

FRAGMENTACIÓN URBANA EN AGUASCALIENTES

*Mtra. Olivia Flores Castillo

**Mtro. Fernando Padilla Lozano

"La Historia se halla inscrita en los trazos y en la arquitectura de las ciudades. Lo que subsiste de los primeros constituye el hilo conductor que, junto con los textos y documentos gráficos permite representar las sucesivas imágenes del pasado".

Le Corbusier.

RESUMEN

En la elaboración de este trabajo, se realizó un análisis de corte longitudinal tanto de tipo retrospectivo y prospectivo. Primeramente se hace el manejo descriptivo de las características presentes en la ciudad de Aguascalientes recurriendo a fuentes diversas de información como son: censos de población y vivienda, registros estadísticos sobre demografía, archivos catastrales, planos y mapas y en general publicaciones diversas sobre los temas: sociología de la población, demografía, economía, desarrollo regional y urbano con la finalidad de aportar conocimiento sobre el proceso de estructuración urbana que ha experimentado la ciudad de Aguascalientes dado que cada año crece en 300 hectáreas y se agregan alrededor de 20,000 nuevos habitantes, dando como resultado su tendencia actual de crecimiento, la cual ha sido su conformación metropolitana, cuyo hinterland se expande progresivamente integrando en este proceso a centros urbanos periféricos. Por otro lado, la reestructuración urbana que estamos presenciando conlleva un comportamiento particular en el modo de organizar los usos del suelo urbano y la distribución espacial de las actividades económicas y sociales.

INTRODUCCIÓN

Una característica indiscutible de nuestra época es el proceso de urbanización que en gran escala se observa tanto a nivel global, así como a nivel local; y cuyos efectos marcan un cambio substancial en la forma de vida de la sociedad. En nuestro país, el crecimiento de las ciudades y sobre todo, la transformación de

algunas de ellas en impresionantes áreas urbanas son aspectos evidentes del cambio, y sobre todo la orientación de la distribución de la población bajo la influencia de las nuevas tendencias de estructuración urbana.

En este trabajo se examina el proceso urbano que ha generado como producto social, un complejo económico, un espacio consolidado y un entorno demográfico llamado *ciudad de Aguascalientes*. La ciudad es hoy, fiel reflejo de las decisiones² que se han tomado en el pasado, y que la han hecho, —en segunda instancia— experimentar un importante desarrollo, transformándose primero en centro regional de comercio, que a la postre se convirtió en centro político al conformarse como cabecera municipal y capital de un estado, posteriormente, el proceso de urbanización que caracteriza este agónico siglo XX le ha dado a la ciudad de Aguascalientes un matiz espectacular que *"ha provocado una expansión diez veces mayor que la de los tres siglos anteriores, tendencia que provocó un crecimiento equivalente al de los cuatrocientos años anteriores ¡en un plazo de 20 años!"* (Durán:3:1980).

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En una época, las ciudades se formaron prácticamente solas cuyas intervenciones urbanas eran casi nulas. Como resultado tenemos poblaciones que actualmente se lamentan por no haber sabido encarar sus problemas; es, como señala Troitiño *"En la práctica lo que cambia es la escala de las intervenciones así como el sentido de las transformaciones"* (Vinuesa:25:1992) Así, a pesar de que actualmente somos perfectamente capaces de concebir el impacto que producen los cambios del entorno en el desarrollo de las ciudades, pareciera ser que hoy más que nunca existen dificultades para comprender y, sobre todo, para manejar dichos cambios.

* Profesora-investigadora del Departamento de Sociología del Centro de Ciencias Sociales y Humanidades. Email:oflores@correo.uaa.mx

** Profesor-investigador del Departamento de Sociología del Centro de Ciencias Sociales y Humanidades. Email:spadilla@correouaa.mx

² Decisiones quizá no siempre acordes con las necesidades del momento y sobre todo en algún momento discutibles.

CIUDAD Y UNIDAD SOCIO-TERRITORIAL

El entorno urbano, es un contexto de interacciones, es un paisaje cultural en expansión, es una realidad dinámica donde quedan expresados los problemas de reorganización interna del espacio, reestructuración urbana y sobre todo, la interacción social.

En el caso particular de Aguascalientes, para comprender el modelo de ciudad generado hasta hoy; se vuelve necesario ahondar en sus primeras etapas de crecimiento, puesto que este modelo implica la consideración de bases profundas que se remontan tanto a su historia urbana como urbanística; si bien, la primera se refiere más que nada a la historia de la ciudad que relaciona hechos sociales en el espacio físico, es decir, la historia que no confronta el proceso histórico de la ciudad al predominar la simple descripción desde perspectivas sociales, económicas y/o políticas, en donde se enfatiza lo social sobre el espacio.

Por otro lado, la segunda se encarga de comprender la ciudad como el producto histórico de la construcción de la ciudad; en cuya lectura se resalta el predominio de "la cuestión urbana" sobre "lo social". Esta noción es analítica al indagar sobre las intervenciones urbanísticas en la ciudad que ha experimentado a lo largo de su historia, comprendiendo el cambio substancial de la estructura urbana. Es decir, el proceso histórico de construcción del espacio urbano.

El anterior concepto encierra las claves que permiten interpretar el modelo de ciudad que hoy tenemos, es decir, podemos visualizar la ciudad como un producto de nuestra propia sociedad, cultura y economía y, como tal debemos analizarla; en otras palabras, el conocimiento de nuestro pasado nos permite comprender el presente, es decir, nuestra ciudad de Aguascalientes hoy con sus tres anillos y poblada por tres cuartos de millón de habitantes, en donde cabe cuestionarnos si en efecto es el modelo de ciudad que deseamos³.

¿Cómo lograr este acercamiento? Se puede proponer como técnica de análisis la "descomposición" de la ciudad conforme el plano actual del espacio consolidado de la ciudad, de manera que nos oriente en la formación de las diferentes etapas del crecimiento de la ciudad y por lo tanto, su evolución. Lo anterior

intervención urbana. Esta "descomposición teórica" nos permite situarnos en el siglo XVI, y partir del año 1575, lo cual nos sirve para plantear un punto de referencia que delimita el inicio de nuestra periodización.

ESPACIO Y CONFIGURACIÓN INICIAL (1575-1855).

Es necesario destacar que ya algunos años antes de la fundación oficial ocurrida en 1575, la ciudad era un incipiente asentamiento que originalmente constituyó un lugar de refugio para quienes transportaban metales desde las minas de Zacatecas hacia la ciudad de México.

Desde 1565 hasta 1621, el incremento de la población fue imperceptible, poco importante y en ocasiones fue nulo; concretamente, en 1565, según un documento elaborado por Humberto Durán se consigna que había 30 colonos⁴ los cuales en 1575, con las familias venidas de Santa María de los Lagos se incrementaron a 102 colonos que al estar a merced de los ataques de los "chichimecas", el aislamiento que la propia región generaba por la falta eficiente de comunicación, las enfermedades que al convertirse en epidemias llegaron a "arrasar" con la población y otros factores ocasionaron que para el año de 1584 la población disminuyera drásticamente a 29 personas. Posteriormente, la recuperación fue lenta, en el año de 1604 la población es de 60 habitantes y 17 años después, en 1621, el incremento de la población hizo posible que se registraran 120 personas (Durán:5:1980).

Así, la primera etapa del crecimiento de la ciudad de Aguascalientes inicia tácitamente con la fundación de la villa de la Asunción de las Aguascalientes, y continuaría posteriormente con el paso de villa a ciudad, suceso que ocurre en el año de 1824, y en donde tenemos que aun la estructura urbana era demasiado elemental pues esta estaba constituida básicamente por 3,500 casas y once plazas⁵. Ya en 1792, Félix Calleja elaboró una aceptable descripción de la villa, en la cual resaltaba que "El pueblo está regularmente delineado, la maior parte de sus calles rectas, perpendiculares las unas de las otras y bastante limpias" (Mascarón:1994). La población de la villa en 1793 es de 8,376 habitantes; 11,000 en 1803; continúa incrementándose a 13,500 en 1813 y para 1837 la población llegó ser de 20,000 personas que se distribuían en aproximadamente. 105.0 hectáreas⁶.

El perfil demográfico sugiere que la población de la ciudad creció al doble entre 1793 y la década comprendida entre 1830 y 1840 (Davies: 265:1994).

³ Cfr. Fernández Guell, José Miguel, "Planificación estratégica de ciudades", G.G. Proyecto, Gestión, Barcelona, España, 1997, pp. 31-48.

⁴ No hay que olvidar que originalmente existió un "presidio" cuya función principal era la protección de colonos y viajeros.

