

LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES: MODERNIDAD Y ARTICULACIÓN REGIONAL.

*Fernando Padilla Lozano¹
Olivia Flores Castillo²*

Introducción

El entorno urbano es un contexto de interacciones, es un paisaje cultural en expansión, es una realidad dinámica donde quedan expresados los problemas de reestructuración urbana y sobre todo, la interacción social. En el caso particular de Aguascalientes, para comprender el modelo de ciudad generado hasta hoy; se hace referencia a la evolución de la ciudad para comprender la estructuración del centro y la periferia, por tanto es necesario ahondar en sus etapas de crecimiento, pues la ciudad es el producto de la construcción paulatina de un espacio: la ciudad de Aguascalientes hoy con sus tres anillos y poblada por cerca de tres cuartos de millón de habitantes. Lo relevante es analizar la expansión y el desarrollo urbano en conjunto con la evolución del crecimiento poblacional.

Para el año 2007, la ciudad de Aguascalientes es la máxima expresión del proceso de urbanización en el estado; su complejidad estructural, avanza con el paso del tiempo y con ello obliga a la integración de estudios sobre la diversidad de fenómenos que ocurren en su espacio. Este fenómeno es reciente, y aun no ha terminado de mostrarse en una forma acabada, por lo que su estudio puede favorecer la comprensión del proceso urbano en Aguascalientes.

La ciudad de Aguascalientes se consolidó como un centro industrial, comercial y de negocios, reflejándose en sustanciales niveles de bienestar social como resultado directo de un impulso sin precedentes del desarrollo industrial, sobre todo por la llegada de las empresas transnacionales de gran dimensión que vinieron a dar una nueva dinámica a la estructura productiva desde la década de 1980. A partir del 2000, la tendencia de crecimiento poblacional y urbano-industrial es alta y está acentuando la concentración excesiva de los medios de producción y de la población que exige servicios, generando una serie de efectos colaterales a nivel estatal sobre la dinámica social, convirtiéndose así el

¹ Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Sociología y Antropología, teléfono (449) 91 10 74 00 ext. 303, Dr. en Ciencias Sociales, email: fpadill@correo.uaa.mx.

² Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Sociología y Antropología, teléfono (449) 91 10 74 00 ext. 303, Maestra en Población, email: oflores@correo.uaa.mx

territorio estatal en una zona potencial de alto nivel de interrelación social, en donde confluyen los migrantes nacionales, internacionales y los propios hidrocálidos; es decir, la ciudad de Aguascalientes se ha convertido en el espacio racional que sintetiza el crecimiento de la población, la planta productiva y su distribución uniforme en concordancia con los soportes materiales y humanos de la actividad económica, social y política.

En esta etapa queda claro que el crecimiento urbano-poblacional se acentuó a partir de 1980, por el nuevo 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 y con el incremento registrado en el volumen de la población se alcanza 90.47 habitantes/ hectárea.

La ciudad continúa transformándose, su dinámica tanto externa como interna es muy notoria, se está consolidando como polo de atracción y desarrollo, destaca a nivel nacional, a nivel regional compite y supera en algunos aspectos (comercial e industrial principalmente) a ciudades vecinas como San Luis Potosí y sobre todo Zacatecas.

