países impulsaron la desregulación de las transacciones entre países. Las reformas y el aumento de los flujos de capital se aceleraron notablemente en la década de los noventa.

La creciente integración financiera involucró e involucra principalmente a los países desarrollados. Sin embargo, es destacable que las mayores economías de AL fueron parte del proceso de globalización desde sus etapas iniciales. Brasil primero y más adelante México, Venezuela, Argentina y Chile fueron importantes receptores de capital en los años setenta. Estos dos últimos países, junto con Uruguay, fueron entonces pioneros de drásticas reformas liberalizantes que anticiparon las que se generalizarían en los años noventa.

La participación de la región en la globalización financiera tuvo una discontinuidad con la crisis de la deuda de los años ochenta. La crisis impuso un hiato de unos ocho años, en los cuales desapareció el financiamiento voluntario. Luego, en los noventa, AL se reincorporó vigorosamente al proceso, ejecutando drásticas reformas y constituyéndose en receptora de crecientes flujos (y reflujos) de capital.

Así como se cita la moratoria mexicana de 1982 como inicio del período de crisis de la deuda, puede citarse la firma del primer acuerdo Brady por parte de México como hito del comienzo de la etapa más reciente.

La inserción financiera en la “década perdida”

El primer período de auge de los flujos de capital hacia las economías en desarrollo tuvo un abrupto final con profundas crisis financieras y externas en los años 1981 y 1982. Las crisis fueron seguidas por la nacionalización de gran parte de las deudas privadas externas — a través de diferentes mecanismos nacionales — y por el establecimiento de un arreglo institucional bajo el cual la financiación externa de cada país debía ser intermediada por la negociación con los bancos acreedores y el FMI. Durante este lapso la región operó bajo un régimen caracterizado por dos hechos estilizados: i) el financiamiento externo estaba racionado y ii) las negociaciones con los acreedores y los organismos financieros multilaterales impusieron generalmente transferencias netas al exterior de magnitud macroeconómica importante.

Consecuentemente, no cabría decir que en los años ochenta la región se “desvinculó” del proceso de globalización. La región estaba prácticamente imposibilitada de obtener nuevo financiamiento voluntario, pero siguió fuertemente ligada al sistema internacional a través del servicio negociado de las deudas contraídas en el período previo.

Más adelante, a consecuencia de su temprana inserción en la globalización financiera y del desastre económico a que eso condujo, varias economías de la región, particularmente las de mayor tamaño, entraron al nuevo período de auge financiero de los años noventa con la herencia de una importante deuda externa.

Hechos e ideas en la década de los noventa

Luego de su reinsertión a principios de los años noventa, la región experimentó un período de auge de flujos de capital que tuvo abrupto final con la crisis mexicana.

El período de retracción fue corto y fue seguido de un nuevo auge, esta vez con un mayor peso de la IED. Este comportamiento cíclico parece haberse extinguido con la crisis asiática, como se verá más adelante. En el primer auge de los noventa primaba la idea de que se estaba en los primeros momentos de un largo período de crecimiento de los flujos de capital hacia los mercados emergentes, manifestación de una continua profundización financiera en el plano internacional. Tal era el diagnóstico básico en los organismos multilaterales y en los gobiernos de la región. La perspectiva era compartida en general por los inversores y los intermediarios internacionales. Se pensaba que el proceso tendería sin interrupciones a la integración completa de los mercados emergentes en un mercado global. La posibilidad de crisis era simplemente descartada. Menos consideración aún merecía la posibilidad de movimientos de manada como los que se verificaron posteriormente.

La extensión y magnitud del primer auge de los noventa estuvo relacionada con esa subestimación de riesgos por parte de los inversores, que contribuyó a alimentar la intensidad de los flujos en forma de una profecía autocumplida. La crisis mexicana y sus repercusiones revelaron los riesgos y mostraron la volatilidad. Pero también señalaron la posibilidad y eficacia de una intervención internacional de magnitud inédita, que permitió el cumplimiento de todos los compromisos financieros de México y otros países afectados por el contagio — principalmente Argentina. Esto definió el clima para un nuevo auge, que se extendió hasta la crisis asiática.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de la globalización en el proceso de planeación de la ciudad de Monterrey, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

Globalización no es sinónima de internacionalización. En sentido estricto es el proceso resultante de la capacidad de ciertas actividades de funcionar como unidad en tiempo real a escala planetaria. Es un fenómeno nuevo porque sólo en las dos últimas décadas del siglo XX se ha constituido un sistema tecnológico de sistemas de información, telecomunicaciones y transporte, que ha articulado todo el planeta en una red de flujos en las que confluyen las funciones y unidades estratégicamente dominantes de todos los ámbitos de la actividad humana. Así, la economía global no es, en términos de empleo, sino una pequeña parte de la economía mundial. Pero es la parte decisiva. (Castells).

La economía global incluye, en su núcleo fundamental, la globalización de los mercados financieros, cuyo comportamiento determina los movimientos de capital, las monedas, el crédito y por tanto las economías en todos los países. Los mercados de divisas cambian diariamente 1,5 billones de dólares, haciendo imposible para cualquier gobierno sostener su divisa en contra de turbulencias masivas de los mercados financieros. El desarrollo y creación de sofisticados productos financieros (derivados, nuevos tipos de futuros, opciones etc.) articulan valores bursátiles en distintos mercados, estableciendo su interdependencia a través de transacciones electrónicas que mueven miles de millones de dólares en segundos. Según algunos cálculos, el valor de mercado de la capitalización del total de productos financieros derivados en 1998 era equivalente a 12 veces el valor estimado del producto bruto total del planeta. No hay, hoy por hoy, control o regulación de los flujos globales de capital, lo que convierte a todas las economías, en dependientes del comportamiento de los valores de sus empresas, acciones y obligaciones, en los mercados financieros.

La globalización de la economía también incluye la importancia creciente del comercio internacional en el crecimiento económico, el aumento considerable de la inversión extranjera directa, la globalización de una parte esencial de la producción de bienes y servicios en torno a empresas multinacionales y a sus redes auxiliares, la interpenetración internacional de mercados de bienes y servicios, la formación de un mercado global de trabajadores de especial calificación (de los ingenieros de software a los futbolistas) y la importancia de las migraciones internacionales de mano de obra desplazada por las crisis económicas hacia zonas con mayores oportunidades de empleo y progreso.

Junto a la globalización económica en sentido estricto, asistimos también a la globalización de la ciencia, la tecnología y la información; la globalización de la comunicación, tanto en los medios de comunicación masiva y multimedia, como en las nuevas formas de comunicación a través de Internet; y, en una dimensión más siniestra, la globalización del crimen organizado tiende a penetrar las instituciones de gobiernos en numerosos países, con efectos perversos considerables sobre la soberanía y la legitimidad políticas.

El nuevo sistema global que se constituye a partir de redes de intercambio y flujos de comunicación es a la vez extremadamente incluyente y extremadamente excluyente. Incluyente de todo lo que tiene valor según los códigos dominantes en los flujos y excluyente de todo aquello que, según dichos códigos, no tiene valor o deja de tenerlo. En la medida en que la

globalización se ha desarrollado, esencialmente, como instrumento de articulación de mercados capitalistas, la rentabilidad económica (ya sea mediante ganancia o acrecentamiento del valor patrimonial, según los casos) se convierte en el criterio fundamental para la inclusión o exclusión en las redes globales. Se constituye así un sistema extraordinariamente flexible y dinámico, pero sometido a fuertes oscilaciones y a una dinámica competitiva que no admite tregua o error. Las redes globales articulan individuos, segmentos de población, países, regiones, ciudades, o barrios, al tiempo que excluyen otros tantos individuos, grupos sociales o territorios. Todos los países y territorios están atravesados por dicha lógica dual, de forma que se crean redes transnacionales de componentes dinámicos de la globalización, al tiempo que se segregan y excluyen segmentos sociales y territorios al interior de cada país, región o ciudad. Naturalmente, en proporciones altamente variables según las zonas del mundo en que opere la competitividad. Si en África, la gran mayoría de la población está excluida del sistema globalizado (aunque sufre las consecuencias de lo que ocurre en dicho sistema), en Estados Unidos la proporción oscila en torno al 20%, aunque en el centro-sur de Los Ángeles asciende al 30%. Esta geografía diferencial de la exclusión social se complica aún más con la geometría variable de la globalización, cuando turbulencias informativas en los mercados financieros propulsan sectores económicos y territorios hacia la prosperidad (valores Internet) o la desintegración (Indonesia, 1998) según procesos que sólo parcialmente responden a cálculos estrictamente económicos.

Las fuentes de productividad y competitividad en la nueva economía global dependen fundamentalmente de la capacidad de generación de conocimiento y procesamiento eficaz de la información. La cual depende, a su vez, de la capacidad cultural y tecnológica de las personas, empresas y territorios. En la economía informacional, la educación y la innovación se constituyen en fuerzas productivas directas. Pero siendo condiciones necesarias para el nuevo modelo de desarrollo, no son suficientes. Porque en la medida en que el excedente se transfiere al mercado financiero, el comportamiento del mercado financiero, sometido a percepciones de psicología colectiva y a turbulencias informativas de todo origen, influye decisivamente en la riqueza y la pobreza de las naciones. En este nuevo modelo de desarrollo informacional, la sociedad y las instituciones juegan un papel decisivo. Ello es así, por un lado, porque la productividad y competitividad dependen de la calidad de los recursos humanos y de la capacidad estratégica, de instituciones y empresas, para articular dichos recursos en torno a proyectos de inversión viables y sustentables. Por otro lado, porque la estabilidad social y política y el eficaz funcionamiento de las instituciones son factores psicológicos esenciales para los inversores globales, de cuyo comportamiento depende, finalmente, el valor de empresas y países en los mercados financieros.

La globalización, en su encarnación actual de capitalismo informacional desregulado y competitivo, supera a los Estados, pero articula a los segmentos dinámicos de las sociedades en todo el planeta, al tiempo que desconecta y margina a aquellos que no tienen otro valor que el de su vida.

Lo visto anteriormente será de gran importancia para alcanzar el entendimiento y comprensión de la globalización en el proceso de planeación de la ciudad de Monterrey, y así mismo, a la generación de un modelo de crecimiento de su área metropolitana.

VIII.VI. MARCO TEORICO PROCESAL

Es necesario evaluar las transformaciones que ha presentado la ciudad de Tapachula Chiapas y las ciudades cercanas, y determinar el patrón de crecimiento que lleva consigo, para así poder generar un modelo explicativo de dicho fenómeno.

Por medio de la determinación de una variable dependiente y tres variables independientes, buscaremos generar lo anteriormente mencionado.

Para el desarrollo de esto se ha determinado la variable dependiente el crecimiento urbano desde los enfoques de la vialidad y transporte, la planeación urbana y la población, así mismo la primer variable independiente se determinó como los aspectos geográficos con los enfoques físico – espacial, paisaje natural y paisaje urbano, como segunda variable independiente se determino a los aspectos sociales con enfoques en vivienda, sociedad y cultura y migración e inmigración, y como tercer variable independiente a los aspectos económicos, con enfoques en políticas públicas, empleo y la globalización, todo ello, para determinar el comportamiento expansivo de las ciudades antes mencionadas.

A continuación se describe cada una de las variables propuestas y los enfoques de ellas.

Variable: Crecimiento urbano

A través del análisis de esta variable, se evaluarán la vialidad y transporte, la planeación urbana que ha presentado a lo largo de su fundación hasta hoy en día y el comportamiento de los cambios en la población de la zona de estudio, esto claro tomando en cuenta que el crecimiento urbano lo consideramos dependiente de las determinantes geográficas, los requerimientos de la sociedad, y así mismo, la economía de la zona estudiada.

Variable: Aspectos Geográficos

A través de esta variable independiente, se pretende analizar en primera instancia como es que las determinantes físico – espaciales han influido en el crecimiento de las ciudades en estudio, de igual forma, las características del paisaje natural y urbano de la zona, identificando las causas de la expansión hacia determinadas zonas de llanuras, pastizales, etc.