⁵ "Primer Cuadro Estadístico del Estado de Aguascalientes", 26 de febrero de 1838.

⁶ Estimación propia para 1837.

En este momento, la ciudad es total, es decir, es un núcleo de población hasta cierto punto homogénea, con características propias y en donde la vida sencillamente transcurría, estática, monótona, sin cambios espectaculares, cuya paz quizá fuera solamente alterada en ocasión de algún fenómeno natural como el desbordamiento de un río o arroyo, una ventisca, etc.

La ciudad en esta etapa son los barrios: Triana, La Salud, Guadalupe y San Marcos; este último integrado y agregado como producto inicial del crecimiento de la ciudad dado que originalmente era un "pueblo de indios" independiente, sólo hay que recordar que las villas hispanoamericanas se fundaron sólo para los españoles, mientras que en la periferia se establecieron pueblos de indios (Gómez:51:1999).

Es decir, la ciudad se concibe prácticamente compacta en su centro, rodeado por una frontera agrícola que le permitía gozar a la población de cierto estado de ánimo apacible. Por cierto, las huertas que rodeaban la ciudad ocupaban el mayor espacio que el construido y visualizando el plano elaborado por Isidoro Epstein en 1855 lo comprobamos, observamos el trazo lineal de la mayoría de sus calles las cuales reflejan fielmente el concepto de ciudad colonial (aunque se aprecia con claridad el efecto llamado "plato roto" que subsiste hasta nuestros días). En este momento, la ciudad ya experimenta un incremento sustancial de su área la cual llega a ser de aproximadamente 111 hectáreas.

TERRITORIO Y CONFIGURACIÓN URBANA (1855- 1900).

El segundo momento de la historia urbanística de la ciudad de Aguascalientes queda comprendido desde finales del siglo XIX (aproximadamente 1890) hasta principios del siglo XX (1920). En este periodo, la imagen urbana es más que nada la de una ciudad que se consolida de manera "compacta" cuya actividad económica se descubre heterogénea puesto que es una de las principales cualidades del espacio tradicional⁷.

Esta visión corresponde sobre todo a los momentos del advenimiento del ferrocarril; imagen cuya concepción fundamental está basada en la de "ciudad total" ya que no se define aún el centro y la periferia, ambos conceptos son únicos y están presentes en ese modelo de ciudad. En este momento, lo heterogéneo se plasma en la actividad económica, política y social que se articulan en el mismo espacio, es decir se vislumbra ya la inminente fractura territorial.

Esto significa que la mayor parte del aumento de la población tuvo lugar durante las dos últimas décadas del siglo XIX. El hecho de que se produjera cierto desarrollo económico en esos años parece confirmar esa suposición. El largo aislamiento que sufría la ciudad se rompió, hasta cierto punto, en 1884 al ser terminado el Ferrocarril Central Mexicano.

En 1890 la ciudad fue también conectada a una línea férrea que partía de Tampico y atravesaba San Luis Potosí. El desarrollo industrial del estado se aceleró durante la última década del siglo gracias a las exenciones del pago de impuestos, a la uniformidad de los gravámenes, a la supresión de los aranceles estatales y municipales. Hacia 1892 había mucho capital norteamericano invertido en la minería del estado (según ciertas estimaciones se invirtieron 3,682 000 dólares, o sea el 30.88% del total de las inversiones norteamericanas de fundición y relane establecieron una planta grande en la ciudad).⁸

La ciudad se reestructura, se forma un nuevo barrio que hoy se reconoce como tradicional: La Estación; el nuevo complejo ejerce su grado de influencia para reorientar el crecimiento de la ciudad. El contraste queda representado por la ciudad "heredada"; la ciudad producto de su historia, sus habitantes, sus relaciones, su dinámica y sus intervenciones, es decir, el proceso sociocultural que otorga a la posteridad un espacio artificial construido por la interrelación del tiempo y del espacio mediatizados ambos por el proceso social. Aquí es la coyuntura donde se gesta la transición de la ciudad total a otra etapa significativa: la fractura centro-periferia. La ciudad heredada queda paulatinamente atrás, y al compás de la nueva dinámica el nuevo espacio exige en él intervenciones directas.

Hasta aquí se pueden reconocer muy pocas intervenciones urbanas, donde predominan de forma abundante las intervenciones del tipo arquitectónico. Es obvio, está lógica respondía más que nada a la creencia de que "el hacer la ciudad era hacer arquitectura" (Ramírez:12:1997) cabe señalar el beneficio y enriquecimiento que este periodo aportó visualmente a nuestra ciudad; pero se reconocen sus limitantes⁹.

⁷ El Dr. Daniel González Romero afirma: "El centro histórico no existe en México puesto que las ciudades latinoamericanas son producto de la conquista española y no se puede equiparar el proceso europeo del desarrollo de ciudades con las de América Latina." SIC, según Conferencia Dictada en la Maestría en Población en mayo de 1997 en la ciudad de Aguascalientes.

⁸ Cfr. Ibid., VII, pp. 519-20, 543-4, 1092 y 1103.

⁹ Nos referimos a limitantes disciplinarias, metodológicas, conceptuales y prácticas como factores de desarrollo urbano.

Tenemos, un espacio que se muestra tradicional y es representado por lo que llamamos el Centro, San Marcos, El Encino (barrio de Triana), La Salud, La Estación y Guadalupe. Sus actores conviven perfectamente en ese espacio en virtud de que el entorno social, político y económico se encuentra al alcance de cada uno de sus actores.

Es evidente el impacto que sobre el crecimiento de la ciudad tuvo el proceso industrial observado a principios de este siglo; inicia la expansión de la mancha urbana, presentándose entonces los verdaderos planteamientos de intervención en la ciudad (en virtud de que no había sido necesaria esta condición anteriormente).

TRANSICIÓN URBANA (1900-1950).

Como ya se acotó, el crecimiento de la ciudad durante la primera década del siglo XX fue relativamente veloz y dinámico para su tiempo, sin embargo, durante la revolución de 1910-1921, el crecimiento de la población de la ciudad de Aguascalientes fue muy lento, ya que en 1910 contaba con 45,198 habitantes y en 1921 eran 48,041 (Unikel:1976) pero, una vez que concluyó la revolución, las tendencias de crecimiento poblacional se aceleraron, logrando en poco tiempo rebasar las tendencias observadas históricamente.

Es entonces cuando podemos reconocer el tercer momento, el cual se distingue más que nada por ser un periodo de transición y va desde los años 1900 hasta 1950 aproximadamente. En este instante, la "ciudad total" pierde su condición para ubicarse como "centro" de la ciudad (la ciudad total se transforma en el centro); aparecen las primeras periferias generando así un nuevo concepto "El Espacio Periférico". No es que en la etapa anterior no existiera un espacio periférico; pero éste resulta insignificante¹⁰ sobre todo si lo comparamos con la frontera agrícola y el área consolidada en ese momento.

Al respecto, es necesario señalar que hasta la década de los años 30, La zona centro se había convertido en el núcleo de referencia para trasladarse a los diferentes puntos cardinales ya que la conformaban principalmente los barrios de El Encino, Guadalupe, San Marcos y junto con el barrio de la estación, A A A

alentaron alrededor de los años cuarentas las principales vías de movilización espacial.

En este periodo, tenemos un claro ejemplo de un expansor del crecimiento y catalizador de la fragmentación urbana: el transporte urbano en sus dos modalidades: el aumento de automóviles privados y la proliferación de autobuses urbanos.¹¹

EXPANSIÓN CONCÉNTRICA (1950-1980).

La memoria gráfica y documental de la administración de Miguel Ángel Barberena Vega señala que: "a partir de 1944 se inicia el servicio público de transporte urbano en la ciudad capital. A la línea de autobuses Madero correspondió prestar el servicio que demandaban los trabajadores de los ferrocarriles, utilizando la calle del mismo nombre para llegar hasta el barrio de San Marcos y apoyar así el desplazamiento de los habitantes de la ciudad de oriente a poniente, facilitando el comercio en la zona centro" (Barberena:12:1992).

A partir de 1955, se observa otra etapa de expansión, la superficie urbana crece a 865.4 hectáreas con una población de 112,000 habitantes (129.42 habitantes por hectárea (Barberena:13:1992) delimitando al norte y al poniente con la Avenida de la Convención (primer anillo de Circunvalación); al sur con Avenida Ayuntamiento (sin considerar la colonia Las Flores y el área de la feria) y al oriente sin los talleres del ferrocarril.