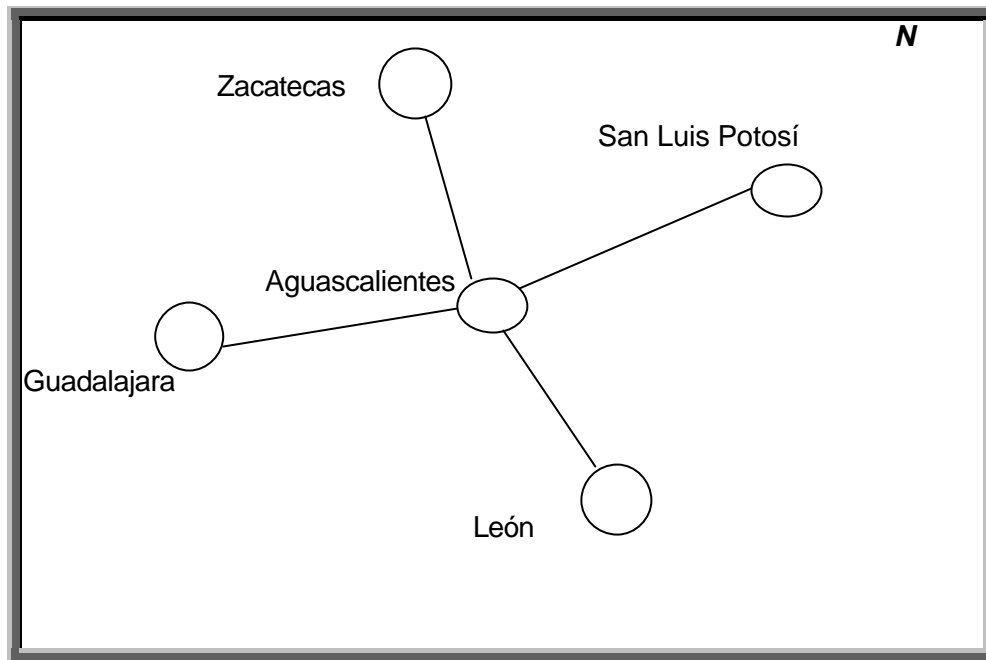
Modernidad y Articulación Regional

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.

El crecimiento del área urbana de la ciudad de Aguascalientes ha sido uno de los factores que se incorporan en 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.

Dentro de este sistema de ciudades destacaré el subsistema que incluye como centros urbanos más importantes a la ciudad de Aguascalientes y municipios conurbados del estado de Aguascalientes.

Figura 1
AGUASCALIENTES
ENTORNO REGIONAL



Entorno regional en el que se muestra cómo la ciudad de Aguascalientes actúa como nodo.
Elaboración: Fernando Padilla Lozano.

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 1990: 11). Este proceso se observa en Aguascalientes a partir de la década de los ochenta con el proceso de integración de los municipios de Aguascalientes y Jesús María, principalmente por la construcción del bulevar Miguel de la Madrid y por el enlace directo y rápido que permite el bulevar Siglo XXI.

Además de ello, el rápido crecimiento de la población³ trajo consigo una anárquica expansión urbana que ocasionó un uso del suelo no siempre adecuado. La dispersión de la población hacia zonas con suelos poco propicios para las funciones urbanas, 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 (Plan 1980: 9).

³ Las tasas de crecimiento en las cinco últimas décadas indican que la ciudad creció por encima del promedio estatal y, es precisamente la década 1980/1990 en que se observa con mayor claridad la diferencia en el crecimiento al disminuir en el estado a 3.4%, mientras que en la ciudad se incrementa a 4.3%.

En ese contexto, la ciudad es actualmente un floreciente centro industrial de carácter regional, en él hay grandes firmas nacionales e internacionales que se han establecido a lo largo del corredor industrial de 50 kilómetros que cubre cuatro municipios del estado. (Aguascalientes, San Francisco de los Romo, Pabellón de Arteaga y Rincón de Romos).

El impresionante “boom” económico e industrial -equiparable solamente al de algunas ciudades de la frontera con Estados Unidos, como Tijuana o Ciudad Juárez-, “ha sido posible por la conjunción de diversos factores que han sido aprovechados, destaca entre otros, la existencia de una “cultura empresarial” ampliamente desplegada por empresarios nacionales y extranjeros -sobre todo ligados a algunas transnacionales en proceso de relocalización industrial en el mundo- e incluso respaldada por algunas empresas públicas..(sic).” (Rojas 1990: 3).

La industrialización implica profundos cambios en la sociedad. Exige la ocupación y concentración de capital, conocimientos, personas, trabajo, infraestructura y desarrollo científico, de manera que solamente en conglomerados urbanos es posible encontrar estos insumos en calidad y cantidad suficiente. Por lo tanto el desarrollo no es posible en un ambiente de ruralidad.