Variable: Aspectos Sociales

Mediante esta variable independiente se pretende examinar como influye en el crecimiento de la ciudad la sociedad, enfocándonos específicamente en la determinación de áreas de vivienda, así como los requerimientos de ellas, es claro que esto tiene que ver mucho con la cultura de la población y así mismo la cantidad de población en si, tomando en cuenta la migración e inmigración del área estudiada.

Variable: Aspectos Económicos

En relación a esta variable se plantea un análisis de los aspectos ligados a la economía que pueden incidir en el crecimiento hacia determinado sector de la periferia, como es el caso de influir las políticas públicas, ya que muchos de los dueños de empresas privada, generalmente influyen en generar el crecimiento hacia tierras de ellos que generalmente se encuentran en la periferia, sin dejar de tomar en cuenta, la ubicación de centros de trabajo y la globalización.

Modelo para el Crecimiento de las ciudades fronterizas

Caso práctico: Región VIII. Soconusco, Chiapas, México.

Variable Dependiente		Variables Independientes					
VD1	Crecimiento Urbano	VI1	Aspecto Geográfico	VI2	Aspecto social	VI3	Aspecto Económico
E1	Vialidad y transporte	E1	Físico - espacial	E1	vivienda	E1	Políticas públicas
E2	Planeación urbana	E2	Paisaje natural	E2	Sociedad y cultura	E2	Empleo
E3	Población	E3	Paisaje urbano	E3	Migración e inmigración	E3	Globalización

VIII.VII. MARCO TEORICO CONCEPTUAL

VARIABLES	ENFOQUES	AUTORES	
CRECIMIENTO URBANO	VIALIDAD Y TRANSPORTE	1	Cal y Mayor, Rafael. Ingeniería de tránsito.
		2	Cal y Mayor, Rafael. Estacionamiento
		3	Consejo estatal del transporte La planeación del transporte: el caso Monterrey
	PLANEACION URBANA	4	Unikel, Luis. El desarrollo urbano en México.
		5	Jiménez Dorantes, Manuel. Autonomía municipal y planeamiento urbanístico.
		6	García, Roberto. Monterrey: ¿Consolidación metropolitana o megalopolización?.
	POBLACION	7	Sousa, Eduardo. Modelo metropolitano para el análisis de las tendencias de crecimiento poblacional
		8	Singer, Saul. Dinámica poblacional y desarrollo.
		9	García, Alejandro. La otra cara de la ciudad.
ASPECTOS GEOGRAFICOS	FISICO ESPACIAL	10	Fernandez, José. Planificación estratégica de ciudades
		11	Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad
		12	Bailly, Antoine La organización urbana. Teorías y modelos.
	PAISAJE NATURAL	13	Vernier, Jaques El medio ambiente.
		14	Schjetnan, Mario; Calvillo Jorge; Peniche, Manuel Principios de Diseño urbano - ambiental
		15	Metzgers, Pascale. Medio ambiente urbano y riesgos: elementos de reflexión.
	PAISAJE URBANO	16	Capel, Horacio La definición de lo urbano.
		17	Lizarraga Mollinedo, Carmen Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI.
		18	Narvaez Tijerina, Adolfo Benito El futuro de la vida urbana en el escenario de la globalización.
ASPECTOS SOCIALES	VIVIENDA	19	Gaceta Mexicana de administración pública Estatal y Municipal. La urbanización en Monterrey.
		20	Garza, Gustavo. Estructura urbana y gestión municipal en el área metropolitana de Monterrey
		21	Gilbert, Alan. La vivienda en América latina.
	SOCIEDAD Y	22	Rapoport, Amos. Aspectos humanos de la forma urbana.

	CULTURA	23	Pírez, Pedro. Actores sociales y gestión de la ciudad.	
		24	Castells, Manuel. Movimientos sociales urbanos	
	MIGRACION E INMIGRACION	25	Sobrino, Jaime. Migración interurbana en México.	
		26	Espinoza, Víctor. El dilema del retorno.	
		27	Durin, Séverine. Nuevo León, un nuevo destino de la migración indígena.	
	ASPECTOS ECONOMICOS	POLITICAS PUBLICAS	28	Arzaluz, Socorro. Gobierno, empresarios y gestión urbana.
			29	Bassols, Mario. Retos de la investigación urbana en México: gobiernos locales y ciudad.
30			BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información.	
EMPLEO		31	Alfredo Hualde / Arcelia Serrano. La calidad del empleo de asalariados con educación superior en Tijuana y Monterrey	
		32	López G., Julio. Evolución reciente del empleo en México.	
		33	De la Garza Toledo, Enrique. Problemas clásicos y actuales de la crisis del trabajo.	
GLOBALIZACION		34	Garza, Gustavo. Monterrey en el contexto de la globalización económica de México.	
		35	Frenkel, Roberto. Globalización y Crisis Financieras en América Latina	
		36	Castells, Manuel. Globalización, identidad y estado en América Latina.	

VIII.VIII. PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DE CIUDADES

Etapas básicas

La Planeación Estratégica es un proceso sistemático, creativo y participativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, que define el modelo futuro de desarrollo, que formula estrategias y cursos de acción para alcanzar dicho modelo, que establece un sistema continuo de toma de decisiones y que involucra a los agentes locales a lo largo de todo el proceso.

Las etapas son:

CONCEPTUALIZACION	ANALISIS	PROPOSICION	IMPLANTACION
Integración de las visiones sectoriales	Consideración del entorno	Concentración en temas críticos	Flexibilidad de decisión
Conjunción de equidad, competitividad y sostenibilidad	Comprensión de las relaciones entre ciudades		Participación de todos los agentes locales
Visión a largo plazo y compartida	Configuración de una oferta urbana competitiva	Orientada a la acción	Modernización de la administración
	Énfasis en la prospectiva		

La crisis en la Planificación Urbana, y los factores involucrados.

Acorde a Fernández Guell, la crisis en la planificación urbana consiste en la complejidad de definir analíticamente los valores, objetivos y modelos de comportamiento de la sociedad urbana, la multiplicidad de los sujetos implicados en la toma de decisiones públicas, y la incertidumbre para prever los resultados de cada alternativa, por ello, **la complejidad, la diversidad y la incertidumbre** son factores que han acompañado a la planificación urbana desde su nacimiento a finales del siglo XIX.

Sin embargo en realidad existen otros factores, como lo son:

- La filosofía neoliberal,
- La excesiva complicación técnica y lentitud de los procesos administrativos,
- La escasa transparencia y la elevada corrupción,

- El desbordamiento urbano de los límites administrativos
- La conflictividad soterrada entre las diferentes visiones profesionales sobre la ciudad.

Diferencias entre Planificación Estratégica y Planificación Urbana Tradicional.

Entre la planificación urbanística tradicional y la planeación estratégica de la ciudad existen una serie de rasgos diferenciales los cuales son:

- Predominio del proceso.- la planeación urbanística tradicional separaba diseño y ejecución, por lo cual no establecía un camino sistemático para gestionar la evolución de la ciudad. Por el contrario, el plan estratégico presta más atención al proceso que al producto, efectúa revisiones iterativas de sus determinaciones y elabora documentos con una función eminentemente persuasiva y promocional.
- Enfoque integrado y coordinado.- con el fin de superar la planificación sectorializada y descortinada del pasado, el plan estratégico persigue la integración de las visiones sectoriales, así como la coordinación horizontal y vertical entre los diversos niveles territoriales administrativos.
- Propuestas indicativas.- la planificación urbanística de corte tecnocrático se ha caracterizado por su fuerza o normativa y su poder vinculante a la hora de distribuir los usos de suelo. Este modelo ha limitado gravemente la participación local y ha propiciado la aparición de una planificación más indicativa, que pospone las actuaciones vinculantes al desarrollo detallado de los planes. Por el contrario, un plan estratégico no tiene fuerza legal y coercitiva, puesto que se fundamenta en un proceso participativo que recurre a incentivos y algún instrumento disuasorio, pero no a imposiciones unilaterales por parte de la administración pública.
- Orientación hacia la demanda.- en el pasado, los planes urbanísticos estaban muy orientados a la provisión de una oferta genérica, ya fuesen productos (suelo, infraestructura, equipamientos, etc.) o servicios (transporte, prestaciones sociales), todos ellos dirigidos a una demanda aparentemente homogénea e indiferenciada. Por el contrario, en el momento presente, los planes prestan mayor atención a la satisfacción de las necesidades específicas de los diversos segmentos de una demanda urbana (ciudadanos, empresas, visitantes, etc.), que se entiende más heterogénea y fragmentada que en el pasado.
- Superación de los límites administrativos.- hoy en día las grandes metrópolis presentan una configuración múltiple, policéntrica y discontinua en la que se desarrollan relaciones muy

fluidas y cambiantes. La nueva realidad metropolitana desborda los rígidos marcos impuestos por las delimitaciones administrativas y obliga a concebir regiones funcionales con un amplio abanico de criterios. La planificación estratégica aporta una concepción flexible y multisectorial que ayuda a analizar al fenómeno metropolitano en toda su dimensión sin interferir en su autonomía municipal.

- **Participación temprana y focalizada.**- la planificación estratégica pone en cuestión que haya que esperar a la aprobación de un avance de plan para abrir la participación pública. El objeto de la planificación estratégica es complementar y no sustituir los procesos de planificación sectoriales de corte tradicional que se elaboran en una ciudad. La utilización conjunta de ambos tipos de planificación ayuda a integrar actividades, asegurando que las guíe un propósito y una dirección comunes.

Diferencia entre Planeación Estratégica de Ciudades y Planeación Estratégica de Empresas.

Los instrumentos de gestión del sector privado no pueden trasladarse mecánicamente al sector público, ya que este presenta particularidades notables.

1. **Definición de la misión.** Las grandes compañías pueden describir su misión en una o dos frases, mientras que la complejidad y heterogeneidad de muchas ciudades dificulta esta breve definición.
2. **Nivel de consenso.** El plan de una empresa está fuertemente controlado por un grupo reducido de personas, mientras que en la elaboración del plan de una comunidad intervienen centenares de personas.
3. **Nivel de exposición pública.** En el ámbito empresarial, los medios de comunicación no están presentes en la toma de decisiones, mientras que en el sector público están desde el principio.
4. **Alcance del plan.** En una empresa, el alcance del plan es relativamente fácil de establecer; en una ciudad, los límites geográficos del plan están sujetos a múltiples consideraciones.
5. **Evaluación de alternativas.** En el sector privado se utilizan indicadores puramente objetivos y cuantitativos, mientras que en las ciudades los indicadores suelen ser subjetivos y cualitativos.

6. **Grado de complejidad.** Una ciudad es un organismo muy complejo con un componente inercial muy fuerte, razón por la cual necesita de mucho tiempo para variar su rumbo.
7. **Disponibilidad de recursos.** Frente a la flexibilidad existente en la empresa privada para asignar sus recursos, el sector público observa una gran rigidez.

Orígenes de la Planificación Estratégica

A principios de los años 80's, la ciudad de San Francisco enfrentaba un futuro incierto, sufriendo una pérdida de actividad económica y un creciente déficit fiscal que ponían en serio peligro el mantenimiento de unos servicios públicos de alta calidad, esta situación hizo que en primavera de 1981 se reunieran un grupo de empresarios para discutir el futuro de la ciudad como lugar para vivir y trabajar, quienes sugirieron el empleo de la planificación estratégica, siendo un instrumento suficientemente probado en el ámbito empresarial, para encontrar soluciones a los graves problemas que padecía la ciudad, de esta forma, San Francisco se convirtió en la ciudad pionera que elaboró el primer plan estratégico urbano.

Su auge actual se debe a que responde a las necesidades de las comunidades urbanas y se ha comprobado en varias ciudades que conlleva a buenos resultados gracias a la rápida aceptación de este proceso innovador.