Es necesario recordar que al interno del área urbana quedaron espacios sin ocupar (lotes y/o áreas baldías) que con posterioridad habrían de redensificarse y de igual manera salían a los límites indicados algunos fraccionamientos como lo son: colonia Estableros (Fátima), colonia San José del Arenal, colonia del Trabajo, colonia San Marcos, colonia La Barranca y colonia Curtidores.

En el plano, la expansión de la ciudad se inclina hacia el norte y en forma de herradura, existiendo muy pocas manifestaciones de crecimiento hacia el sur (comparativamente) debido a la limitante natural que significó el arroyo de los adoberos (ahora Avenida Adolfo López Mateos). A partir de esa fecha la expansión de la ciudad ha sido muy rápida, ya que se incrementaría en un 238.18% representando ello una fuerte presión en la demanda de equipamiento e infraestructura requerida para la atención óptima de la población (SPP:70:1978).

En el año de 1960 la población de la ciudad sumaba ya los 126,617 habitantes y se crearon dos nuevas rutas para apoyar y ampliar el servicio inicial,

¹⁰ Este espacio está acotado más que nada por las antiguas garitas que operaban como aduanas de ingreso y egreso de la ciudad.

¹¹ Se denomina expansores urbanos a las infraestructuras que no sólo impulsan el crecimiento, sino que revalorizan diferencialmente los terrenos por donde pasan o se van ubicando.

se incorporaron al servicio: la ruta Apostolado y la ruta Oriente, posteriormente se agregó la línea Petróleos cuyo recorrido era fundamentalmente de norte - sur de la ciudad.

En 1970, el crecimiento poblacional en la ciudad llegó a 181,277 habitantes, y con ello, se amplió la demanda del servicio; lo anterior mostró que la prestación del transporte urbano debe ir en paralelo con el incremento de la población, misma que para 1980 llegó a los 293,152 habitantes.

Para esta década, la ciudad ya era un espacio consolidado al interno de la avenida de la Convención de 1914 (primer anillo de circunvalación), y comenzaba a desbordar esta frontera urbana en algunos puntos, como lo eran algunas colonias peréricas que se habían generado o estaban en ese proceso¹².

La estructura vial de la ciudad de Aguascalientes se caracteriza por contar con un sistema de anillos concéntricos. El primero, Avenida de la Convención de 1914, tiene un perímetro de 14 Km. y sirvió para delimitar el área urbana a partir de 1960 e impulsar el crecimiento hacia el oriente de la ciudad, ya que los talleres del ferrocarril fueron hasta entonces una gran barrera física que impedía el crecimiento hacia esa zona. Posteriormente en 1980, se construyó el segundo anillo vial, Avenida Aguascalientes, con un Perímetro de 24.25 Km. y al igual que el primero, delimitó nuevamente la mancha urbana, pero a su vez propició el surgimiento de nuevos desarrollos habitacionales, mismos que se fueron estableciendo en torno a esta vialidad.

Recientemente se construyó el primer semianillo, Avenida Siglo XXI, que une los puntos de entronque de la carretera a la Cantera y la salida a Zacatecas, extendiéndose hasta el ya mencionado Bulevar Miguel de la Madrid, bordeando la ciudad por la parte oriente, con una longitud de 21 Km.

ARTICULACIÓN URBANA Y CIUDAD REGIONAL (1980-2000).

En esta etapa queda claro que el crecimiento urbano-poblacional se acentuó a partir de 1980, por el proceso de industrialización que comienza a tomar auge en la ciudad. De esta forma para ese año, la superficie creció a 3,316 hectáreas aproximadamente (Ortiz:13:1997) y con el incremento registrado en el volumen de la población se alcanza 90.47 habitantes/ hectárea. Para

1992 la superficie total del área urbana incluyendo lotes baldíos es de 7,372.26 hectáreas y se estima una población de 477,739 habitantes (64.80 habitantes por hectáreas). Para 1996 la superficie total del área urbana incluyendo lotes baldíos es de 7,771.44 has. y se estima una población de 548,889 habitantes. (70.62 hab./ha).

En la siguiente relación se aprecian claramente los incrementos por año final de los distintos periodos.

Cuadro 1.1
CIUDAD DE AGUASCALIENTES
EXPANSIÓN DE LA MANCHA URBANA
1750-1996

Año	Héctareas
1750	18.2
1850	111.1
1940	450.1
1950	865.4
1970	1,489.6
1976	2,408.3
1980	3,316.0
1990	5,760.67
1992	7,372.26
1996	7,771.44
1997	8,357.44

Fuente: Estudio sociodemográfico por oficialía, UAA, Aguascalientes, inédito, 1991.
CITA-COPLADE, Gobierno del Estado,
julio-septiembre, 1997, pp. 192.

A partir del año de 1980 la ciudad presentó "un acelerado crecimiento poblacional que implicó fuertes elevaciones en la demanda de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, demanda que se enfrentó a una oferta poco elástica, debido, principalmente, a la escasez de recursos municipales y estatales.

¹⁰ Entre otras: la colonia México, Martínez Domínguez, Colinas del Río, Curtidores, etc.

El crecimiento de la zona urbana de la ciudad de Aguascalientes ha sido uno de los factores determinantes de la formación de un conjunto o sistema urbano-regional mucho más amplio, el de la región o zona centro-norte y occidente del país, constituido por los estados de Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, San Luis Potosí y Zacatecas conformando en la región su propio sistema de ciudades interdependientes entre sí. Dentro de este sistema de ciudades destacaremos el subsistema que incluye como centros urbanos más importantes a la ciudad de Aguascalientes y municipios conurbados del estado de Aguascalientes. Todas estas ciudades capitales se encuentran en un claro y rápido proceso desigual de integración económica, socio-política, infra-estructural, territorial y física, comúnmente denominado de conurbación (Castillo:11:1990).

En la década de los ochenta surge la tendencia de conurbación entre Aguascalientes y Jesús María, principalmente por la construcción del bulevar Miguel de la Madrid que las une y posteriormente por el enlace directo y rápido que permite el bulevar Siglo XXI, además de las construcciones que sobre estas vías se están efectuando. También la verdadera orientación de su crecimiento físico se efectúa hacia tres direcciones "norte, sur y poniente, sobre las tierras con óptima capacidad agrícola y ocupadas por agricultura de riego" (Castillo:70:1990).

Además de ello, el rápido crecimiento de la población trajo consigo una anárquica expansión urbana que ocasionó un uso del suelo no siempre adecuado. La dispersión de la población en expansión hacia zonas con suelos poco propicios para las funciones urbanas, por ser superficies de elevada productividad agrícola, además de otros problemas como los altos costos que representa su integración al resto del tejido urbano o en algunos casos riesgos para la construcción, inclusive la seguridad de los propios pobladores, con el resultado visible de un crecimiento al cual no le ha enfrentado con los instrumentos técnicos, jurídicos y políticos idóneos" (Plan:9: 1980).

La ciudad de Aguascalientes ha devorado espacios proporcionales al aumento de su población, más holgada en los barrios ricos, hacinada en las colonias modestas y especialmente en los viejos barrios centrales venidos a menos e invadidos por la vivienda popular, esta expansión franqueó los límites de la ciudad poco antes de 1980 y se intensificó a partir de ese momento.

El proceso de conurbación exigió ampliar el servicio a las nuevas necesidades de movilidad; en la década de los ochenta, se enlaza el servicio de transporte público con el suburbano de Jesús María, conectando a los habitantes de este municipio con la ciudad industrial de Aguascalientes.

Al modificarse la estructura original de la ciudad (vía crecimiento urbano-poblacional) se modificó también la movilidad de la población, ya no se traslada sólo de oriente a poniente y de norte a sur, sino que los desplazamientos son en todas direcciones puesto que las actividades económicas se distribuyen por toda la mancha urbana.

De acuerdo con datos disponibles, en 1993 el 85% de los automotores que circulan en Aguascalientes son particulares, y el porcentaje aumenta a 86.8% si se incluyen los camiones (vease el cuadro II.5), lo que nos conduce a considerar que la preeminencia del automotor, y en particular de los automóviles privados es, entonces, la primera nota característica del transporte en nuestra ciudad¹³.

Se calcula que diariamente se realizan alrededor de 800 mil viajes persona-día, a diferentes puntos de la ciudad; de éstos el 39% corresponden a automóviles particulares, el 5.5% a taxis y el 52.9% se transportan a través de unidades colectivas de transporte público urbano; el 2.6 restante se desplaza en otros medios como son motocicleta, bicicleta y por su propio pie (Barberena:142:1992).