La posibilidad del proceso de industrialización está influida por una serie de determinantes que deben encontrarse en toda sociedad, en dosis variables que influirán para que dicho proceso sea rápido o lento adecuadamente o no estructurado.

La industrialización tiene dos grandes ramales de impacto sobre urbanización. Uno de ellos es el impacto interurbano, representado por las transformaciones sectoriales en su expresión territorial, es decir, a través de la distribución espacial de la actividad económico; el otro, es el intraurbano, constituido por la serie de cambios en la estructura social, movilidad social y política, uso del suelo, diferenciación de las zonas de expansión del desarrollo urbano, etc.

El espacio interurbano se denota por el hecho de que la industrial no se desarrolla uniformemente por el espacio nacional, sino en su desarrollo tiende a concentrarse en determinados puntos del territorio donde precisamente se localizan los grados más altos de factores condicionantes. Los impactos intraurbanos se identifican por lo que sucede a la población que habita los centros urbanos, la cual crece rápidamente, principalmente por

razones sociales y naturales, la fuerza de trabajo sufre cambios en su estructura y mejora en su calidad y productividad, la estratificación social se amplía.

El proceso de transformación de estructuras rurales en urbanas, que se caracteriza por un desplazamiento de la fuerza de trabajo de las actividades primarias hacia las actividades secundarias o terciarias por una creciente diferenciación entre el campo y la ciudad; y por privilegiar las ciudades en la distribución de la población y las actividades estimulando la multiplicación de su número de tamaño.

El desarrollo industrial ha venido acompañado de una cada vez mayor división social del trabajo; la producción de un objeto se realiza ahora en múltiples procesos productivos y en distintas unidades fabriles que producen partes para integrar la totalidad del objeto. La articulación de ese vasto conjunto de unidades productivas es posible gracias al desarrollo del intercambio mercantil de las diferentes piezas, lo cual está basado en la evolución de los transportes y la comunicación.

Esto último ha hecho que el factor de localización de la industria, en vez de ser una limitante, sea un factor que posibilita el acrecentar las ventajas competitivas de la empresa a nivel mundial. En este sentido, la consideración de los factores para la instalación industrial de unidades productivas al interior de una firma (empresa o sociedad anónima) rebasa los límites regionales y nacionales, para considerar los factores de localización a escala mundial. Como señala Harvey (1973: 340), la innovación, el crecimiento competitivo, la monopolización y la sustitución son una secuencia habitual en la historia del capitalismo, gracias a la cual el urbanismo se ha expandido en la misma escala que la gran empresa, complejizando sus transacciones.

Para tener una idea del despegue industrial ocurrido en Aguascalientes basta observar que entre 1980 y 1988 se acumuló un volumen de 1,100 millones de dólares de inversión productiva centralizada en 191 empresas, 153 de ellas operando en la Ciudad Industrial y las 38 restantes en el Parque Industrial del Valle de Aguascalientes.

Esta inversión se ha concentrado en mayor medida en las ramas metalmecánica, automotriz, electrónica y de alimentos, proviniendo principalmente de capitales norteamericanos (Xerox de México, Texas Instruments, Motodiesel Mexicana), japoneses (Nissan de México),

españoles e italianos (Grupo San Marcos) y en menor proporción de origen latinoamericano (Argentina, Uruguay y Brasil).

Actualmente en el estado existe una tendencia de concentración de la planta productiva industrial en la ciudad de Aguascalientes (80.21% del total de industrias en el estado), compuesta por los parques industriales "El Vergel", "Parque Industrial de Alta Tecnología, "Parque Industrial Siglo XXI", "La Ciudad Industrial de Aguascalientes" y el "Parque Industrial del Valle de Aguascalientes", y el Parque Industrial de San Francisco de los Romo, mismas que se integran con la consolidación del corredor industrial norte, sur, que comprende desde la cabecera municipal de Rincón de Romos hasta la ciudad de Aguascalientes, por la Carretera Panamericana, tratando con esta medida de evitar la emigración laboral hacia la ciudad, dinamizando las poblaciones que involucra el corredor⁴.