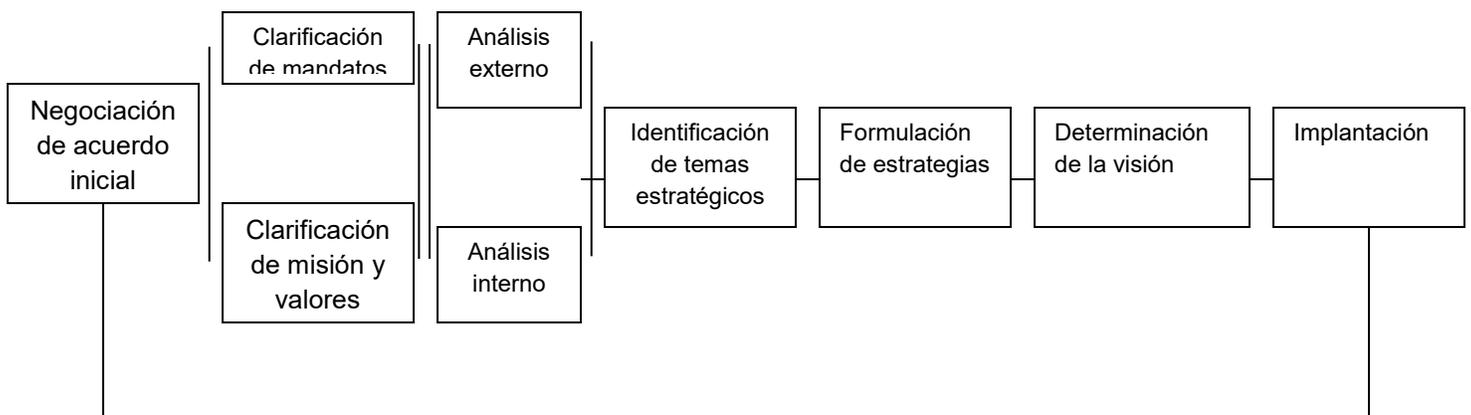
Principios de Estrategia militar en la Planeación Estratégica Urbana.

- Principio del objetivo.- Es necesario definir claramente el objetivo que se persigue en una operación militar.
- Economía de fuerzas.- significa la distribución correcta de fuerzas para el aprovechamiento más efectivo del poder de combate y poder lograr los efectos deseados.
- Concentración de esfuerzos.- consiste en actuar a través del tiempo y del espacio sobre los objetivos de mayor significación para la consecución del fin último.
- Principio de la ofensiva.- indica que una vez establecido el objetivo hay que alcanzarlo con persistencia, ímpetu y determinación.
- Principio de la acción unificada.- requiere una actuación armónica y conjunta para la consecución de un objetivo común y evitar así la confusión, eliminar la duplicidad de esfuerzos y garantizar que todas las acciones sean realizadas de forma más rápida y fácil.
- Principio de la flexibilidad.- reconoce el carácter inevitable del cambio en los pronósticos, las políticas, los planes y los procedimientos relacionados con la guerra y,

consecuentemente, la necesidad de tener soluciones alternativas para problemas potenciales.

- Principio de la maniobra.- significa la facultad de realizar rápidos cambios estratégicamente importantes, lo cual exige reajustar los dispositivos en tiempo, espacio y medios.
- Principio de la sencillez.- los conceptos sencillos y las órdenes concisas y claras reducen las malas interpretaciones y las situaciones confusas.

Esquema Metodológico sobre las pautas de la planificación Estratégica Urbana.



Perspectivas de aplicación en Monterrey y en las ciudades mexicanas.

Considero que Monterrey y ciudades mexicanas tienen enorme potencial para la aplicación de planificación estratégica, ya que México es un país en desarrollo y con la inducción de planes bien definidos a largo plazo, puede alcanzar un mejor nivel económico-político,

Pienso que los factores a favor son la complejidad y diversidad, ya que es una sociedad definida en sectores, sin embargo, el factor incertidumbre siempre estará presente.

La Planeación Estratégica en nuestras ciudades en el futuro.

Estoy convencido que si se pone en práctica la planificación estratégica en nuestras ciudades; México, con su situación geográfica y riquezas brutas, es un país con mucho potencial.

VIII.IX. PROGRAMA DE LOS PRODUCTOS

El producto final será un Modelo para la determinación del crecimiento de las ciudades fronterizas del sureste de México.

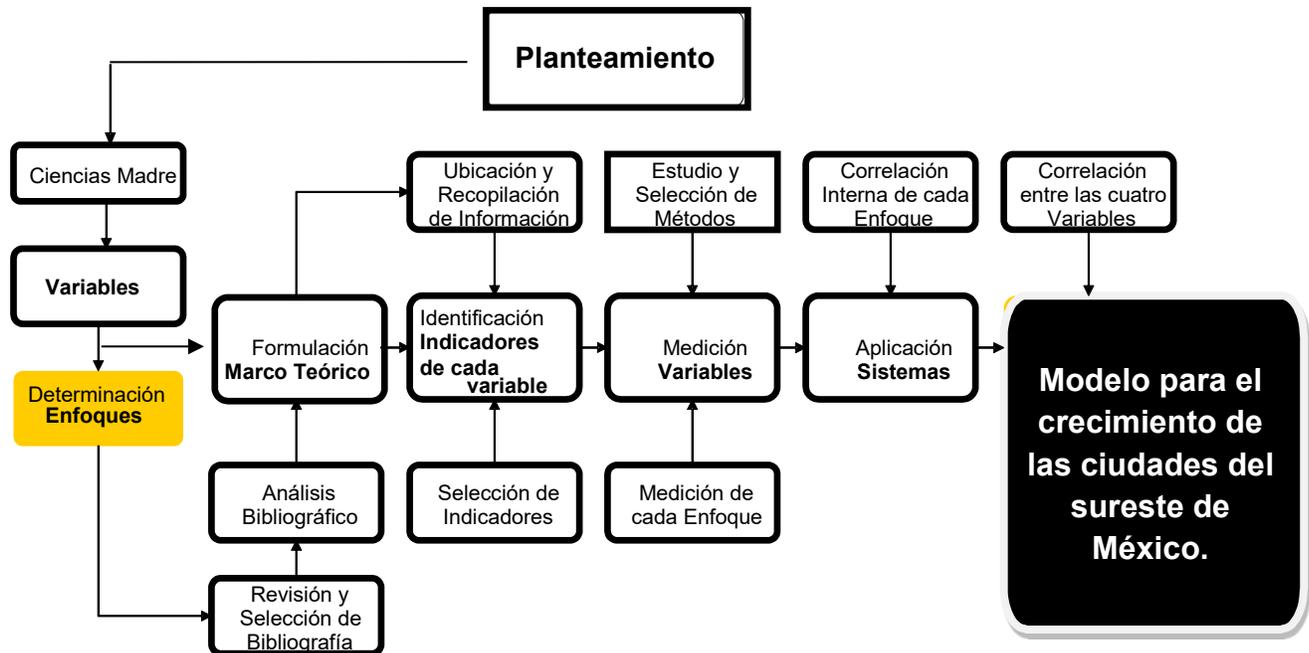
Así también, se generaran los siguientes cuatro sistemas como parte del todo:

- *Sistema del crecimiento urbano*, mediante sus enfoques de demografía, planeación urbana, vialidad y transporte.
- *Sistema de aspectos sociales* para determinar cómo influye en el crecimiento urbano, mediante los enfoques de la sociedad y cultura, migración e inmigración y vivienda.
- *Sistema de aspectos económicos* para determinar cómo influye en el crecimiento urbano, mediante los enfoques del empleo, la globalización y políticas públicas.
- *Sistema del medio geográfico* para determinar cómo influye en el crecimiento urbano mediante los enfoques físico-espaciales, paisaje natural y paisaje urbano.

VIII.X. CALENDARIZACION DE LOS PRODUCTOS

PRODUCTOS	AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Determinación de Variables	■																			
Determinación de Enfoques	■																			
Formulación del Marco Teórico		■	■	■	■															
Identificación de Indicadores					■	■	■	■												
Medición de Variables y Enfoques								■	■	■	■	■								
Sistemas de análisis												■	■	■	■					
Modelo															■	■	■	■		

VIII.XI. RUTA CRITICA



IX. METODOLOGÍA

Con el análisis y estudio de las tasas de crecimiento de distintos centros urbanos y llegando a porcentajes los cuales son comparables entre sí, se propone articular un estudio de la tasa de crecimiento de variables tales como crecimiento poblacional y parque vehicular.

También se puede agregar como variable de estudio, la cantidad de vehículos provenientes del país vecino, Guatemala, que se suman para aumentar la problemática, ya que esto nos demostraría en términos proporcionales las consecuencias del no tener políticas de control considerables.

Estos datos son en el ámbito municipal, y se pretende analizar los porcentajes de crecimiento para así poder determinar cuál de las variables presenta mayor problemática y poder proponer soluciones con bases es un estudio teórico.

METODO

La técnica que se seguiría es la recopilación de datos de las diferentes variables, las cuales consideramos la tasa de crecimiento de población y el parque vehicular en la ciudad de Tapachula, Chiapas México.

Para obtener los porcentajes en las variables con respecto al crecimiento del año 1990 al 2000, sería mediante el estudio de la tasa de crecimiento.

Formula de Tasa de Crecimiento:

$$TCMA = \frac{(Pob F - Pob i)^{1/n}}{Pob F + Pob i} \times 100$$

Donde: $TCMA$ = TASA DE CRECIMIENTO MEDIA ANUAL

$Pob F$ = Es la población al final del periodo (2010)

$Pob i$ = Es la población al inicio del periodo (2000)

N = Es el intervalo de tiempo (10 años)

Tabla 2: Poblacion total region Soconusco

REGIÓN DEL SOCONUSCO CENSO DE POBLACIÓN AÑO 2000	
Localidad	Población Total
Acacoyagua	14189
Acapetahua	25154
Cacahoatán	39033
Escuintla	28064
Frontera Hidalgo	10917
Huehuetán	31464
Huixtla	48476
Mapastepec	39055
Mazatán	24079
Metapa	4794
Villa Comaltitlán	26706
Suchiate	30251
Tapachula	271674
Tuxtla Chico	33467
Tuzantán	23180
Unión Juárez	13934
	664437

Fuente: elaboración propia utilizando datos inegi - since 2000

Tabla 3: Poblacion total region Soconusco

REGIÓN DEL SOCONUSCO CENSO DE POBLACIÓN AÑO 2010	
Localidad	Población Total
Acacoyagua	16814
Acapetahua	27580
Cacahoatán	43811
Escuintla	30068
Frontera Hidalgo	12665
Huehuetán	33444
Huixtla	51359
Mapastepec	43913
Mazatán	26573
Metapa	5033
Villa Comaltitlán	27899
Suchiate	35056
Tapachula	320451
Tuxtla Chico	37737
Tuzantán	28137
Unión Juárez	14089
	754629

Fuente: elaboración propia utilizando datos inegi - since 2010

IX.I. TASA DE CRECIMIENTO MEDIA ANUAL SOCONUSCO

$$TCMA = \frac{(754,629 - 664,437)1/10}{754,629 + 664,437} \times 100 \quad TCMA = \frac{9,019.20}{1,419,066} \times 100 \quad TCMA = 0.63$$

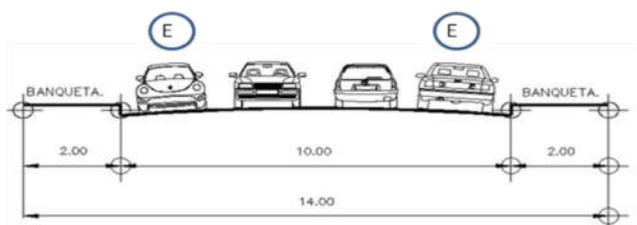
TCMA = TASA DE CRECIMIENTO MEDIA ANUAL

DATOS

Los datos necesarios para el estudio del comportamiento en el crecimiento de la ciudad son las cantidades en población y parque vehicular de Tapachula Chiapas, México, los cuales son obtenidos del [Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática \(INEGI\)](#) para la Población del municipio y en la Secretaría del Transporte del Estado para obtener los datos de vehículos motores.