Es necesario enfatizar que con el crecimiento de la ciudad, la antigua red vial ha mostrado su insuficiencia para dar paso al creciente tránsito vehicular que en 1980 ascendió a 33,000 automóviles; seis años después, en 1986 ya circulaban 60,000 vehículos y se estima que en 1992 circulaban por las arterias citadinas alrededor de 110,000 vehículos (Barberena:142:1992), aunque según cifras oficiales del departamento de Tránsito, para 1998 los vehículos que circulan en la ciudad son cerca de 120,000.

Literalmente, la multiplicación y la fragmentación administrativa del servicio de transporte urbano empieza a volverlo ineficiente. Es notable la saturación de rutas debido a la sobreposición de los recorridos de las cinco líneas que integran ATUSA¹⁴, 36 rutas distintas circulan por avenida 5 de mayo, Victoria, Madero y Lopez Mateos, columnas vertebrales de la circulación en el centro de la ciudad. La rearticulación en este caso, estaría representada por el hecho de que tales trayectorias se deciden en función de la rentabilidad que ofrece la circulación por los principales corredores comerciales, antes que para garantizar una cobertura global del servicio. Este caso

¹³ Dado que en nuestra ciudad se concentra el 61% de la población y el grueso de las actividades económicas.

¹⁴ Asociación de Transporte Unificado S.A.

ilustra perfectamente las razones por las que el servicio de transporte público no puede estar regido únicamente por criterios de rentabilidad sino que debe contemplarse dentro de un plan metropolitano. Más allá de una polémica "ambigua" entre privatización y estatización de los servicios públicos, el problema de fondo reside en la articulación entre el estado y la empresa privada.

Recordemos cómo aun contando con un plan metropolitano, el capital puede operar con ciertas ventajas; Lipietz (Fernández:68:1997) ha mostrado en el caso de París, cómo la política urbana puede converger con la práctica de las empresas privadas: la prioridad de financiamiento de las vialidades primarias señaladas en el plan favorecía a las áreas centrales en detrimento de los suburbios, o bien "coincidía" en la zona oeste donde se concentraron importantes operaciones inmobiliarias y nuevos polos de negocios (Lockjine:36:1979), en donde no sólo es necesario un plan urbanístico, sino el control social de las decisiones del organismo metropolitano.

Ahora hay más autos pero no mejores condiciones de movilidad en la ciudad ya que cada vez más la ciudad se convierte en un gran estacionamiento. Si bien la calle tiene un valor importante y es verdad que "la calle es de todos"; una parte significativa de la vida urbana se desarrolla en ella. Sin embargo, no deja de preocupar que la mayoría de estas áreas sirva mayormente a la transportación privada de gente. Este es un efecto no previsto en los primeros escenarios de la ciudad contemporánea.

Hemos visto en el análisis intraurbano algunas tensiones hacia una conformación de tipo regional: la tendencia de crecimiento hacia Jesús María y el transporte urbano que recorre ya 9 kilómetros hasta el centro. En los casos de la industria, del transporte suburbano, del agua y el drenaje se empiezan a configurar nuevas tendencias de dimensión netamente regional, que son indicativas de un sistema funcionalmente integrado de regiones interdependientes y que podemos denominar como la ciudad-región.

El nuevo territorio urbano que conforma la ciudad de Aguascalientes en la década de los noventa, se integra por novedosos desarrollos urbanos¹⁵ localizados en la periferia de la ciudad; entre otros hablamos de las ciudades satélite integradas a la trama urbana e interconectadas entre sí transversalmente por una vía de gran amplitud (Av. Siglo XXI —consta de 6 carriles—) y son parte de la "herradura urbana" con la

que, en los últimos 5 años del siglo XX la ciudad creció en forma importante hacia el sur-oriente.

El surgimiento de este macro-fraccionamiento responde a dos factores principales: Una demanda efectiva y una previsión socio-política. A partir de 1983 y en plena crisis financiera del país, Aguascalientes adquirió fama como entidad generadora de vivienda popular, era el estado con mayor facilidad para la obtención de recursos financieros para vivienda. En 1987¹⁶, la administración del Ing. Barberena Vega¹⁷ visualizó que se podría hacer participar a empresas constructoras en el proyecto de sostener una política urbana que evitara las condiciones que habían propiciado zonas urbanas irregulares como la colonia Progreso y la urbanización del ejido Las Cumbres, dichos asentamientos representaron en ese momento la antítesis del desarrollo urbano que se idealizaba en Aguascalientes¹⁸.

Por otro lado, el esquema vial actual presenta deficiencias por no contar con vialidades de apoyo o ejes viales que comuniquen en forma fluida de norte a sur y de oriente a poniente, ya que los existentes se encuentran la mayoría de las veces saturados (en particular en las llamadas "horas pico").

La estructura vial obedece a diferentes épocas del crecimiento urbano, caracterizándose el casco antiguo de la ciudad (zona centro) con vialidades estrechas y de traza irregular, razón por la cual no propicia una fluidez vehicular adecuada para los requerimientos actuales. Además, los anillos de circunvalación nos dejan la impresión de no contar con un diseño técnico que responda a los requerimientos de vías rápidas, destacando los siguientes factores: insuficiencia de carriles laterales, exceso de cruces viales, existencia de topes, falta de sincronización de semáforos y, sobre todo, en algunos tramos exceso de semáforos.

La estructura vial de la ciudad de Aguascalientes presenta en forma general los siguientes problemas:

- Inadecuada diferencia y jerarquía vial, así como falta de continuidad en las vialidades primarias.

¹⁵ Información proporcionada por el Instituto de Vivienda de Aguascalientes.

¹⁶ Miguel Angel Barberena Vega, Gobernador en el periodo 1986-1992.

¹⁸ Ciudad Morelos se consolidó en 429.5 hectáreas de urbanización y casi 14,700 acciones de vivienda, está conformada por sectores cuyos nombres corresponden a personajes del contexto histórico que le correspondió vivir a Don José María Morelos y Pavón: Hermenegildo Galeana, Nicolás Bravo, Leonardo Bravo, Narciso Mendoza, Mariano Matamoros y Valerio Trujano. Todos estos sectores integran una docena de fraccionamientos que se caracterizan particularmente por el origen de su propósito y su tipología.

¹⁵ Incluye "Ciudad Morelos, Fraccionamiento Ojocaliente y Ciudad Jesús Terán.

- Falta de fluidez en las zonas de alta concentración de actividades.
- Incapacidad vial para absorber el volumen vehicular.
- Falta de organización en las áreas de estacionamiento en zonas de alta concentración y áreas peatonales reducidas.
- Accidentes en zonas de alta concentración de actividades.
- Desorganización de los esquemas de circulación, producto de factores tales como:
 - a) Deficiencia en la sincronización de semáforos.
 - b) Desorden en los sentidos de circulación.
- Altos índices de contaminación.
- Aumento en el consumo de energéticos.
- Aumento en tiempos de recorrido.
- Mezcla de tránsito regional con el urbano por la inexistencia de libramiento, ya que si bien se han planteado en cada momento los anillos como libramientos, éstos nunca han funcionado como tales.

Con la construcción del primer semianillo, la ciudad se incrementó en 5,900 hectáreas en superficie, que comparada con su superficie de 1992, 7,372.26 hectáreas, representa un incremento del 80%, con una superficie total de 13,272 hectáreas, lo que propició una mayor dispersión del desarrollo y más lotes baldíos cuya superficie total se estima en aproximadamente 400 hectáreas en 1997, con el consecuente incremento de dificultad en el mantenimiento y dotación de servicios y equipamiento.

El esquema de crecimiento observado hasta hoy, dejará, a largo plazo, al río San Pedro en el centro de la ciudad, convirtiéndolo en un gran obstáculo para la conexión vial y el aprovechamiento de la infraestructura entre las dos mitades que de forma prospectiva se vislumbra de la ciudad: oriente y poniente; por otro lado, de las conexiones viales actuales también hay que mencionar que no existen suficientes vialidades primarias de oriente a poniente que permitan conectar estos dos hemisferios de población. Para lograrlo sería necesario realizar afectaciones y modificaciones al trazo de vialidades existentes y la construcción de sus respectivos puentes (Programa:112:1994).

Los problemas de toda índole generados por este crecimiento y las barreras que se le oponen, en términos de la falta de disponibilidad de suelo urbanizable adecuado (por su uso agrícola o de reserva forestal, sus pendientes, su origen geológico inconveniente para la construcción o sus características climáticas e hidrológicas), la carencia de recursos financieros, agudizada por la crisis económica, fiscal y la deuda

interna y externa, las enormes dificultades técnicas y sociales para la dotación de vivienda, infraestructuras, servicios sociales y seguridad pública, la grave destrucción de la naturaleza, y la contaminación ambiental, insalvables según algunos analistas, conducirían a la necesidad de limitar la expansión de la mancha urbana mediante la aplicación estricta de programas (Castillo:12:1990).