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 es de 7,771.44 has. y se estima una población de 548,889 habitantes. (70.62 hab./ha). Cinco años después, los resultados definitivos del II Censo de Población 2005 contabilizaron 663,971 habitantes en una extensión estimada de 9,261.46 has. (71.69 hab./ha.).

La ciudad de Aguascalientes ha devorado espacios conforme 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 éste municipio con la ciudad industrial de Aguascalientes.

⁴ Comité de Planeación y Desarrollo del Estado.

Figura 2



En noviembre de 1983 se inaugura el primer gran centro comercial de la ciudad de Aguascalientes siendo en ese momento una novedad ya que en un mismo espacio comercial se ofrecían varias tiendas y almacenes como: Comercial Mexicana (la segunda en operación) Sears, empresa que iniciaba operaciones en la ciudad, Roberts, los Cinemas Gemelos, Hemesse, etc.

Fotografía: Archivo Histórico del Estado

Al modificarse la estructura original de la ciudad (vía crecimiento urbano-poblacional) se modificó también la movilidad de la población. Ésta no se traslada sólo de oriente a poniente o 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 circulaban en Aguascalientes eran particulares, y el porcentaje aumenta a 86.8% si se incluyen los camiones, lo que nos conduce a considerar que la preeminencia del automotor, y en particular de los automóviles privados⁵.

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 1992: 142).

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. En 1980 Aguascalientes contaba con un parque de 33,000 automóviles; seis años después, en 1986 ya circulaban 60,000 vehículos y se estima que en 1992 circulaban por las arterias ciudadanas alrededor de 110,000

⁵ Dado que en nuestra ciudad se concentra el 61% de la población y el grueso de las actividades económicas.

vehículos (Barberena 1992: 142), aunque según cifras oficiales del departamento de Tránsito, para 1998 circulan en la ciudad cerca de 120,000.⁶ Los cuales se han duplicado en el año 2006.

Literalmente, la multiplicación y la fragmentación administrativa del servicio de transporte urbano empiezan a volverlo ineficiente. Es notable la saturación de rutas debido a la sobreposición de los recorridos de las cinco líneas que integran ATUSA⁷, 36 rutas distintas circulan por avenida 5 de Mayo, Victoria, Madero y López 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 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. 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 se integra por novedosos desarrollos urbanos⁸ localizados en la periferia de la ciudad. Entre otros hablo de las ciudades satélite (Jesús Terán y Morelos) integradas a la trama urbana e interconectadas entre sí transversalmente por una vía de gran amplitud (Av. Siglo XXI consta

⁶ Una nota del periódico Hidrocálido indica 2,500 automóviles que circulan por hora en el cruce de L. Mateos y J. F. Elizondo. Hidrocálido, 15 de septiembre de 1997.

⁷ Asociación de Transporte Unificado S. A.

⁸ Incluye Ciudad Morelos, Fraccionamiento Ojocaliente y Ciudad Jesús Terán.

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 estos macro-fraccionamientos 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 1987⁹, la administración del Ing. Barberena Vega¹⁰ 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, los cuales representaron en ese momento la antítesis del desarrollo urbano que se idealizaba en Aguascalientes¹¹. En su sexenio se construyó la Expoplaza y se renovaron las instalaciones de la feria, se amplió la infraestructura comercial y de servicios, entre muchas otras obras que vinieron a darle un aspecto a la ciudad de moderna.