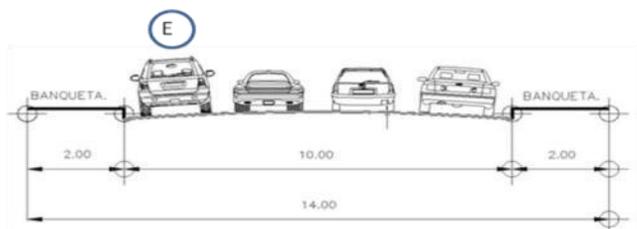
RESULTADOS ESPERADOS

Se pretende con el presente trabajo de investigación, el demostrar teóricamente la necesidad de realizar cambios considerables en los ejes viales centrales de la ciudad de Tapachula Chiapas, mediante la propuesta de realizar adecuaciones de sentidos de circulación y restricción de estacionamiento en ciertas áreas del centro de la ciudad, por mencionar algunas alternativas de solución.



Situación actual.

- Calle doble sentido de circulación.
- Estacionamiento permitido ambos sentidos.



Propuesta.

- Calles un sentido de circulación.
- Estacionamiento permitido acera

izquierda.

X. CASOS DE ESTUDIO

X.I. CASO DE ESTUDIO I. ALGUNAS CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL CRUCE ILEGAL EN LA FRONTERA SUR DE MÉXICO

A la fecha existen algunos reportajes periodísticos e investigaciones que sirven como agentes direccionales en el desarrollo del tema, ya que muchos de ellos van encaminados únicamente a la seguridad pública, sin tomar en cuenta aspectos sociales u orígenes del problema.

Es de gran relevancia, ya que de resultar incompetencia en autoridades o anomalías en los sistemas de seguridad Nacional en relación al Instituto Nacional de Migración, podría reflejarse en cambios radicales en los mismos, así como en la aparición de Programas de prevención de carácter social.

Los alcances de la investigación son dar a conocer la problemática que existe en los límites de México con Guatemala en una de sus fronteras, realizando investigación documental de estadísticas principalmente consultadas del INEGI, del Plan de Desarrollo Urbano y publicaciones electrónicas, así como investigación de campo, buscando realizar algunas entrevistas a los actores principales y conocer las consecuencias que conlleva dicha problemática.

Existen limitaciones al recabar información, principalmente por ser una zona de riesgo en relación a la seguridad y por ser de carácter nacional y la información será principalmente de medios periodísticos, donde las notas no siempre son verídicas.

Como se mencionó anteriormente el método de investigación es exploratorio en primera instancia, ya que se buscará los antecedentes del tema, para pasar a describir cada uno de ellos y poder correlacionarlos, esto se buscará con entrevistas y describiendo datos o puntos de vista personales del sitio.

Por lo expresado anteriormente se introducirá al tema conociendo el Estado de Chiapas, México.

CHIAPAS

Es importante para efecto de estudio mencionar que Chiapas es el octavo estado más grande en la República Mexicana con una superficie de 75,634 km² y cuenta con 118 municipios.

Se localiza al sureste de México; y colinda al norte con el estado de Tabasco, al oeste con Veracruz y Oaxaca, al sur con el Océano Pacífico y al este con la República de Guatemala.

TAPACHULA

Una ciudad con problemas de flujo ilegal de personas y mercancías

La ciudad de Tapachula de Córdova y Ordóñez (cabecera municipal) está a 400km de distancia de Tuxtla Gutiérrez (capital del estado), y por su localización estratégica en relación a su cercanía con la frontera con Guatemala, la convierte en una ciudad con alto índice de crecimiento poblacional y el cruce de indocumentados.

Es la segunda localidad más poblada de Chiapas y se encuentra muy cerca del Océano Pacífico, el pueblo San Benito está 10 msnm y a 27 Km. de distancia de Tapachula de Córdova y Ordóñez, allí se encuentra el puerto más importante de Chiapas. Creado en 1972, llamado anteriormente Puerto Madero, es aquí donde se presenta de igual manera la infiltración ilícita de personas de otros países y cualquier clase de producto.

DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS

EXTENSIÓN

- Su extensión territorial es de 303 Km², que equivale al 0.04% de la superficie total del estado. Su altitud es de 170 msnm.

POBLACIÓN

- La población total del municipio es de 271,674 habitantes, representa 40.89% de la regional y 6.93% de la estatal; el 48.46% son hombres y 51.54% mujeres.
- Su estructura es predominante-mente joven, 63% de sus habitantes son menores de 30 años y la edad mediana es de 22 años.
- En el período comprendido de 1990 al 2000, se registró una Tasa Media Anual de Crecimiento (TMAC) del 2.06%, el indicador en el ámbito regional y estatal fue de 1.41% y 2.06%, respectivamente. (Crecimiento poblacional del municipio de Tapachula, Chiapas. Año 2000).

- La dinámica demográfica municipal en este lapso, presentó un incremento de 49,269 habitantes, de continuar con esta tendencia la población se duplicará en aproximadamente 34 años, para entonces habrán alrededor de 543,348 habitantes.
- La población total del municipio se distribuye de la siguiente manera: 72.10% vive en 4 localidades urbanas, mientras que el 27.90% restante reside en 489 localidades rurales, que representan 99.19% del total de las localidades que conforman el municipio.
- Los promedios regional y estatal para localidades con este mismo rango fueron de 98.91% y 99.09% respectivamente.
- En el ámbito municipal se observa una densidad de población de 3.17 habitantes por Km², el promedio regional es de 121 y el estatal de 52 habitantes.
- La Tasa Global de Fecundidad (TGF) para el año 2000, fue de 2.77 hijos por mujer en edad reproductiva, mientras que la TGF de la región fue de 3.00 y la del estado 3.47.
- En Chiapas el saldo neto migratorio es negativo (-1.42). El 1.40% de su población total proviene de otros estados y 2.82% emigró de Chiapas en el período 1990-2000. El XII Censo General de Población y Vivienda 2000 del INEGI, hasta el momento de la presente edición no muestra datos de emigración municipal.
- La inmigración es del 3.58%; quienes llegaron al municipio provienen principalmente de otro país y de los estados de Distrito Federal, Veracruz y México; el indicador regional es de 1.83% y el estatal de 3.16 por ciento.
- De acuerdo a los datos publicados en el año 2000, por el Consejo Nacional de Población (CONAPO) el municipio presentó un grado de marginación medio. Para ese mismo año existía en el estado sólo un municipio de muy baja marginación (Tuxtla Gutiérrez), 1 de baja marginación (San Cristóbal de Las Casas) 6 de media, 65 de alta y 44 de muy alta marginación.

Grupos étnicos

- En Chiapas la población indígena representa el 24.98% de la totalidad del estado. En el municipio el 1.58% de sus habitantes son indígenas, de los cuales 0.53% son monolingües; la etnia predominante es la Mame. En el nivel regional el porcentaje de la población indígena es 1.17

Educación

- En el año 2000, el municipio presentó un índice de analfabetismo del 12.36%, indicador que en 1990 fue de 16.32%. Actualmente la media estatal es de 22.91%.

- De la población mayor de 15 años, 19.95% no completo la primaria, 15.98% completó los estudios de primaria y 49.08% cursó algún grado de instrucción posterior a este nivel.

Mortalidad

- Las principales causas de la mortalidad general en el municipio son: tumores malignos, accidentes, enfermedades del hígado, enfermedades del corazón y Diabetes Mellitus.
- El 1.45% de la población total padece alguna forma de discapacidad, distribuyéndose de la siguiente manera: 45.62% presenta discapacidad motriz, 14.33% auditiva, 6.42% de lenguaje, 26.40% visual y 14.15% mental.

Vivienda

- En el año 2000 se registraron 61,444 viviendas particulares habitadas, de las cuales 72.53% son propiedad de sus habitantes y 26.96% son no propias. En promedio cada vivienda la ocupan 4.36 habitantes; el indicador regional y estatal es de 4.60 y 4.85 ocupantes por vivienda respectivamente.
- Los materiales predominantes en los pisos de las viviendas son 24.35% de tierra; 61.86% de cemento y firme; 13.32% de madera, mosaico y otros recubrimientos; y el 0.46% de otros materiales.
- Las paredes son 13.91% de madera, 73.80% de tabique, 0.21% de embarro y bajareque y 0.45% de otros materiales. En techos 60.67% son de lámina de asbesto y metálica, 3.07% de teja, 29.21% de losa de concreto y 0.46 % de otros materiales.
- México es simultáneamente país de origen, destino y tránsito de flujos migratorios de carácter internacional. Sin embargo, en contraste con el enorme flujo de emigrantes observado en las últimas décadas, la inmigración proveniente del extranjero ha sido relativamente escasa.
- Durante varias décadas, el perfil contemporáneo de las corrientes de inmigrantes fue marcado por la tradición de asilo y refugio de México. Nuestra nación se ha caracterizado por brindar solidaridad y protección a decenas de miles de personas y ha sido punto de encuentro de personas de diversos orígenes nacionales, así como un espacio para la convivencia intercultural.
- No obstante el profundo impacto social y cultural derivado de estas migraciones, cabe reconocer que, desde el punto de vista estrictamente demográfico, las corrientes de inmigración a México han sido, en general, de poca cuantía.

- De acuerdo con los datos provenientes de los censos de población y vivienda, en 1895 residían en México alrededor de 48 mil personas nacidas en el extranjero.
- Para 1900 y 1910 las cifras se incrementaron a 100 mil y 116 mil personas, respectivamente. Después de la Revolución, en 1921, su número disminuyó a 108 mil, mientras que en 1950 ya sumaban 182 mil personas. A su vez, los censos de 1970, 1980 y 1990 registraron montos de 191 mil, 269 mil y 341 mil personas nacidas en el extranjero, quienes representaron entre 0.40 y 0.42 por ciento de los habitantes del país enumerados en esos años.
- Más recientemente, los datos del XII Censo General de Población y Vivienda levantado en febrero del año 2000 indican que la población extranjera de 5 años o más ascendió a cerca de 406 mil personas, cifra que equivale a poco menos de medio punto porcentual de la población de esa edad residente en el país.
- Los flujos de migrantes provenientes de la región centroamericana han recibido especial atención en los últimos años. En la frontera sur de México se advierte la presencia de varias importantes corrientes migratorias, destacando la de los trabajadores agrícolas temporales y la de los refugiados de origen guatemalteco, así como la de los transmigrantes indocumentados.
- La primera de estas corrientes se ha dirigido tradicionalmente al Soconusco de Chiapas. Su medición ha sido difícil debido a que una proporción significativa, pero no determinable de este flujo circular, ha transitado habitualmente por esta región en forma indocumentada.
- Los registros de las autoridades migratorias permiten hablar de entre 50 mil y 75 mil ingresos anuales documentados (que pueden incluir entradas múltiples), a la cual debe adicionársele los ingresos no documentados.
- El flujo de transmigrantes, que está integrado por aquellas personas que se internan en el territorio nacional con el propósito de llegar a un tercer país (principalmente Estados Unidos), también ha adquirido una importancia creciente en las últimas dos décadas.
- Se estima que la magnitud del flujo de transmigrantes documentados asciende a cerca de 200 mil personas por año, aunque se sabe que un número aún no determinado lleva a cabo el desplazamiento en condiciones no autorizadas. Sólo se cuenta con las cifras correspondientes al número de aseguramientos realizados por las autoridades migratorias mexicanas.

- De acuerdo con los datos disponibles, los aseguramientos han ido en constante ascenso y muestran dos puntos de inflexión: uno, en 1980, cuando rebasó la barrera de diez mil acciones, y el otro, en 1990, cuando sobrepasó la cifra de cien mil acciones anuales.
- La casi totalidad de los aseguramientos llevados a cabo en los últimos años ha correspondido sistemáticamente a los migrantes procedentes de Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua.

