

---

# Implicaciones del proceso de metropolización de la ciudad de México en la región centro del país

---

*Arturo Barbosa Prieto*

---

## Hipótesis de trabajo

---

Planeación de un sistema urbano-regional de la zona metropolitana de la ciudad de México, región centro del país, con una política específica de desarrollo prioritario para las ciudades medias para que se conviertan en centros de apoyo a la desconcentración y descentralización de las actividades económicas y administrativas de la zona metropolitana, y desempeñen un papel de "amortiguador" de las corrientes migratorias interregionales. Sin olvidar —asimismo— el impulso a las ciudades medias fuera de esta región del país, con estrategias particulares con base en el plan nacional de desarrollo.

---

## Planteamiento del problema

---

El elevado grado de primacía y el rápido crecimiento absoluto y relativo de la región centro del país, comparada con el resto del mismo, corresponde casi en su

totalidad a la preponderancia y desarrollo de la ciudad de México. Este proceso de concentración de población y actividades económicas, particularmente intenso en las últimas décadas, ha propiciado que actualmente la zona metropolitana de la ciudad de México cuente con 16 millones de habitantes, población que representa aproximadamente una tercera parte de los habitantes urbanos del país. Y en términos económicos genere el 36% del producto interno bruto nacional. Esto implica un aumento en el grado de control desde el centro a la periferia que se expresa física, política, social y económicamente en la preeminencia de la ciudad de México y su zona metropolitana.

Las principales ciudades que conforman la red urbano-regional del centro del país (Toluca, Cuernavaca, Querétaro, Pachuca, Puebla y Tlaxcala) en su escala y medida experimentan en su proceso de urbanización las mismas tendencias que ha manifestado en su desarrollo la capital de la República, como resultado de las implicaciones que conlleva el proceso de metropolización y que se ven expresadas

en los aspectos urbano-regionales, económicos y sociales.

En este contexto, en la mayoría de estas ciudades, el proceso de industrialización que se dio a partir de los años sesenta y que se intensificó en las siguientes décadas, trajo consigo el acelerado crecimiento demográfico y, consecuentemente, el desajuste en los usos del suelo, la insuficiencia en la infraestructura y equipamiento para los servicios básicos, y, desde luego, la constante y significativa contaminación del aire, el agua y el suelo, constituyendo la basura un problema de difícil solución para su tratamiento y disposición. De esta manera la dinámica del crecimiento socioeconómico ha incidido directamente en la transformación del medio ambiente y provocado en muchos casos el deterioro y la pérdida de los recursos naturales.

En la década de los ochenta, y particularmente a partir de 1985 como consecuencia de los sismos de la ciudad de México, las principales ciudades medias de la región centro del país experimentaron un cambio sustancial en sus procesos económicos y demográficos, que impactó su dinámica urbana, produciendo, en términos generales, los siguientes resultados:

- Terciarización intensa de su economía;
- desajustes en los usos del suelo;
- crecimiento espontáneo de su periferia propiciado por los asentamientos irregulares;
- inseguridad en la tenencia de la tierra;

- incremento en los déficits de infraestructura y equipamiento para los servicios urbanos;
- escasez de agua potable;
- contaminación de los cuerpos de agua y de los mantos acuíferos;
- estructura vial inconexa y deficiente, y
- graves problemas de congestionamiento provocados por la mezcla del tráfico regional y local.

Dentro de este marco, la velocidad del proceso de urbanización, los fuertes intereses creados, los exiguos recursos públicos y, en muchos casos, la falta de capacidad técnica se conjugaron para seguir alimentando esta grave situación en las ciudades medias.

Estos antecedentes permiten orientar el análisis de la concentración en la ciudad de México —que es en donde constituye ya un gravísimo problema— así como en las ciudades medias de la región central, que se verían más afectadas que las del resto del país.

---

## Estrategias de desarrollo

---

Dentro de la perspectiva planteada se propone una estrategia de acción que se sustenta en un proceso de decisiones de carácter planeado, con base en el plan nacional de desarrollo y su estrategia de modernización, lo que permite identificar el sistema urbano de la región centro del país, las actividades industriales y los procesos industriales que cabría desconcentrar, asignando estos procesos a diferentes ciudades medias de acuerdo a las ventajas que presenten.