Las crecientes dificultades a las que se enfrentan los nuevos sectores populares urbanos (provenientes de las migraciones o del crecimiento natural de la población ya urbanizada) para satisfacer sus necesidades de suelo, vivienda, infraestructura, servicios sociales y seguridad pública, en el marco de la aguda crisis económica iniciada en 1982 se hallan íntimamente ligadas al régimen jurídico de la propiedad territorial (propiedad ejidal, comunitaria o pública), a las barreras a su modificación legal, a la especulación realizada por ejidatarios, comuneros y fraccionadores, legales o clandestinos, y al carácter periférico y expansivo de sus asentamientos. Ello ha obligado a los inquilinos y colonos pobres a organizarse en movimientos urbanos populares con el objeto de reivindicar estos satisfactores materiales y defender los ya adquiridos (Castillo:13:1990).

INTERVENCIONES EN MATERIA DE PLANEACIÓN URBANA

Tradicionalmente, se reconoce que el estado de Aguascalientes ha destacado a nivel nacional por ser pionero en materia de planeación urbana. Concretamente, la ciudad de Aguascalientes tiene una experiencia formal de 50 años en planeación urbana a partir de que el Arquitecto Carlos Contreras elabora el Plano Regulador de la Ciudad de Aguascalientes en 1949, aunque ya se considera como antecedente el Plano de las Colonias elaborado al principio de este siglo.

El propósito de este apartado es evaluar de forma general los documentos más relevantes que en materia de desarrollo urbano se han elaborado para regular el crecimiento de la ciudad de Aguascalientes, en donde, como toda actividad humana, se ha aprendido a prever y anticiparse al futuro para poder ordenar la expansión física de la ciudad.

Partimos de lo que consideramos los antecedentes directos en materia de planeación urbana en Aguascalientes, centraremos nuestro análisis en tres documentos clave, en primer término, *El Plano Regulador de la Ciudad de Aguascalientes* de 1949, por la importancia histórica que reviste. En segundo lugar,

el *Plan Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes*, 1980, porque surge en un momento decisivo para la ciudad y, en tercer lugar, por su actualidad y vigencia, el *Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes, 1994-2010*.

ANTECEDENTES DE PLANEACIÓN EN AGUASCALIENTES

Los documentos de planeación realizados en Aguascalientes se remontan a 1901, año en que resulta necesario construir nuevas zonas habitacionales que satisficieran la demanda de vivienda de los trabajadores tanto de los talleres como de la propia estación del Ferrocarril¹⁹, en donde es generado el "Plano de las Colonias", que es el antecedente más directo que encontramos en materia de planeación, cuya elaboración se atribuye al Arquitecto Samuel Chávez (Bassols:252).

Como producto del mencionado plano, se autorizaba a la COCOHA²⁰ a edificar casas en los terrenos descritos en un plano que al efecto levantaron. en el plano en cuestión se trazaron con toda claridad y precisión grandes avenidas, calles transversales y diagonales, quedaron perfectamente señalados los lotes destinados para escuelas públicas y las líneas que indicaron el trayecto de la tubería de agua potable y drenaje.

Es obvio que el principal objetivo era transformar el uso del suelo de gran parte del oriente de la ciudad, hacia las tierras de lo que entonces era la Hacienda de "Ojocaliente". Este plano fue presentado a el gobierno del estado para su análisis y aprobación y raíz de esto se forman las colonias Héroes, Ferronales y del Trabajo, primero en el plano y su posterior consolidación como tales a principio de los años veinte.

Este proyecto es importante, en virtud de que nos da una idea de la dimensión de la primeras concepciones de corte mercantil que se gestaron en la ciudad, al margen de una visión netamente de planeación.

El plano de las colonias distó de ser un planteamiento global; se reducía a incidir sobre un sector de la ciudad, de ahí su limitada integración formal a la traza existente; *"a pesar de ello, este proyecto puede considerarse como el primer intento de la era moderna en Aguascalientes, de organización y regularización del espacio*

urbano, aunque de una manera parcializada –dadas las características específicas de su origen e implementación–" (Ortiz: 13:1997)

EL PLANO REGULADOR DE LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES (1949).

En la década de los cuarenta se iniciaron los trabajos tendientes a la reorganización del espacio urbano que fueron sustentando las bases en los primeros pasos por parte del gobierno del estado en esta materia; así, a mediados de 1942, se dicta el decreto sobre el mejor aprovechamiento de predios baldíos dentro de los límites de la ciudad, iniciando así el proceso de compactación del área urbana en busca de una estructura más uniforme y sólida.

Posteriormente, se promulgó la Ley de Planificación y Zonificación del Estado en mayo de 1949 y se crea la Comisión de Planificación del Estado y los Comités de Obra. Estas acciones tuvieron como consecuencia directa el Plano Regulador de la Ciudad de Aguascalientes, elaborado por el Arquitecto Carlos Contreras²¹, *"a quien se debe el primer plan director, no sólo de Aguascalientes, ya que en 1930, elabora el primer Plan Director de la Ciudad de México y le quiso dar a la ciudad que le vio nacer y a su padre el Plano Regulador de 1949"* (López:14:1996).

El plano regulador de la ciudad de Aguascalientes es considerado primero en su tipo ya que fue el primer documento urbanístico aprobado oficialmente sancionado por la Comisión de Planificación del Estado el 19 de Noviembre de 1949 (Bassols: 252:1997), con él se trataba de normar las múltiples acciones urbanas en relación al equipamiento e infraestructura necesarias que debería contar la ciudad para su máximo desarrollo.

Aunque sólo tuvo vigencia administrativa, este plano es un trabajo de indudable mérito, no solamente por haber sido pionero en su género, sino por los grandes aciertos que contiene; algunos de ellos como la avenida López Mateos, la delimitación de la ciudad en el umbral del río San Pedro y la apertura de las vías de comunicación faltantes a través del área urbana como los ejes norte-sur y oriente-poniente²² y sobre todo el más importante para su época: el primer anillo de circunvalación²³.

¹⁹ Se vuelve necesario anotar que en esta época la ciudad de Aguascalientes, tendió a crecer hacia el oriente, bajo la influencia que ejercían las instalaciones del Ferrocarril.

²⁰ Compañía Constructora de Habitaciones de Aguascalientes.

²¹ Carlos Contreras (1892-1970) Arquitecto y Urbanista, hijo del escultor Jesús F. Contreras, fue jefe de Programas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1929-1930) y miembro de la Comisión de Planificación del Distrito Federal (1933-1946).

²² Av. Heróde de Nacozari y López Mateos, respectivamente.

²³ Hoy, Avenida de la Convención de 1914.

Varias décadas después, el 23 de noviembre de 1978 se pone en marcha en Aguascalientes el primer Plan Estatal de desarrollo urbano en el país, "ante la presencia del arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, a partir de ese momento queda conformada de una forma explícita la política urbana local subordinada formalmente a las políticas y esquemas federales de desarrollo, concebidas durante el régimen Lopezportillista". (Bassols: 25:1987)

La consecuencia derivada del marco que ofrecía el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (1978) fue la elaboración del Plan Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes, máxime que previamente se había sancionado la Ley de Desarrollo Urbano del Estado (1976), en el mencionado plan se señala que "El Estado de Aguascalientes, se encuentra regulado por su Plan Estatal de Desarrollo Urbano, vigente desde el 26 de Noviembre de 1978 y el Municipio de Aguascalientes se desarrolla en función de su Plan Municipal de Desarrollo Urbano" (Plan:9:1980).

EL PLAN DIRECTOR URBANO DE LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES 1980-1994²⁴.

A partir de 1980, la ciudad presentó un acelerado crecimiento poblacional que implicó fuertes elevaciones en la demanda de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, demanda que se enfrentó a una oferta poco elástica, debido principalmente a la escasez de recursos municipales y estatales.

Además de ello, el rápido crecimiento de la población trajo consigo una anárquica expansión urbana que ocasionó un uso del suelo no siempre adecuado. La dispersión de la población en expansión hacia zonas con suelos poco propicios para las funciones urbanas, por ser superficies de elevada productividad agrícola, además de otros problemas como los altos costos que representa su integración al resto del tejido urbano o en algunos casos riesgos para la construcción, inclusive la seguridad de los propios pobladores, con el resultado visible de un crecimiento al cual no se le había enfrentado con los instrumentos técnicos, jurídicos y políticos idóneos.

Este plan estructuraba un conjunto de cuestionamientos y necesidades en torno al ordenamiento territorial de la ciudad, entre otros "la

necesidad de utilizar lo más racionalmente posible los escasos recursos disponibles para dotar de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos a una población en continuo crecimiento" (Plan:9:1980).