MARA SALVATRUCHA

Un problema de seguridad social

- El nombre de “Mara Salvatrucha” significa: “Mara” se emplea en el Salvador para nombrar a gente alborotada. “Salva”, de salvadoreño y “trucha”, significa listo o espabilado. La zona de América de más afluencia por las maras, se localiza en las áreas fronterizas Ciudad Hidalgo-Suchiate y Talismán, así como en Puerto Madero, en Chiapas, y en los poblados guatemaltecos de El Carmen y Tecún Umán; los puntos más importantes en cuanto a presencia “salvatrucha” se localizan en Tapachula y Suchiate.
- Los pandilleros de la Mara Salvatrucha, de origen salvadoreño y conocida como la MS-13, han impuesto su dominio en todo el recorrido del ferrocarril: desde la frontera de Chiapas con Guatemala hasta el estado de Veracruz.
- Han establecido, por lo menos, 50 clicas (células), las cuales controlan el paso de unos 400 ilegales cada día, una parte del comercio por el río Suchiate y ocho colonias populares de las fronteras Ciudad Hidalgo y Tapachula, esta última considerada el segundo centro urbano en importancia de Chiapas.
- La frontera entre Centroamérica y México es un territorio donde se han desarrollado los cárteles de la droga mexicanos y guatemaltecos. Dominan las principales ciudades; regulan el paso de estupefacientes por menudeo y de grandes cantidades hasta de 2 toneladas de cocaína por envío, también el tráfico humano, y tienen un control de la prostitución, incluida la infantil, del Soconusco chiapaneco y de Guatemala.

CONCLUSIONES

Después de realizados los trabajos de recolección de datos y análisis de los mismos, se desprenden datos de relevancia.

Entre las datos más importantes en relación al tema estudiado se observa que la ciudad de Tapachula, Chiapas presenta según la CONAPO un grado de marginación medio y un 1.58% de sus habitantes son indígenas, de los cuales 0.53% son monolingües; según los registros de las autoridades migratorias existen 50 mil y 75 mil ingresos anuales documentados (que pueden incluir entradas múltiples), a la cual debe adicionársele los ingresos no documentados, esto es de reflexión, ya que según lo expuesto en clase mediante videos documentales hablamos de una cantidad excesiva de ingresos ilegales al país, principalmente del flujo de transmigrantes, que está integrado por aquellas personas que se internan en el territorio nacional con el propósito de llegar a un tercer país (principalmente Estados Unidos).

Encontrando también la existencia de un grupo de personas provenientes de Centroamérica, denominados “mara salvatrucha”, quienes tienen por regla el asalto, el robo y la violación de los derechos de los indocumentados que intentan tomar cada día el ferrocarril en su camino hacia Estados Unidos.

Se considera a esta frontera Hidalgo como una zona de ilegalidad y violencia, en donde la Policía Municipal, los agentes del Instituto Nacional de Migración (INM) y elementos del ejército y la armada son figuras principales en la cadena de impunidad, es lamentable el observar el cruce diario de personas y mercancías sin algún tipo de control.

Para concluir se considera mencionar que en la presente materia de aspectos sociales I se introducen nuevos conocimientos de tipo social del surgimiento de asentamientos humanos y la planeación de los mismos y donde se estudió el comportamiento de la ciudad de Monterrey en aspectos de grupos humanos, cabe mencionar que para la presente investigación se consideró como introducción a la misma conocimientos expuestos por el autor Ernest W. Burgess acerca de los círculos concéntricos en los asentamientos de población, por ello se entrevistó al Secretario de obras públicas de Tapachula Chiapas, resultando no haber un plan de Desarrollo Urbano actual, por lo tanto, se trabajó con la carta urbana existente de 1997 y al autor Manuel Castells, en lo descrito en su artículo de sociología urbana, donde menciona que pueden distinguirse dos conjuntos bien definidos de acepciones del término urbanización, primero la concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de

dimensión y densidad, siendo el caso Tapachula y Frontera Hidalgo, Chiapas, y la difusión de valores, actitudes y comportamientos que se resumen bajo la denominación de “cultura urbana”.

X.II. CASO DE ESTUDIO II. MOVILIDAD DE FACTORES

La migración entre regiones y ciudades es un tema muy importante en la economía espacial, ya que ofrece oportunidades para probar la hipótesis clave en la teoría del crecimiento regional.

La gran mayoría de los teóricos de la ciencia regional, frecuentemente, relacionan la relación migración entre los distintos mercados de trabajo como resultado de decisiones individuales o como resultante de las relaciones estructurales socioeconómicas entre distintos territorios.

El pensamiento económico espacial en el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, presenta en sus teorías una importante contribución sobre la movilidad de la mano de obra, la formación del mercado de trabajo y desarrollo económico regional.

MOVILIDAD DEL FACTOR TRABAJO (MIGRACIÓN)

La "orientación del trabajo" como llama Weber en su libro se puede definir como un punto alternativo entre el punto óptimo en relación al factor transporte y la atracción ejercida por un centro de mano de obra avanzada.

Este desplazamiento de la localización de la industria llevó Weber a crear unas superficies en sus modelos llamadas "isodapanas", cuya función era establecer unas zonas de posible localización a partir del punto óptimo de transporte alteradas por la mano de obra o los efectos de aglomeración.

Otra característica del territorio que influencia la concentración de la mano de obra es la densidad de su población. Una región con poca densidad significa un alargamiento de las distancias medias entre los puntos de localización de las industrias y de los puntos de trabajo, al contrario ocurriría en una región densamente poblada. Otro punto fundamental en la obra de Weber, es el concepto de aglomeración.

Lösch dedica un capítulo de su teoría espacial a hablar sobre el tema del trabajo. Para el autor "desde el punto de mira del hombre, se trata del problema de la división del trabajo en su aspecto material y espacial." Para entender esta relación entre hombre, producción y espacio, Lösch propone que la análisis debe contemplar los siguientes problemas fundamentales: de la elección de la profesión, de la comunidad laboral, de la patria de elección (emigración), de la distribución geográfica, de la sociología urbana, de las posibilidades de desarrollo de una

ciudad y, finalmente, de la localización tradicional. Para tanto propone el modelo que exponemos a continuación.

Entre los puntos desarrollados por Lösch, destacamos algunos por mayor interés de nuestra investigación. El primero es sobre la localización de los hombres. Lösch contesta la afirmación vigente en su época que la localización de los hombres estaría basada fundamentalmente en el principio del equilibrio interlocal del nivel de los salarios.

Para Lösch, por no existir en la economía diferencias de utilidad espaciales de validez general, tampoco hay límite para las diferencias espaciales en el salario cualitativo, nominal o real. Como los salarios son extremadamente singulares e incomparables en el espacio, este no sería el punto determinante para la distribución espacial de los trabajadores. Sin embargo, cuando las diferencias interlocales son suficientes para despertar el interés de las personas, se dan las condiciones para que ocurra una migración y al mismo tiempo un nuevo desnivel de los salarios.

La relación entre mano de obra y localización no solamente presupone el desplazamiento de la mano de obra. A pesar de afirmar que "la elección de la localización del empresario individual es mucho más limitada, y para la totalidad de los empresarios más calculable que para los obreros", Lösch concluye que la dependencia entre la localización de los hombre y de las empresas sería recíproca. Las empresas se desplazan a un territorio cuando la cantidad de mano de obra necesaria existente cubre los costes de implantación (ej. Industrias textiles). Lo mismo ocurriría cuando la atracción de una aglomeración empresarial es suficientemente fuerte como para que diversos individuos de distintas regiones migren para incorporarse a estos mercados de trabajo.

a) Determinantes

- Salarios
- Lasos familiares
- Oportunidad de empleo
- Desarrollo personal
- Nivel de vida
- Edad
- Escolaridad
- Genero

- Aménidad ambiental

b) Consecuencias

- Lugar de origen
- Lugar de destino

4 factores que afectan por la distancia (Vanderkamp y Sjaastad):

- costo monetario
- costo psíquico
- distancia social
- incertidumbre

La movilidad del capital es a menudo una fuente de confusión debido a la incapacidad de distinguir entre tres conceptos diferentes del capital:

- La definición de una red de movimiento de capitales, como el factor de equilibrio en la balanza de pagos;
- Como un inventario de los fondos monetarios, de manera que la movilidad de capital interregional sitúa al factor de equilibrio en la balanza de pagos;
- Y como un insumo de la producción.

Estos conceptos no son idénticos. Por ejemplo, una red de importación de capital por cuenta corriente podría ser utilizada para el consumo adicional.

En el flujo Interregional de fondos se incluyen todos los activos monetarios. Los economistas regionales están interesados sobre todo en los flujos de capital como una fuente de insumos para la expansión regional.

Capital en este sentido es muy inmóvil.

X.III. CASO DE ESTUDIO III. ZONAS INUNDABLES EN LOS MÁRGENES DEL RÍO COATÁN EN LA CIUDAD DE TAPACHULA, CHIAPAS, MÉXICO.

El tema de estudio en relación a las zonas inundables en las márgenes del río Coatán, en la ciudad de Tapachula, Chiapas; surge de una inquietud propia, debido a ser originario de dicha ciudad; así mismo, por conocer las necesidades urgentes en la implementación de una congruente planeación y ordenación del territorio.

En octubre del 2005, la tormenta tropical “Stan” desbordó 20 ríos en el estado de Chiapas, donde por lo menos hubo 10 mil personas damnificadas, tan solo en Tapachula, con inundaciones en más de 20 colonias de la zona urbana, todas localizadas en los márgenes del Río Coatán. (www.esmas.com).

El río Coatán, el cual hace no más de 25 años se consideraba el límite poniente de la ciudad de Tapachula, Chiapas; debido al crecimiento descontrolado de la mancha urbana, y aunado a la aprobación de construcción de viviendas, comercios y/o por asentamientos irregulares a lo largo de sus riveras, se ha vuelto parte de la misma ciudad y ha provocado continuos problemas de inundación, trayendo consigo gran cantidad de pérdidas humanas y materiales.

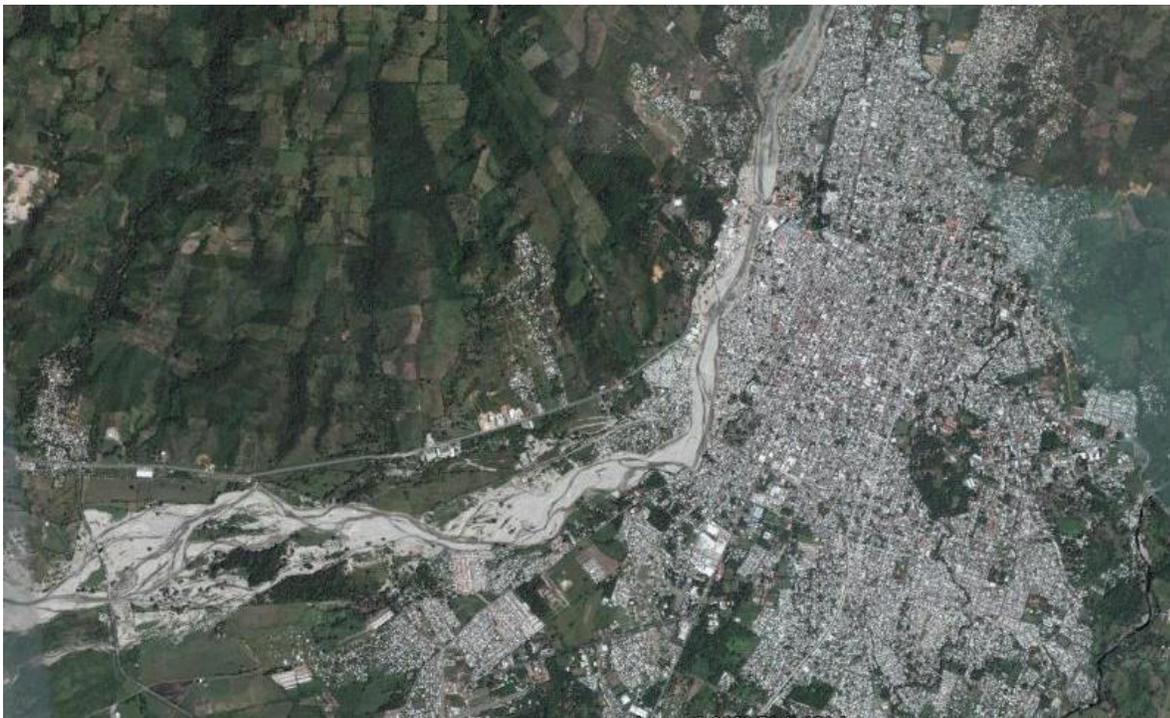


Imagen: google earth

La planeación urbana de la ciudad de Tapachula Chiapas, considero que ha dejado mucho que desear, es cierto que es un proceso complejo donde según lo visto en el taller de planeación II se incluye, la identificación de las funciones y los usos urbanos que se proveerán como resultado de su desarrollo, la organización de los transportes urbanos públicos y privados, el desarrollo de la forma visual y el diseño de los usos urbanos, el control de crecimiento urbano mediante la nivelación, el suministro de servicios urbanos necesarios en el lugar y el desarrollo urbano sostenible mediante medidas que minimicen los impactos ambientales generados por el crecimiento urbano e industrial.