La expansión física de la ciudad exigió incorporar nuevo territorio, como era de esperarse, fueron los ejidos periféricos a la ciudad los que aportaron la cuota de tierras urbanizables que se requerían: el ejido Las Cumbres (al oriente) sufrió tres expropiaciones; la primera, solicitada por el gobierno del estado para la zona militar, el 9 de julio de 1974 con una superficie de 60 hectáreas. La segunda a solicitud del H Ayuntamiento, el 7 de mayo de 1990 se expropiaron 10 has., en la tercera, se obtuvieron 123 has. para reservas territoriales, el 18 de febrero de 1992.

El 24 de diciembre de 1979, el ejido los Negritos (al Poniente) sufrió una expropiación de 12 Has. la que había sido solicitada por el gobierno del estado para construir la penitenciaría.

⁹ Información proporcionada por el Instituto de Vivienda de Aguascalientes.

¹⁰ Miguel Ángel Barberena Vega, Gobernador en el periodo 1986-1992.

¹¹ 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.

Cuadro 1

EJIDO	AÑO	HECTÁREAS EXPROPIADAS	AGENTE	FINALIDAD
Las Cumbres	1974	60	G. Estado	Zona Militar
	1990	10	Municipio	
	1992	123	G. Estado	Reservas Territoriales
Los Negritos	1979	1 2	G. Estado	Penitenciaria
Las Huertas	1981	87	CORETT	Regularización
	1991	38	CORETT	Regularización
	1991	121	SEDUE	
Ojocaliente	1972	12	G. Estado	I. Tecnológico
	1979	2	G. Estado	DIF
	1984	289	G. Estado	Reservas Territoriales
	1985	21	CORETT	Regularización
	1992	187	G. Estado	Reservas Territoriales
Salto de Ojocaliente	1989	75	G. Estado	Carretera
	1991	86	G. Estado	Reservas Territoriales
	1992	315	G. Estado	Reservas Territoriales
Los Pocitos	1972	61	G. Estado	UAA
	1985	24	G. Estado	UAA
	1985	15	G. Estado	UAA
San Ignacio	No registra datos acerca de expropiaciones, sin embargo es un hecho que la mancha urbana ejerce presión directa y es uno de los principales asentamientos irregulares.			

Fuente: Cervantes Silva, Víctor Miguel.(1993) Aguascalientes Rural, H. Ayuntamiento de Aguascalientes, México, primera edición.

La superficie total del ejido Las Huertas (al sur) disminuyó en virtud de expropiaciones requeridas por la CORETT, una de 87 has. en 1981, otra de 38 has. el 28 de junio de 1991 y otra de la SEDUE por 121 en octubre del mismo año.

El ejido Ojocaliente (al oriente) ha sido objeto de cinco expropiaciones: la primera de 12 has. promovida por el gobierno del estado, para la construcción del Instituto Tecnológico Regional de Aguascalientes, y autorizada el 5 de octubre de 1972. La segunda de 2 has. fue promovida por el DIF, en cuya superficie se construyó un centro vacacional, y autorizada el 19 de diciembre de 1979 (actualmente es la academia de policía). La tercera, de 289 has., promovida con fines de constituir reservas territoriales, fue dada el 8 de marzo de 1984. La cuarta, de 21 hectáreas, solicitada por la CORETT con fines de regularización, se dio por

decreto del 8 de agosto de 1985. Y la quinta por 187 has., fue requerida para reservas territoriales siendo autorizada el 28 de agosto de 1992.

El Salto de Ojocaliente (al oriente) ha sido objeto de tres expropiaciones, una de 75 has para construcción de carretera, autorizada el 16 de octubre de 1989, otra de 86 has. para reservas territoriales el 11 de marzo de 1991, y la tercera de 315 has. autorizada en 1992.

El ejido Los Pocitos ha sido objeto de tres expropiaciones: dos solicitadas por el gobierno del estado para la Universidad Autónoma de Aguascalientes de 61 hectáreas en 1972, mientras que la segunda, de 24 has. fue el 13 de abril de 1985 y la tercera de 15 has. el 8 de julio del mismo año.