Para mayo de 1980, señalaba el plan que el 5.0% de la ciudad no contaba con drenaje y agua, existiendo pocas calles sin pavimentar; este porcentaje al parecer es bajo, pero se preveía que los citados porcentajes se incrementarían, no sólo por el crecimiento de la ciudad sino por el deterioro de las redes y líneas.

Dentro del plan director urbano se indicó que la traza urbana existente era producto del proceso de desarrollo urbano de las diferentes épocas, mismas que habían plasmado sus características; es así, que encontramos una estructura vial de lo más homogéneo para concluir que no llegó a conformar un sistema fluido, ya sea debido a su escasa capacidad, a su deficiente articulación o a su discontinuidad. (Ortiz:38:1997).

Como resultado del diagnóstico efectuado en la ciudad de Aguascalientes y en respuesta a la problemática detectada, se plantearon los objetivos y las metas con las cuales se tratarían de disminuir en la medida de lo posible los problemas. El objetivo era construir un instrumento que coordinara la acción pública en los tres niveles, y que orientara las acciones privadas y sociales, convirtiéndose en la norma jurídica que permitiera:

- + Prever la reserva territorial.
- + Preservar los suelos agrícolas de la actividad urbana.
- + Propiciar la compactación de la ciudad.
- + Estructurar la ciudad de acuerdo con el crecimiento previsto.
- + Zonificar el uso del suelo
- + Crear las condiciones y los mecanismos para que las actividades de la población se desarrollen en los sitios previstos.
- + Desarrollar equilibradamente la infraestructura y la inversión económica.
- + Prevenir y controlar el deterioro ambiental.

El plan director urbano de la ciudad de Aguascalientes se aprobó en términos generales por la Junta de Planeación y urbanización del estado el 13 de abril de 1980, y por ende, decretado, aunque se publicó en el Diario Oficial el 4 de mayo, y fue complementado con la aprobación de otros dos decretos, uno que señaló los límites de la ciudad publicado en el diario oficial del estado el 20 de abril de 1980, y el otro que indicaba los usos del suelo, publicado el 23 de junio, siendo asentados en el registro público de la propiedad el mes de noviembre de ese mismo año.

²⁴ Esta temporalidad la denominamos dado que el Programa originalmente tenía un alcance de 20 años, pero fue sustituido en 1994 por el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes.

Para el mes de diciembre se realizaron modificaciones a la ley orgánica de la administración pública estatal, se crea la Secretaría de Planeación y Desarrollo Estatal (SEPLADE) organismo que sustituyó a la Dirección de Planeación Estatal, el problema estriba en que no se realizaron los ajustes necesarios a la Ley Estatal de Desarrollo Urbano.

Este nuevo esquema implicó que el ejecutivo estatal asumía el poder de decisión con respecto a la aprobación de los programas de obra a realizarse, pero como no se actualizaron los esquemas de planeación derivados de los decretos anteriores, por lo tanto, la "desaparecida" Dirección de Planeación urbana siguió siendo la responsable del desarrollo urbano; con estos cambios administrativos podremos presuponer que no hay responsables del control del crecimiento urbano y esto parece una manera muy sencilla y eficaz de evadir los lineamientos contenidos en el Plan Director de Desarrollo Urbano (Ortiz:43:1997).

En los 14 años de vigencia que tuvo el plan director urbano de la ciudad de Aguascalientes nunca se le actualizó como tal²³; por lo tanto, las acciones comprendidas con relación a la cuestión urbana de la capital del estado fueron marginales a los objetivos propuestos, además de que a las diversas instancias de decisión, les faltó conocer los alcances y acciones previstas en el plan, por lo que el desarrollo urbano ha estado al arbitrio de los gobernadores y sobre todo del sector inmobiliario; este aspecto fue fortalecido en 1987, pues aparece publicada la ley de planeación del estado de Aguascalientes el 4 de enero que vino a reforzar y respaldar a la de 1982 en la cual la legislatura estatal, cede al ejecutivo la facultad de poder sancionar los planes y programas de desarrollo urbano.

El Plan Director de 1980 fue el primero que contempló el proceso de urbanización de una manera sujeta al Plan Nacional de Desarrollo Urbano, de acuerdo con los lineamientos y políticas que este último maneja.

Este Plan Director contenía como principales objetivos: Constituir las reservas territoriales, evitar el crecimiento sobre áreas agrícolas, redensificar la ciudad, aumentar las áreas verdes, entre otras cosas; de lo anterior se desprende la creación de vialidades periféricas para propiciar el desarrollo urbano hacia el oriente, desalentando el crecimiento hacia el poniente, de áreas agrícolas, la creación de subcentros urbanos para desconcentrar el equipamiento del centro urbano (que aún no se implementan del todo).

Sin embargo el semianillo originalmente propuesto se convirtió en anillo, rompiendo con el esquema planteado y siguiendo con una estructura

concéntrica; el crecimiento urbano tendió al oriente, la redensificación de la ciudad se llevó a cabo parcialmente, pero siguen existiendo enormes lotes baldíos, los cuales originan que la dimensión de la ciudad sea más extensa; las áreas verdes se estimularon, pero siguen siendo pocas y las reservas territoriales adquiridas fueron totalmente rebasadas.

En este período, se formula el Programa Director Urbano de la ciudad en 1989, que resulta ser una mera copia, ya que sólo reforzaba lo planteado por el de 1980, excepto que contemplaba el crecimiento de las reservas territoriales.

Un elemento contradictorio resulta ser que el Plan planteaba desalentar la conurbación física entre precisamente esa integración territorial, *"Una obra prioritaria llevada a cabo por la administración de Barberena, es la conurbación física de la cabecera municipal de Jesús María con la ciudad capital, mediante la construcción de una "super carretera" de doble pista que conectaría a ambas localidades. Con ello, indudablemente, Aguascalientes arriba a una nueva fase de su crecimiento, signada ahora por un claro proceso de metropolización..."* (Bassols: 30:1987).

PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES 1994-2010.

En el año de 1994, se publica el Código Urbano para el Estado de Aguascalientes, este código aboga los siguientes documentos:

Ley de Planeación y Urbanización del Estado de Aguascalientes.

Ley de Desarrollo Urbano del Estado.

Ley de Fraccionamientos, Relotificación, Fusión y Subdivisión de Terrenos del Estado.

Ley del Régimen de Propiedad en condominio para el Estado.

Ley de Transporte Público de Pasajeros y Vehículos de Alquiler.

Ley para los Municipios de Aguascalientes.

Asimismo, aboga la ley que crea un organismo público

²³ El Plan fue concebido y aprobado para ser aplicado durante un periodo de 20 años, desde 1980, hasta el año 2000. A partir de 1987, aparece la inquietud de actualizar el Plan Director Urbano, convocándose a los tres niveles de gobierno a concertar sobre la planeación urbana. Participó como asesor del gobierno del estado, uno de los protagonistas principales del diseño de 1980, pero a pesar de esto no fue posible un acuerdo sobre los puntos clave. La actualización no fructificó por aspectos burocráticos, por la diversidad de intereses creados y por el incumplimiento de las tareas entre los tres niveles de gobierno.

descentralizado denominado: Desarrollo Urbano de Aguascalientes, así como, deroga todas las disposiciones jurídicas que se opongan a lo dispuesto en este código. Este documento es meramente normativo y como se observa, unifica en un solo ordenamiento las múltiples disposiciones que previamente se encontraban dispersas.

Ese mismo año, el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes, 1994-2010 es publicado en el Diario Oficial del Gobierno del Estado el 14 de Agosto, y aunque el documento no señala nada al respecto, se supone que sustituye al Plan director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes de 1980, o en su caso a el Programa Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes, de 1989.

Este programa se encuentra vigente y señala que el sistema de planeación nacional enmarca la elaboración del programa nacional de desarrollo urbano y de los programas estatales, municipales y de centros de población que de éste se derivan, para prever el proceso de transformación del patrón territorial y de los asentamientos humanos, donde se permita mejorar la calidad de vida de la población y consolidar una base material más eficiente, tendiente a lograr el desarrollo económico y en particular el mejoramiento del nivel de vida.

El programa señala que en forma especial se pone énfasis en el mejoramiento de la calidad de los servicios urbanos atendiendo preferentemente a los grupos sociales más necesitados y al fortalecimiento de la capacidad municipal para propiciar el sano desarrollo de la ciudad capital mediante su ordenamiento y regulación, todo esto con el fin de contribuir a mejorar el nivel de vida de la población de la ciudad de Aguascalientes, preservando simultáneamente sus recursos naturales, históricos y patrimoniales más valiosos.