Es por ello que existen cuatro objetivos fundamentales al planear una ciudad, los cuales son:

1. El análisis y técnicas para la planeación urbana (asentamientos humanos, vivienda, urbanismo, agricultura, etc.
2. Proveer la información que reduzca el impacto de los desastres naturales en la propiedad y la pérdida de vida humana.
3. Presentar conceptos alternativos para el diseño y trazado para nuevos asentamientos de vivienda.
4. Permitir decisiones apropiadas relativas al sistema natural de la ciudad o área urbana.

Jerarquía de sistemas territoriales.

El concepto de escala es de extraordinaria importancia en la planeación. La escala determina el tamaño relativo del territorio y sus conexiones con sistemas jerárquicamente



superiores e inferiores.

Toda escala posee una cantidad de información propia para caracterizar convenientemente el sistema, cada escala posee un nivel de detalle, dimensiones significativas que determinan los elementos o subsistemas presentes que no es necesario, y en muchos casos posible, descomponer más que localizándolos en una escala espacial de referencia de mayor detalle.

En el caso de estudio de la ciudad de Tapachula, Chiapas y localizando la zona poniente de la ciudad, donde el río Coatán se hace presente, se empleará la escala local 1:50,000 1:10,000.

DIAGNÓSTICO DEL MEDIO FÍSICO NATURAL

La planeación física se basa en cuatro conceptos básicos: la calidad del medio, la capacidad del territorio, el impacto y el análisis sistemático del territorio.

La descripción de análisis y síntesis de los elementos condicionantes a la urbanización que señala la ley, está comprendido en dos aspectos:

- El medio físico natural.
- El medio físico transformado (urbanizado).

En la planeación urbana es importante diagnosticar la aptitud del medio físico para la urbanización, que tiene en cuenta las condiciones físicas del terreno por si mismo, y su grado de transformación por la acción del hombre.

A continuación abordaremos los siguientes aspectos del medio físico natural de la ciudad de Tapachula, Chiapas, mencionando teóricamente el significado de cada uno de ellos y aterrizándolo al problema planteado.

1. Geología, vulcanismo y sismología
2. Climatología
3. Hidrología
4. Edafología
5. Biogeografía: flora y fauna
6. Vegetación y uso actual del suelo

Geología, vulcanismo y sismología.

La geología es la ciencia que estudia la forma interior de la tierra, la materia que la compone, su mecanismo de formación, los cambios o alteraciones que estas han experimentado desde su origen, y la colocación que tienen en su actual estado.

El municipio Tapachula está compuesto de suelo aluvial, lacustre y litoral de origen cuaternario; roca sedimentaria de conglomerado, toba intermedia y extrusita de origen terciario; y granito de origen Paleozoico.

La composición más abundante es el suelo aluvial y el menos abundante es el suelo lacustre. (<http://es.wikipedia.org>)

Las Elevaciones principales son:

- Volcán Tacaná a 4'092 msnm el cual divide México de Guatemala
- Cerro Tochmay a 2'680 msnm
- Cerro Siete Orejas a 2'680 msnm
- Cerro Las Tenazas a 1'960 msnm
- Cerro Caballete a 1'940 msnm
- Cerro Chespal Viejo a 1'840 msnm
- Cerro San Cristóbal a 1'700 msnm



CD DE TAPACHULA CHIAPAS, RIO COATÁN

Climatología

El clima afecta la planificación de sitios a varios niveles. En el sentido más extenso, es simplemente importante conocer las características climáticas de una región mayor dentro de la cual el sitio está siendo planificado.

Los climas existentes en el municipio son:

Am, *cálido húmedo con abundantes lluvias en verano*, que abarca el 41,07% de la superficie municipal.

A(w1), *cálido subhúmedo con lluvias en el verano, de mediana humedad*, que abarca el 31,64% de la superficie municipal.

A(w2), *cálido subhúmedo con lluvias en verano, de mayor humedad*, que abarca el 17,66% de la superficie municipal.

ACm, *semicálido húmedo con abundantes lluvias en verano*, que abarca el 4,45% de la superficie municipal.

C(m), *templado con abundantes lluvias en verano*, que abarca el 5.18% de la superficie municipal.

Temperatura media anual según el área municipal oscila entre 23 a 27°C. El clima es cálido todo el año. El período más cálido del año es el mes de abril. Las precipitaciones pluviales oscilan según el área municipal desde más de 2300 hasta más de 3900 mm anuales. El clima es cálido todo el año y el período más cálido es desde inicios de marzo hasta inicios de mayo. Los meses más lluviosos son junio y septiembre. Sin embargo, en septiembre y octubre hay lluvias copiosas y prolongadas debido a la temporada de huracanes, que provoca problemas de inundaciones en gran parte del municipio.

Parámetros climáticos promedio de Tapachula

Mes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Anual
Temperatura máxima registrada	39	38	38	39	39	38	39	37	39	38	37	37	38 (100)
(°C)	(102)	(100)	(100)	(102)	(102)	(100)	(102)	(99)	(102)	(100)	(99)	(99)	
(°F)													
Temperatura diaria máxima	32	34	35	35	34	33	33	33	32	32	33	33	34 (93)
(°C)	(90)	(93)	(95)	(95)	(93)	(91)	(91)	(91)	(90)	(90)	(91)	(91)	

°C (°F)													
Temperatura diaria mínima	19	20	20	21	22	21	21	21	21	20	20	20	21
°C	(66)	(68)	(68)	(70)	(72)	(70)	(70)	(70)	(70)	(68)	(68)	(68)	(70)
(°F)													
Temperatura mínima registrada	15	17	14	16	19	18	17	17	19	17	16	16	17
°C	(59)	(63)	(57)	(61)	(66)	(64)	(63)	(63)	(66)	(63)	(61)	(61)	(63)
(°F)													
Precipitación total mm (pulg)	24.6	32.0	89.9	256.1	584.4	560.4	426.5	517.0	624.2	481.0	197.4	38.0	3.831,5
	(1)	(1.3)	(3.5)	(10.1)	(23)	(22.1)	(16.8)	(20.4)	(24.6)	(18.9)	(7.8)	(1.5)	(150,8)

- Temperatura máxima: 39.5°C (Jul. 1978)
- Temperatura mínima: 14°C (Mar. 1976)

Hidrología

Es necesario estudiar la cuenca o subcuenca a la que pertenece el municipio, conocer y diagnosticar los arroyos, escurrimientos y cuerpos de agua y demarcaciones federales de la periferia a desarrollar, de acuerdo con organismos competentes (Comisión Nacional de Aguas, Dirección de Aguas).



Fuente: INEGI

REGIONES HIDROLÓGICAS

Las Regiones Hidrológicas que comprende el estado de Chiapas son tres, la Región Costa de Chiapas, la de Coatzacoalcos y la Región Grijalva-Usumacinta.

Tapachula pertenece a la Región Hidrológica N° 23 Costa de Chiapas con presencia de acuíferos alcanzan volúmenes máximos de agua de 80' litros por segundo, siendo los más altos en el Estado de Chiapas.

La corrientes de agua de mayor importancia se localizan en la porción Norte del municipio, estas son: Coatán, la Joya, Escocia, Nexapa, Santo Domingo y Cuilco y hacia el Centro, Cahuacán y Texcuyupan. Estas corrientes, sumadas a los escurrimientos que bajan por las cañadas en época de lluvia, arrastran sedimentos, residuos de agroquímicos y basura hacia las partes bajas donde provocan y una grave contaminación de los ríos, esteros y mar.

La ciudad es atravesada por tres ríos y un canal con rumbo Norte-Sur a la ciudad: el río Texcuyupan con 12.2 kms.; el río Coatán con 11.5 kms.; el río Manga de Clavo o Triplillo con 4.5 kms. y el canal conocido como Coatancito de 7.6 kms.



Los niveles de contaminación son del orden del 26% a decir de la Comisión Nacional del Agua; sin embargo, otros cálculos la estiman en el orden del 60 al 85% en el Coatancito y 30% en los otros ríos.

Respecto al saneamiento de los ríos no existen acciones concretas, salvo el caso del canal Coatancito, cuyo proyecto está inconcluso.

Los principales problemas son: modificaciones en la trayectoria y en el régimen hidráulico de ríos; azolvamiento de lagunas; vertimiento de aguas contaminadas y desechos sólidos en los cuerpos de agua; mal uso de los agroquímicos; deficiente aplicación de técnicas agrícolas; nivel medio en los servicios de agua potable y alcantarillado.

Edafología

La edafología es una rama de la ciencia del suelo que estudia la composición y naturaleza del suelo en su relación con las plantas y el entorno que le rodea.

El territorio entre la Sierra Madre de Chiapas y el Océano Pacífico presenta suelos de tipo:

- Litosol,
- Acrisol,
- Regosol,
- Solonchak,
- Andosol,
- Luvisol,
- Nitosol y
- Cambisol

Hay presencia de rocas sedimentarias y aporte de aluvión a la cuenca.

La humedad que contiene el terreno alcanza máximos en la zona del volcán Tacaná, lo que hace que la mayoría del Soconusco sea verde todo el año.

En Tapachula, las características geomorfológicas del municipio corresponden a suelos del cuaternario y del paleozoico. Los tipos de suelos que predominan son el planosol, regosol (suelos de textura gruesa con menos del 15% de arcilla); solonchak; luvisol (representan texturas muy finas, muy lavados, de drenaje moderado a lento, considerados ricos en materia orgánica y poco permeables); cambisol (son texturas muy finas, pobres en materia orgánica, colores claros, permeables y tienen un horizonte "A" pálido y sombrío con un horizonte "B" cámbrico, el cual tiene una situación de bases del 50% o mayor) y litosol.

Biogeografía: flora y fauna

FLORA:

Dicha zona se caracteriza por una gran extensión de manglares con suelo tipo de selva mediana subcaducifolia y selva baja caducifolia incluyendo tulares, palmares y zapotonales.

Los manglares alcanzan las mayores alturas registradas en el país, siendo las especies más representativas: el mangle rojo (*Rhizophora mangle*) mangle amarillo (*Rhizophora harrispii*), mangle blanco (*Laguncularia racemosa*), mangle prieto (*Conocarpus erectus*) y madre sal (*Avicennia germinans*), Zapotón (*Pachira acuática*), zapote chico (*Malinkara zapota*) y chicozapote (*Achras zapota*).

FAUNA:

La Reserva presenta una gran diversidad de hábitats por lo que existe una gran variedad de especies, muchas de ellas consideradas como rara, amenazadas o en peligro de extinción.

Entre las especies que destacan, en el grupo de reptiles más importantes están: la mazacuata (*Boa constrictor*); caimán o pululo (*caiman crocodilus chiapensis*); cocodrilo de río (*Crocodylus acutus*); iguana de ribera (*Iguana iguana*); tortuga casquito (*Kinosternun cruentatum*); tortuga parlama (*Chelonia mydas*); tortuga laúd (*Dermochelys coriacea*); tortuga carey (*Eretmochlys imbricata*); tortuga prieta (*Chelonia agassizi*) y tortuga gelfiana (*Lepidochelyes olivacea*).