---

## Estrategias territoriales

---

Desde un punto de vista espacial, ordenar las ciudades con áreas de crecimiento, promoviendo los corredores, en una agrupación de centros urbanos especializados y ligados entre sí mediante ejes de desarrollo (transporte y comunicaciones), permitirá crear zonas industriales y residenciales fuera de las ciudades.

En las ciudades medias, podrán establecerse políticas de subcentralización de las industrias, actividades terciarias y servicios urbanos. Asimismo, es fundamental para su ordenamiento urbano, el control del uso del suelo para las zonas de vivienda, servicios y equipamientos sociales.

---

## Estrategias intraurbanas

---

Con base en las potencialidades de desarrollo y las características particulares de las ciudades medias de la región central, las estrategias internas pretenden atenuar y equilibrar el fenómeno de polarización entre las funciones urbanas de habitación y producción, así como solucionar la insuficiente y deficiente comunicación vial. Para ello es fundamental la consolidación o creación de sectores urbanos autosuficientes y relativamente independientes entre sí, de tal forma que se descentralice la administración, la prestación de servicios, el comercio y las actividades productivas, en especial la industria no contaminante, mediante zonas homogéneas distribuidas estratégicamente en el área urbana. Así se logrará un mejor funcionamiento de las ciudades en beneficio de sus habitantes.

---

## Reservas territoriales

---

La ocupación legal y planeada del área urbana y el adecuado uso del suelo, constituyen la base del crecimiento urbano ordenado; por lo que la constitución de reservas territoriales con carácter preventivo y la regularización de la tenencia de la tierra en su carácter correctivo son propósitos fundamentales de la estrategia urbana. Esto permitirá dar legalidad al uso y a la tenencia del suelo y evitar así la conformación de nuevos asentamientos irregulares.

Las modificaciones al artículo 27 de la Constitución General de la República contribuyen al cumplimiento de estos propósitos. Por lo que se requiere acelerar el proceso de descentralización a los gobiernos locales —en particular a los municipios— de la gestión directa del suelo urbano de origen ejidal, para que ofrezcan tierra barata para la población de menores ingresos, mediante la constitución de reservas territoriales, y la dotación de servicios básicos con programas de mejoramiento urbano integrado.

Las reservas territoriales deben sustentarse en la factibilidad financiera (autofinanciable), gracias a una adecuada previsión de las combinaciones del uso del suelo, para que las más rentables se integren al mercado inmobiliario, y con esos recursos contribuir al financiamiento de programas para sectores de menores ingresos.

Con este instrumento se podrá lograr un mejor aprovechamiento del uso del suelo y, en consecuencia con los programas de desarrollo urbano, establecer zonas mixtas de vivienda con industria maquiladora no contaminante y, al mismo tiempo, propiciar la regeneración

de asentamientos irregulares y abatir los rezagos en infraestructura y equipamiento para los servicios básicos.

---

## Catastro

---

La planeación del desarrollo urbano de las ciudades medias, la adecuada administración del suelo, así como la dotación, mantenimiento y cobro de tarifas de los servicios públicos, deberán basarse en un sistema de información urbano catastral confiable y actualizado.

Para ello y con base en los métodos pertinentes se plantea el establecimiento de zonas *isovalóricas* en las ciudades, de acuerdo a su ubicación, a los usos y valores del suelo, vialidades, infraestructura existente y calidad de las construcciones, dando un valor promedio al coeficiente mínimo de utilización del suelo, esté o no construido. En el caso de los condominios se establecerá de acuerdo a la ciudad de los mismos.

La finalidad es obtener recursos para financiar con los primeros pagos el estudio del catastro multifinalitario. Por ende, pretende, primero, hacerlo económicamente factible, y segundo, filtrar todas las obras prioritarias de acuerdo al interés de los vecinos y a la dotación de infraestructura y equipamiento. Asimismo, se solicitaría a la federación un tratamiento especial para estas ciudades, con recursos del programa nacional de solidaridad. Con este apoyo se podría realizar este ambicioso proyecto, que coadyuvaría al desarrollo de las ciudades medias para que se conviertan en verdaderos centros para la desconcentración de la zona metropolitana de la ciudad de México.