El documento parte de las directrices y las líneas fundamentales de acción del plan nacional, estatal y municipal de desarrollo. En su formulación fueron consideradas las propuestas y planteamientos de los organismos del gobierno federal, estatal y municipal, así como de los diversos grupos sociales; para que la participación social fuera efectiva se instaló el comité de Desarrollo Urbano y Rural Municipal.

El programa reconoce que el constante e ininterrumpido ritmo de crecimiento de la ciudad ha propiciado desequilibrios en el uso de los recursos y en la distribución físico-espacial y ambiental, afectando la línea de progreso integral.

Uno de sus efectos ha sido la concentración-dispersión que se presenta tanto a nivel estatal como municipal, es decir, para 1990 del total de la población

municipal, el 86.99% se concentraba en la ciudad capital, donde los problemas de contaminación, seguridad, usos del suelo, imagen urbana, conservación patrimonial y costos en la prestación de servicios han alcanzado niveles significativos; al mismo tiempo, existen en el territorio municipal poblaciones dispersas, de tamaño muy pequeño, en los que se dificulta la prestación de servicios, infraestructura y equipamiento urbano (Programa: 7:1994).

Las directrices específicas con relación al desarrollo urbano y a sus componentes se ubican en el objetivo nacional de mejoramiento del nivel de vida. El programa se propone coadyuvar a la simplificación administrativa, mediante la agilización de toma de decisiones al ser un documento normativo e indicador del desarrollo físico-espacial-urbano del territorio y por ende del desarrollo integral.

Este programa prevé un horizonte de planeación al año 2010 y se plantea operativamente bajo el marco normativo del Programa de las Cien Ciudades. Y se fundamenta jurídicamente en los documentos legislativos de los tres niveles de gobierno que hacen referencia a la ordenación y regulación de los asentamientos humanos, los cuales son: Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley General de Asentamientos Humanos, Código Urbano del Estado de Aguascalientes, Ley de Planeación del Estado de Aguascalientes, Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Aguascalientes y la Ley Orgánica Municipal del Estado de Aguascalientes.

Bajo la consideración de que el crecimiento demográfico ha provocado la duplicación del área urbana de la ciudad en los últimos veinte años y de que, paralelamente, se presenta la gran concentración de actividades económicas, políticas y culturales y sobre todo la importancia a nivel regional como ciudad media. Se pretende controlar y guiar el crecimiento de la ciudad con una planeación integral del desarrollo urbano que logre:

- a) Vincular el ordenamiento físico-espacial-urbano al desarrollo social para mejorar las condiciones de vida de los habitantes.
- b) Orientar el patrón de distribución de la población de una manera equilibrada.
- c) Cubrir los rezagos y prever la oferta que a futuro la población demande, en materia de infraestructura, equipamiento y servicios.
- d) Aprovechar racionalmente los recursos naturales.
- e) Mantener el equilibrio ecológico del área urbana y su entorno.

- f) Fomentar nuevas actividades productivas y fuentes de trabajo.
- g) Dotar y estructurar el equipamiento urbano en forma equitativa.

El programa de desarrollo urbano de la ciudad de Aguascalientes, 1994-2010, como documento normativo, se puede considerar acorde a las necesidades actuales, sin embargo, sus elementos pueden considerarse con un elevado grado de vulnerabilidad, por ejemplo, la construcción de un puente vehicular (sobre la avenida Guadalupe González) que enlaza la zona de "preservación agrícola" (al poniente) con el segundo anillo de circunvalación es clara muestra de que no se intenta hacer respetar lo planteado en este documento.

Otro ejemplo lo señaló la ONG "Conciencia Ecológica de Aguascalientes" con respecto a la construcción y operación de 11 gasolineras se menciona que "Las violaciones están señaladas en la tabla de Control de Corredores Urbanos del Programa; sin embargo, dicho Programa no contempla la potencialización de riesgo que representa la cercanía entre las gasolineras. Por otro lado, no se ha tomado en cuenta la infinidad de fracturas del subsuelo, por la sobreexplotación del acuífero, que pueden ocasionar la fractura de los tanques."²⁶ Es decir, en el discurso se habla de fortalecer a los mecanismos de planeación, pero en los hechos no se logra.

DOCUMENTOS DE INTERVENCIONES RECIENTES

En el sexto informe del Gobernador Otto Granados Roldán (1992-1998) se menciona que actualmente, *"en el ámbito de planeación, se cuenta con cinco instrumentos, entre los que destaca el Código Urbano... Cabe señalar además el Programa Estatal de Desarrollo Urbano, los Planes Reguladores Urbanos de los once municipios, los Programas Directores de Desarrollo Urbano y los 45 Esquemas de Desarrollo Urbano para el mismo número de localidades en toda la entidad"* (Granados:60).

Se cuenta a su vez con 4 documentos: Evolución territorial y delimitación intermunicipal del estado de Aguascalientes, el Programa de ordenación de la zona conurbada Ags-Jesús María-San Francisco de los Romo y la Actualización del programa estatal de desarrollo (Granados: 61:1998).

El informe continúa señalando que *"Gracias a estos esfuerzos, Aguascalientes es hoy una de las entidades con modernas herramientas de planeación, lo cual nos ubica a la vanguardia en este campo"* (Granados:62).

Sin embargo, percibimos que existe un vacío de planeación en el ámbito estatal, ya que de los once municipios que conforman el estado, en el archivo del Periódico Oficial del Estado únicamente encontramos vigentes documentos normativos e instrumentales para los siguientes municipios:

Programa Director de Desarrollo Urbano de Jesús María, 1993.

Programa Director de Desarrollo Urbano de Pabellón de Arteaga, 1994.

Programa Director Urbano del Municipio de Rincón de Romos.

Programa Director Urbano de San Francisco de los Romo.

Programa de Desarrollo Urbano de San José de Gracia, 1995-2000.

Programa de Desarrollo Urbano del Municipio de Aguascalientes, 1998-2010.

Cabe indicar, que es prematuro hacer consideraciones sobre los documentos señalados en el sexto informe, sólo mencionaremos que por lo que respecta a el documento "Evolución Territorial y Delimitación territorial del Estado de Aguascalientes" sólo es un trabajo de investigación cuya orientación básica es servir de apoyo a los tres programas elaborados al final de la administración gubernamental, en donde queda en duda la validez normativa de estos programas señalados al no estar publicados en el Diario Oficial.

De manera global, podemos realizar algunos señalamientos en torno a los documentos aquí expuestos, en donde consideramos que existen elementos comunes y por lo tanto las críticas se pueden señalar de forma general.

Hasta ahora, se ha privilegiando el desarrollo de corredores económicos lineales (caso concreto, el corredor norte-sur) y sobre todo ha existido ambigüedad con respecto a los instrumentos de intervención. No se percibe que exista plena concertación y voluntad política para actuar en conjunto los tres niveles de gobierno, pues sobre todo el municipio ha estado supeditado a los mandatos del ejecutivo.

¿Por qué el desarrollo industrial no pudo orientarse en otro lugar fuera del valle y la ciudad de Aguascalientes? ¿Quién nos puede decir que una hectárea de ese suelo agrícola no es tan rentable como el suelo industrial? Esto no es más que una manera lineal de reproducir el capital urbano industrial en

²⁶ Ver: APUROS "Por el Derecho a la Vida, No Más Gasolineras", Año 1, Número 16, Especial de Octubre de 1997, Aguascalientes, México.