En cuanto a las aves, las más importantes por encontrarse en peligro de extinción son las siguientes: la gallareta (*Fulica americana*); garza ganchuda (*Eudocimus albus*); garza espátula (*Aiaia aiaia*) gavilán caracolero (*Rosthramus sociabilis*); águila cangrejera (*Ruteogallus anthracinus*); águila pescadora (*Pandion haliaetus*) y el pato collajero (*Anasplatyrhynchos*) Entre los mamíferos destacan el jaguar, el ocelote, leoncillo, mico de noche, mono araña, venado cola blanca, entre otros.

Las principales especies acuáticas son, el camarón café (*Renneos californicus*); camarón blanco (*R vannamei*); camarón azul (*R.stylirostri*) y camarón rojo (*R. brevirostris*). Entre las especies de escamas, se halla en extinción el peje lagarto. De los peces sobresalen el bagre, jurel y robalo.

Vegetación y Uso actual del Suelo

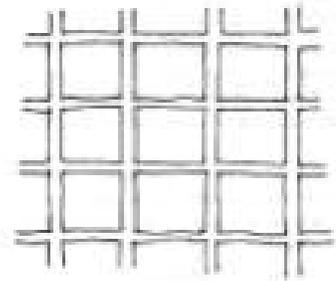
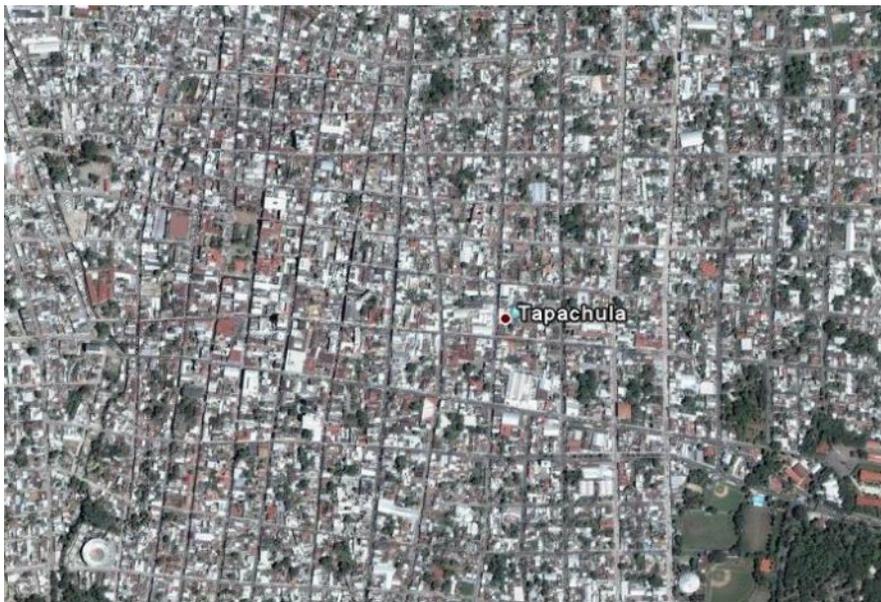
Vegetación: En el municipio existen diferentes tipos de vegetación: *Selva baja, mediana, bosque de encino-pino y páramo de altura*. El municipio abarca porciones de algunas zonas sujetas a Conservación Ecológica como: El Cabildo-Amatán (36,11 km²), El Gancho-Murillo (72,84 km²) y Volcán Tacaná (106,38 km²).

DIAGNÓSTICO DEL MEDIO FÍSICO TRANSFORMADO

Traza urbana

La traza urbana es la forma en que se disponen las calles con las manzanas, además de la relación que guardan con los demás elementos con las plazas, glorietas, etc. La mayoría de las veces la traza urbana obedece a las características del suelo donde se asienta el lugar.

En el caso particular de la ciudad de Tapachula Chiapas, presenta una traza ortogonal.



Traza ortogonal

Síntesis de la problemática urbana

La determinación de los usos y destinos específicos del área de aplicación, conforme a la propuesta del proyecto de urbanización o de la acción urbanista a realizarse, en este caso de las zonas inundables a las orillas del río Coatán en la ciudad de Tapachula Chiapas, definiendo las normas de control de densidad de la edificación, para cada tipo de zona.

Los planos de esta fase son los que contienen los lineamientos y normas a las cuales se sujetará el área de aplicación del Plan de Desarrollo Urbano y Plan Parcial de Urbanización.

Después de haber estudiado los conceptos fundamentales para la planeación urbana, los cambios en el medio físico natural y en el medio físico modificado, de la ciudad de Tapachula, Chiapas, es posible realizar un diagnóstico de la problemática y así, propuestas mediante un plan de desarrollo urbano y ordenación del territorio.

XI. CONCLUSIONES Y PROPUESTA

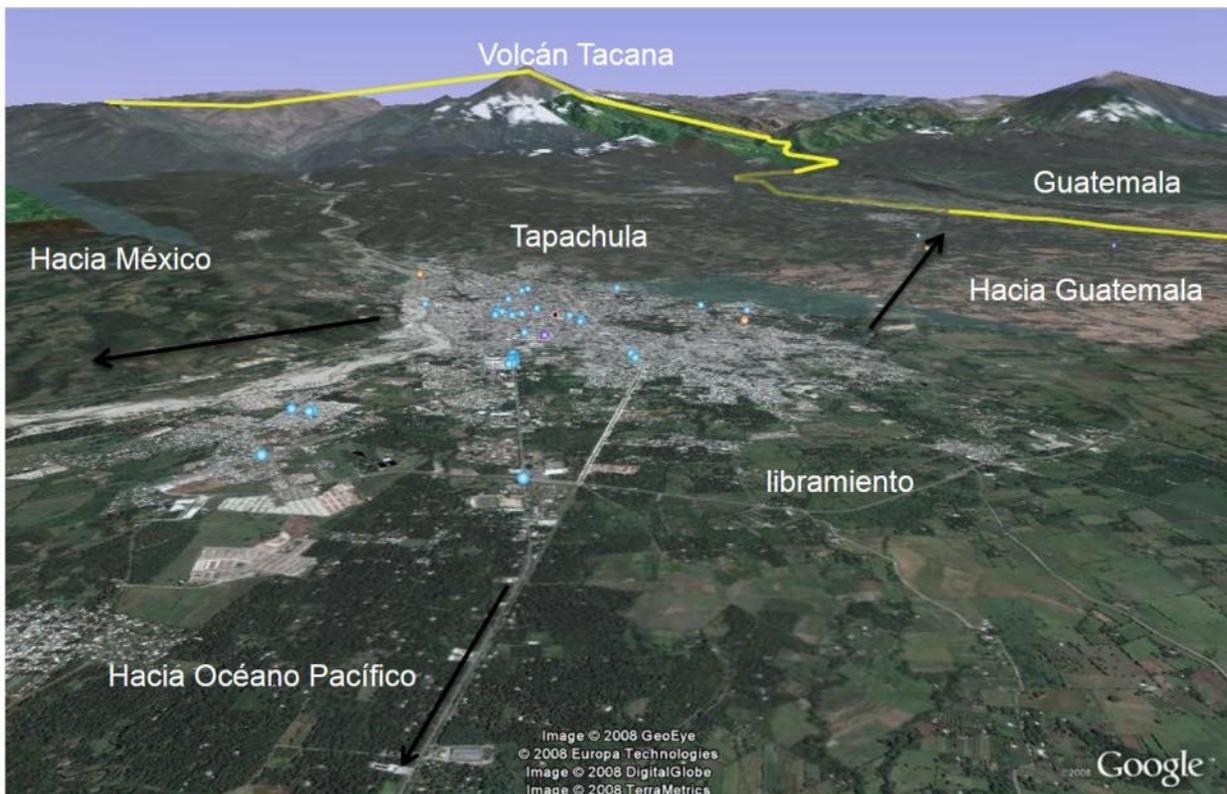
Derivado de los enfoques del marco teórico y el análisis de los casos de estudio, se derivó una propuesta de movilidad vial para resolver la problemática en la ciudad de Tapachula, que a continuación se expone.

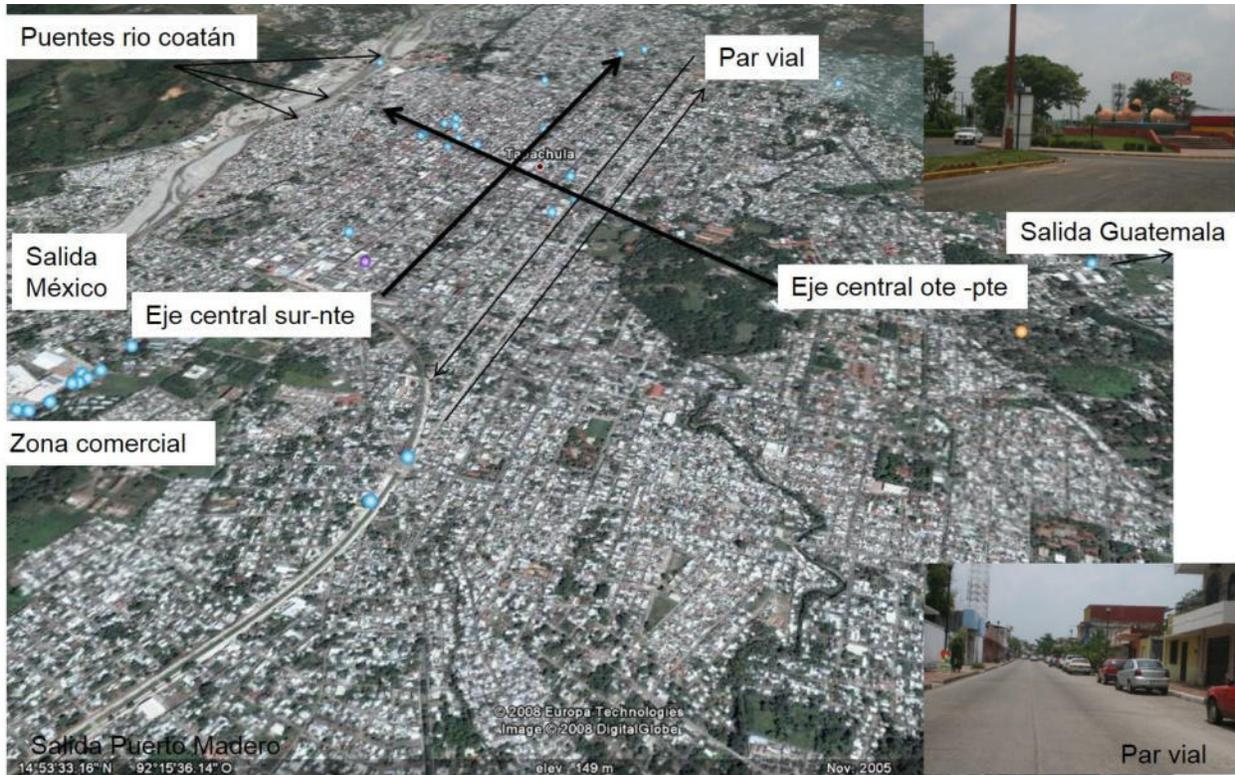
XI.I. PROPUESTA EJE CENTRAL ORIENTE – PONIENTE Y CIRCUITO VIAL DE LA CIUDAD DE TAPACHULA, CHIAPAS.

La falta de capacidad en los ejes centrales de la ciudad de Tapachula Chiapas, ha provocado en los últimos años un importante problema de congestión vehicular en las horas pico, principalmente en el cuadro céntrico de la ciudad, ocasionando así una pérdida importante de tiempo en los traslados a esta zona de la ciudad, una de las causas principales es debido a la existencia de una considerable cantidad de comercios y servicios de relevancia para la comunidad, como lo son bancos y escuelas ubicados en el eje central oriente – poniente, y sumado a todo esto el ser una vialidad de doble sentido con autorización de estacionamiento en ambos lados de la acera.