---

## Agua potable y alcantarillado

---

La dotación de infraestructura y el suministro de los servicios de agua potable, alcantarillado y saneamiento, deberá constituir un instrumento para elevar el nivel de vida y la salud de la población. Consecuentemente es necesario impulsar la dotación de estos servicios en las ciudades medias. El instrumento idóneo para lograrlo sería la creación de organismos operadores de los sistemas de agua potable y alcantarillado que, atendiendo a las características particulares de las ciudades, instrumenten gradualmente una política tarifaria tendiente al autofinanciamiento de las inversiones, mantenimiento y rehabilitación de los sistemas de servicios, así como a la operación de los mismos. Lo anterior actualmente es imposible debido a la escasa cobertura de cobro y a las bajas tarifas.

Los organismos operadores pueden contribuir a administrar eficientemente los recursos acuíferos, tomando en consideración su interrelación con el medio ambiente y promoviendo la construcción, rehabilitación y operación de los sistemas de tratamiento de aguas residuales.

---

## Desechos y residuos sólidos

---

Con el propósito de prevenir y controlar la contaminación por residuos sólidos es impostergable el establecimiento de sistemas adecuados de recolección, tratamiento, reciclaje y disposición final de los residuos municipales e industriales contaminantes.

En este aspecto es de fundamental importancia la creación de organismos operadores del servicio de limpia o concesionario a particulares. Mediante estas acciones, en una primera etapa, se podrá cobrar el servicio a las industrias, comercios, hospitales y colegios, y, posteriormente en una segunda etapa, cobrar el servicio a las colonias residenciales, medias y populares de acuerdo a sus posibilidades.

Por otra parte, es necesario lograr que las empresas colaboren y participen en el tratamiento de sus residuos industriales, en particular de aquellos que por sus características pueden ser corrosivos, explosivos, tóxicos, inflamables e infecciosos y que por lo tanto tienen un alto grado de peligrosidad para la población.

---

## Vialidad y transporte

---

La estructura vial constituye el apoyo fundamental del funcionamiento de las ciudades. De ahí que el crecimiento socioeconómico de las mismas sólo es posible con el crecimiento necesario y sostenido de la infraestructura vial.

La solución de los problemas viales es muy compleja, por lo que se requiere la colaboración de los demás sectores en obras que la comunidad necesita y que se pretende signifiquen una inversión rentable para quienes participen.

Con este enfoque y de acuerdo a las características de cada ciudad la estructura vial podrá fundamentarse en la creación de un sistema de circuitos complementarios que, articulando la vialidad existente, al mismo tiempo comuniquen a

las áreas de crecimiento, sirvan de libramiento a las ciudades y conecten las zonas de trabajo con las zonas habitacionales actuales y propuestas, contribuyendo a un mejor funcionamiento de las ciudades.

Con la planeación de la estructura vial se podrá contribuir a subsanar uno de los problemas urbanos más graves que es la insuficiencia e ineficiencia del transporte colectivo. Para ello es básica la modernización de la vialidad urbana, así como estructurar adecuadamente los sistemas de rutas de transporte colectivo que faciliten el tránsito vehicular compartido y la operación eficiente del transporte urbano. Igualmente es prioritaria la ubicación estratégica de las terminales de transporte suburbano y foráneo con base en los movimientos de origen y destino, que permita el descongestionamiento vial, la reducción de la contaminación y un mejor ordenamiento del uso del suelo.

---

## Bibliografía

---

Gobierno Federal. *Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994*, 1989, México, Secretaría de Programación y Presupuesto.

ILPES. *Ensayos sobre planificación regional del desarrollo*, primera edición en español, 1976, México, Siglo XXI editores, S.A.

ILPES. *Planificación regional y urbana en América Latina*, primera edición, 1974, México, Siglo XXI editores, S.A.

H. Ayuntamiento de Puebla. *Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Puebla*, 1990, Puebla.