**CUADRO 2
DOCUMENTOS Y ACCIONES EN MATERIA DE PLANEACIÓN REALIZADAS EN
AGUASCALIENTES 1901-1997.**

1901	Plano de las Colonias.
1924	Ley de Urbanización.
1926	Publicación de la Ley Orgánica para la División Territorial y Régimen Interior del Estado.
1930	Ley de Planificación y Zonificación del Estado de Aguascalientes.
1937	Ley del Registro Público de la Propiedad.
1945	Ley de Expropiación.
1949	Plano regulador de la Ciudad de Aguascalientes.
1957	Se publica la Ley de Planificación del Estado.
1966	Ley para el Fomento de construcción de viviendas Populares en el Estado.
1970	Ley de Planeación y Urbanización del Estado de Aguascalientes.
1971	Ley Estatal de Fraccionamientos.
1973	Ley Estatal de Fraccionamientos (reformas).
1974	Ley de Ciudades Nuevas
1976	Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Aguascalientes.
1978	Se publica el Plan Estatal de Desarrollo Urbano.
1979	Primer Plan Estatal de Desarrollo.
1980	Plan Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes.
1980	Decreto 132 que fija los "límites de la ciudad de Aguascalientes".
1980	Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Aguascalientes.
1980	Plan Municipal de Desarrollo Urbano.
1980	Declaratoria de la reserva territorial de la ciudad de Aguascalientes.
1980	Declaratoria de los usos del suelo en la Ciudad de Aguascalientes.
1980	Reglamento del Registro Público de la Propiedad (15 de Junio) y Modificaciones (26 de Octubre).
1981	Se instala el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Aguascalientes (COPLADEA).
1982	Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado.
1982	Se crea la Secretaría de Planeación y Desarrollo Estatal (SEPLADE).
1983	Ley de Fraccionamientos, lotificación, fusión y subdivisión de terrenos del Estado.
1985	Programa Estatal de Reservas Territoriales para el Desarrollo Urbano e Industrial y Reg. de la Tenencia de la Tierra.
1987	Reformas a la Ley de Planeación.
1989	Programa Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes.
1992	Desaparece la SEPLADE y se constituye la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).
1994	Se Publica el Código Urbano para el Estado de Aguascalientes.
1994	Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes, 1994-2010.
1997	Programa Estatal de Desarrollo Urbano.
1997	Programa de Ordenación de la Zona Conurbada Aguascalientes-Jesús María-San Francisco de los Romo.
1997	Programa de Ordenación del Valle de Aguascalientes sección Jesús María-Rincón de Romos.
1998	Programa de Desarrollo Urbano del Municipio de Aguascalientes

Fuente: Durán López, Humberto, "Legislación Urbana del Estado de Aguascalientes", Recopilación, Diciembre de 1980. Archivo Periódico Oficial, Gobierno del Estado de Aguascalientes.

donde domina el principio del desarrollo económico industrial como prioridad.

Cabe incidir en el siguiente cuestionamiento ¿El modelo de ciudad generado es el adecuado?, porque el espacio periférico no ha podido sustituir al centro de la ciudad que tiene un gran peso en Aguascalientes en cuanto a la riqueza de sus intervenciones y acciones con todo y que se promueve la segregación ya que se apoya la periferia y se zonifica la ciudad con espacios que se revalúan y entran en el juego especulativo.

¿Qué se ha hecho con la ciudad? Fragmentarla y generar espacios especulativos que muy bien pueden contrarrestarse creando infraestructura para desalentar esta práctica, la cual, además debe acompañarse de una política tributaria cuya base facilite su desarrollo y de no hacerse en un tiempo razonable (un año o dos a lo máximo) se incrementen los impuestos a los lotes baldíos ociosos y especulativos.

Se ha extendido innecesariamente el área urbana hacia zonas agrícolas de valor que en los planes y programas mencionados quedan señaladas como zona de recarga y para uso agrícola y pecuario. Así, tenemos que la zona del poniente aún cuenta con tierras de alta capacidad agrícola cuya pérdida paulatina es irreversible.

La ciudad de Aguascalientes es un producto directo de las intervenciones que en ella se han hecho estén o no expresadas estas acciones en los planes y programas. No hay que olvidar que la planeación es un instrumento de poder, por eso no se puede desvincular el aspecto planeación sin su contexto político. En el caso particular de Aguascalientes, queda la evidencia que la ciudad se ha desarrollado más en función de la especulación y no de la planeación, aunque no significa que esta última no haya sido oportuna ni adecuada en su momento. Tratemos de entender el territorio en términos de un sistema integrado y la ciudad como parte de él. Es decir, comprender que el desarrollo urbano es consecuencia de todo un proceso socioeconómico, de modo, que ahora sí, se tenga presente la relación entre la planificación urbana y la realidad urbana inscrita en una problemática mayor: regional, nacional y global.

Así, al final, es evidente la ausencia de un planteamiento regional para desarrollar otras áreas del estado. Se continúa privilegiando la zona conurbada; hay que comprender que esta zona por sí sola no puede ser independiente, ya que necesita el apoyo intraregional. Esto es inducido puesto que su traducción política se manifiesta a través de una población que representa votos olvidándose que en realidad es un enorme contingente de población que requiere atención y servicios.

CONCLUSIONES

El fenómeno de urbanización en Aguascalientes ha pasado a ser importante porque implica una honda transformación de la estructura de producción, la cual se manifiesta, entre otras reacciones, a través de la existencia de nuevas demandas laborales, de las migraciones rural-urbanas y, por ende, de la inserción de población campesina en un marco de actividades no agrícolas. Pero, aunque por razones muy comprensibles, se le ha dado gran importancia a las características de este fenómeno, es claro que el llamado proceso de urbanización tendría una importancia menor a lo que acontece en los niveles inferiores de los centros (y sus regiones) que concentran población. Hace falta explorar más en detalle lo relativo al desarrollo de ciertos mecanismos de crecimiento urbano junto con la expansión del mercado de trabajo y la intervención del mercado inmobiliario.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilar Narváez, J. A. "Ramírez Vázquez en el Urbanismo", IMAU, Primera Edición, 1995, 160 p.

APUROS "Por el Derecho a la Vida, No Más Gasolineras", Año 1, Número 16, Especial de Octubre de 1997, Aguascalientes, México.

Barberena Vega, Miguel. "La Huella y el Sendero". Gobierno del Estado - ICA, Aguascalientes, 1992, p. 139.

Bassols R. Mario, "Política Urbana en Aguascalientes, Actores Sociales y Territorio (1968-1995)", UAM-ICA, Aguascalientes, Primera Edición, 1997, 248 p.

Bassols R. Mario, Delgadillo M. Javier, "Aguascalientes. "Entre la Modernización y la Crisis" en CIUDADES, RNIU, Puebla, No. 1, 1987, pp. 24-30

Bassols R. Mario, Delgadillo M. Javier, "La Ciudad de Aguascalientes, Desarrollo Regional y Políticas Urbanas (1970-1985)" en Guillermo Boils (coord.), México, Problemas Urbano Regionales, GV/ISSUNAM, México, 1987.

Castillo, Costa Miguel; "Expansión de la Mancha Urbana"; ed. Antártica S.A. de C.V.; México, 1990, 147 p.

Davies Keith, A. "Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México". Historia y población en México, El Colegio de México, primera edición, 1994.

Durán López, Humberto, "Legislación Urbana del Estado de Aguascalientes", recopilación, Diciembre de 1980.

Durán, Humberto. "Aguascalientes 2000", Dirección de Planeación, Aguascalientes, 1980.

Donoso Salinas, Roberto. "Antecedentes de la Sociología Urbana" UAM-Xochimilco, primera edición, 1993.

Pontecilla Carbonnell, Ana Isabel. "Calidad de lo urbano: Representaciones sociales" en CIUDADES 38, abril-junio de 1998, RNIU, Puebla, México.

Fernández Guel, José Miguel, "Planificación Estratégica de Ciudades", Gustavo Gili, S. A., España, primera edición, 1997, 240 p.

Flores Castillo, Olivia; Padilla Lozano, Fernando. "Urbanización y Desarrollo Poblacional en Aguascalientes", Tesis de Maestría, UAA, Aguascalientes, inédito, 1998, 275 p.

Gobierno del Estado de Aguascalientes, "Mascarón", Archivo Histórico del Estado, año I, Núm. 13, octubre de 1994.

Gómez Santana, Laura Guillermina, "Estructura social en Guadalajara en 1791", en Historia Urbana 2º. Congreso RNIU: Investigación urbana y regional, Puebla, 1999, 246 p.

López Velarde, Óscar "El futuro se construye con tu actividad presente", en CRISOL, Año VII, Número 76, Aguascalientes, Septiembre de 1996, pp. 8-17.

Lockjine, Jean. "El Marxismo, el estado y la cuestión urbana", Mexico, Siglo XXI editores, 1979.

"Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 1994-2010", H. Ayuntamiento de Aguascalientes, Memoria, Aguascalientes, 1994."

Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes", Gobierno del Estado, Dirección de Planeación, Aguascalientes, 1979."

Plan Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes", Dirección de Planeación y Construcciones del Gobierno del Estado, SAHOP, Ayuntamiento del Municipio de Aguascalientes, Mayo de 1980.

Ocampo M. Luis Fernando. "Globalización, cambios en el modelo de desarrollo, reestructuración industrial y territorial" en CIUDADES 37, enero-marzo de 1998, RNIU, Puebla, México.

Ortiz Garza, J. Alfredo, "Ordenamiento del Territorio y Desarrollo Municipal en Aguascalientes" Universidad Autónoma de Aguascalientes-CONACYT, Aguascalientes, primera edición, 1997, 465 p.

Ornelas Delgado, Jaime, "Estructuración del Territorio y Política Regional en México", UAT, primera edición, 1993.