Es importante mencionar que la dinámica demográfica municipal en el periodo del año 1995 al 2000, presentó un incremento de 49,269 habitantes, de continuar con esta tendencia la población se duplicará en aproximadamente 34 años, para entonces habrán alrededor de 543,348 habitantes.

UBICACIÓN DE LA CIUDAD





Fuente: google earth



OBJETIVO GENERAL

Se pretende contribuir a resolver la problemática de congestión vehicular en los ejes centrales de la ciudad ocasionados por el transporte público de pasajeros, el incremento de vehículos en la ciudad, mediante un análisis detallado de los agentes involucrados en el problema.

OBJETIVO PARTICULAR

1. Determinar si las rutas de transporte urbano colectivo que circula por el eje central ocasionan congestión vehicular en los ejes centrales de la ciudad.

2. Analizar las condiciones de la infraestructura vial:

- Estado y conservación de la superficie del pavimento
- Estado de los dispositivos para el control del tránsito
- Estado de funcionamiento del alumbrado público
- Estado de banquetas, guarniciones y acotamientos

3. Determinar si los vehículos procedentes de Centroamérica son causa del problema en estudio.

4. Determinar el incremento anual de vehículos en la ciudad y la manera en que influyen en el tema de estudio.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

- ¿Las rutas de transporte urbano colectivo que circula por el eje central estarán vinculadas con el congestión vehicular?
- ¿Las estadísticas de crecimiento poblacional estarán relacionadas con el aumento de vehículos que transitan en la ciudad?
- ¿El acceso a la ciudad de vehículos procedentes de Centroamérica estarán relacionados con la problemática de capacidad vehicular en ejes centrales de la ciudad?
- ¿Las condiciones de la infraestructura vial tendrán alguna relación con el congestión vehicular en el lugar de estudio?

JUSTIFICACIÓN

Conveniencia y relevancia

El presente trabajo de investigación es de conveniencia, ya que al revisar los antecedentes de solución, no existe un plan de desarrollo urbano de la ciudad, ni estudios que aborden el tema, así también, es de relevancia, ya que se describe el estado físico actual de la infraestructura y equipamiento en el primer cuadro de la ciudad, considerando como variables el pavimento, los dispositivos de control de tránsito, alumbrado público, banquetas y guarniciones correlacionándolos con el congestionamiento vehicular en los ejes centrales de la misma.

Implicaciones prácticas y valor teórico

En relación a lo que implica es básicamente la recopilación de datos estadísticos de las variables y estudio de campo prácticos de las mismas, aportando un valor teórico en la actualidad muy importante por exponerse lo que está sucediendo en la actualidad.

Viabilidad de la investigación

La búsqueda de solución del presente problema implica la recolección de datos principalmente; es viable la obtención de los mismos, ya que es de carácter público y las dependencias de gobierno están obligadas a proporcionar estadísticas necesarias por la ley de acceso a la información pública; al mismo tiempo, que el problema se vive diariamente y es observable y medible.

CONSECUENCIAS

Las consecuencias de la presente investigación se considera positiva para todos los involucrados, por una parte para la sociedad la cual invierte menos tiempo de traslados a la zona centro de la ciudad y para los transportistas, quienes eficientizarían los servicios.

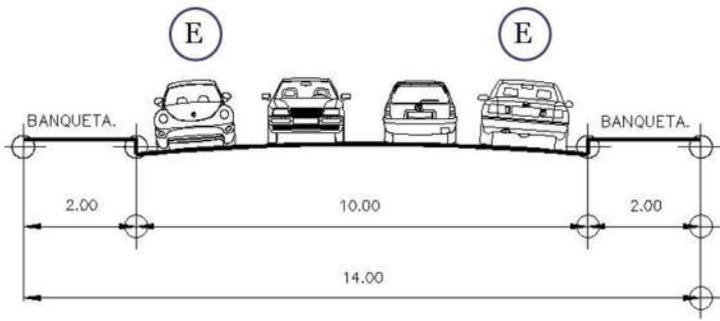
PROPUESTA EJES CENTRALES



PROPUESTA EJES CENTRALES

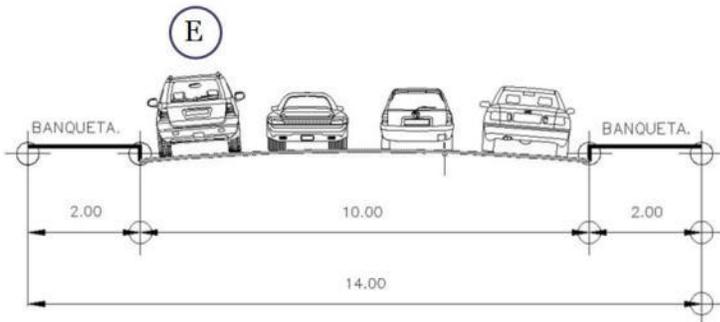


PROPUESTA EJE CENTRAL OTE – PTE y PTE - OTE



Situación actual.

- Calle doble sentido de circulación.
- Estacionamiento permitido ambos sentidos.



Propuesta.

- Calles un sentido de circulación.
- Estacionamiento permitido acera izquierda.

PROPUESTA EJES CENTRALES



XII. BIBLIOGRAFIA GENERAL

Cal y Mayor, Rafael.	Ingeniería de tránsito.
Cal y Mayor, Rafael.	Estacionamiento
Consejo estatal del transporte	La planeación del transporte: el caso Monterrey
Unikel, Luis.	El desarrollo urbano en México.
Jiménez Dorantes, Manuel .	Autonomía municipal y planeamiento urbanístico.
García, Roberto.	Monterrey: ¿Consolidación metropolitana o megalopolización?.
Sousa, Eduardo.	Modelo metropolitano para el análisis de las tendencias de crecimiento poblacional
Singer, Saul.	Dinámica poblacional y desarrollo.
García, Alejandro.	La otra cara de la ciudad.
Fernandez, José.	Planificación estratégica de ciudades
Lynch, Kevin.	La imagen de la ciudad
Bailly, Antoine	La organización urbana. Teorías y modelos.
Vernier, Jaques	El medio ambiente.
Schjetnan, Mario; Calvillo Jorge; Peniche, Manuel	Principios de Diseño urbano - ambiental
Metzgers, Pascale.	Medio ambiente urbano y riesgos: elementos de reflexión.
Capel, Horacio	La definición de lo urbano.
Lizarraga Mollinedo, Carmen	Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI.
Narvaez Tijerina, Adolfo Benito	El futuro de la vida urbana en el escenario de la globalización.
Gaceta Mexicana de administración pública Estatal y Municipal.	La urbanización en Monterrey.
Garza, Gustavo.	Estructura urbana y gestión municipal en el área metropolitana de Monterrey
Gilbert, Alan.	La vivienda en América latina.
Rapoport, Amos.	Aspectos humanos de la forma urbana.
Pírez, Pedro.	Actores sociales y gestión de la ciudad.
Castells, Manuel.	Movimientos sociales urbanos
Sobrino, Jaime.	Migración interurbana en México.

Espinoza, Víctor.	El dilema del retorno.
Durin, Séverine.	Nuevo León, un nuevo destino de la migración indígena.
Arzaluz, Socorro.	Gobierno, empresarios y gestión urbana.
Bassols, Mario.	Retos de la investigación urbana en México: gobiernos locales y ciudad.
BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel.	Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información.
Alfredo Hualde / Arcelia Serrano.	La calidad del empleo de asalariados con educación superior en Tijuana y Monterrey
López G., Julio.	Evolución reciente del empleo en México.
De la Garza Toledo, Enrique.	Problemas clásicos y actuales de la crisis del trabajo.
Garza, Gustavo.	Monterrey en el contexto de la globalización económica de México.
Frenkel, Roberto.	Globalización y Crisis Financieras en América Latina
LÖSCH, A.	Teoría económica espacial. Buenos Aires, El Ateneo, 1957
WEBER, A.	Theory of the location of industries. Chicago, University of Chicago Press. 1968
Richardson, Harry W.	TEORIA DEL CRECIMIENTO REGIONAL
Castells, Manuel.	Globalización, identidad y estado en América Latina.

XIII. GLOSARIO

Administración urbana

Actividad orientada a que los bienes y servicios públicos se proporcionen oportuna y eficientemente a los habitantes de una ciudad.

Área urbana

Espacios abiertos de una ciudad que cuentan con vegetación, superficie de juegos y elementos para la recreación.

Asentamiento humano

El establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran.

Centralización

Proceso mediante el cual se aglomeran las actividades comerciales, financieras, recreativas, políticas y administrativas más importantes en torno a un lugar.

Ciudad

Es el centro de población en el que un grupo relativamente grande de habitantes vive en forma permanente y donde realiza actividades, económicas, sociales, políticas y culturales.

Conurbación

Proceso mediante el cual una ciudad crece y se junta con otra ciudad cercana o con localidades antes físicamente independientes, y forman una sola unidad mayor que la original.

Consejo Estatal de Transporte y Vialidad

Organismo técnico especializado de carácter consultivo, descentralizado del Gobierno del Estado de Nuevo León, con personalidad jurídica y patrimonio propio. Tiene como función principal el análisis y discusión de alternativas de solución a la problemática relativa al servicio público de transporte y a la vialidad.

Crecimiento urbano

Proceso de expansión física de los elementos que integran una ciudad en forma espontánea.

Densidad

La densidad puede ser poblacional, siendo ésta el número total de personas por hectárea y de vivienda cuando es el número total de viviendas por hectárea.

Desarrollo Urbano

El proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población.

Equipamiento urbano

El conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario utilizado para prestar a la población los servicios urbanos y desarrollar las actividades económicas, como pueden ser las escuelas, hospitales, espacios recreativos, entre otros.

Infraestructura urbana

Las redes y sistemas de tuberías, ductos, canales, cables y obras complementarias necesarias para la distribución y suministro de agua potable y sus tomas domiciliarias, energía eléctrica, alumbrado público, el desalojo del drenaje sanitario de las edificaciones y el desalojo del drenaje pluvial de un centro de población o parte de él.

Metrópoli

Palabra que significa ciudad madre. Se refiere a la denominación de un gran centro urbano y sus contornos.

Migración

Desplazamiento o traslado de individuos o grupos sociales con el fin de cambiar de residencia.

Medio ambiente

Resultado de la interrelación del hábitat y los seres vivos, incluyéndose las diferentes actuaciones de éstos y sus variaciones. Contexto que se produce al actuar y obrar de los seres vivos dentro de un hábitat.

Modelo

Esquema teórico, generalmente en forma matemática, de un sistema o de una realidad compleja, que se elabora para facilitar su comprensión y el estudio de su comportamiento.

Ordenamiento territorial

El proceso de distribución equilibrada y sustentable de la población y de las actividades económicas en el territorio estatal.

Planeación

Instrumento que tiene el hombre para anticipar soluciones. Indica un proceso de decisiones. Es sinónimo de planificación.

Población

Número total de habitantes de un territorio. Puede ser urbana, si habita una ciudad o rural si lo hace en el campo.

Polos de desarrollo

Áreas o zonas en las que se propicia el desarrollo de actividades económicas, culturales y sociales con el fin de hacerlas atractivas para la población migrante y así equilibrar el crecimiento de la región en que se encuentren.

Praxis

Actividad humana que transforma la sociedad y la naturaleza transformando, al mismo tiempo, al sujeto que la ejerce. Ya sea en la política, en el arte, en la ciencia o en el trabajo productivo. Como concepto, expresa la unidad de la teoría y la práctica.

Servicios urbanos

Las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente o concesionadas para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población.

Urbanización

Es el proceso técnico, económico y legal, inmediato o progresivo, mediante el cual se introducen las redes de infraestructura, los servicios públicos y la vialidad en un centro de población para el asentamiento del ser humano y sus comunidades.

Uso de suelo

Los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas o predios de un centro de población.

Zona metropolitana

El espacio territorial de influencia dominante de un centro de población.