Finalmente, el ejido San Ignacio (al poniente) no registra datos acerca de expropiaciones, sin embargo es un hecho que la mancha urbana ha ejercido presión directa sobre sus habitantes y es uno de los principales asentamientos irregulares que se ubican en la ciudad. Actualmente la población de los ejidos mencionados forman parte integral de la zona urbana de la ciudad de Aguascalientes, y por ello, su número de habitantes también se integra al de la masa poblacional de esta ciudad.

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 las existentes se encuentran la mayoría de las veces saturadas (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, lo que no propicia una fluidez vehicular adecuada a 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 debido a 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.

Hasta 1986, la ciudad contaba con tan sólo cinco vías de acceso de la periferia hacia el interior: las carreteras a Zacatecas, San Luis Potosí, México, Calvillo y Maravillas-Jesús

María. en 1992 se contaba con once accesos adicionales para sumar un total de 16 vías: av. Arquero, Paseo Ojocaliente, Paseo de la Cruz, carretera Norias de Ojocaliente-La Luz, carretera Norias de Ojocaliente-José María Morelos, avenida de la solidaridad, avenida Independencia-Trojes de Alonso, bulevar Miguel de la Madrid, carretera Pocitos-Jesús María, av. de los Maestros-Tanque de los Jiménez, carretera a la cantera-ciudad de los Niños y Mahatma Gandhi-San Francisco del Arenal.

En la década de los noventa, 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.. En especial esta avenida consolida la integración urbana y vial de toda la ciudad y facilita relativamente el desplazamiento, en particular ayuda a obtener mayor comunicación de la población de los fraccionamientos del oriente con los nuevos fraccionamientos y centros comerciales de la ciudad. Con esta obra, la ciudad llegó en 1997 a 1,248 Km. de vialidad y 6,321 intersecciones.

Con la construcción de la Av. Siglo XXI, la ciudad incrementó su superficie en 5,900 hectáreas, 80% más que en 1992, con lo que la ciudad llegó a un total de 13,272 hectáreas. Esto propició una mayor dispersión del desarrollo y más lotes baldíos cuya superficie total se estimaba en aproximadamente 400 hectáreas en 1997, con el consecuente incremento de los costos de mantenimiento, servicios y equipamiento.

De una forma esquemática, se advierte que el proceso formal de ocupación territorial sigue siendo un modelo radial de crecimiento a lo largo de las vialidades regionales. Cuando se construyen los libramientos, estos facilitan el relleno posterior de las áreas entre el libramiento y consolidan una ampliación del núcleo central. Entonces es posible que se formen nuevas áreas radiales a partir del último centro expandido. Los terrenos aledaños se revalorizan pues se tornan accesibles desde cualquier otro punto de la ciudad, caso concreto la zona de la cantera en el sur-poniente de la ciudad, entre otros.

Plano 1
CIUDAD DE AGUASCALIENTES 2000



Plano de la ciudad de Aguascalientes en el año 2000, se observa el trazo amorfo del centro, contrastando con la periferia ortogonal.

Fuente: Gobierno del Estado de Aguascalientes. Cuaderno de Información Trimestral, Comité de Planeación y Desarrollo del Estado de Aguascalientes, 2000.

Un indicador que puede ayudar a comprender la dinámica presente en la estructuración de la ciudad, son los pasos a desnivel (debe quedar claro el porqué se volvió necesario construir

pasos a desnivel: en primera instancia, la ciudad creció, asimismo la población, alternativamente, también ha crecido el número de vehículos que transitan en la ciudad) ya vimos que apenas en 1968 se contó con el primero; el segundo de ellos se construye en 1982 (el 3 de mayo de 1982, en nota de pie de foto, El Sol Del Centro informa sobre la conclusión del paso a desnivel de circunvalación norte, mismo que fue abierto a la circulación vehicular).

Figura 3



Vista aérea del paso vehicular en el cruce de avenida Aguascalientes y avenida Universidad
Fotografía: Hidrocálido, 17 de octubre de 2001, sección A.

En 1991 se inauguran los pasos a desnivel de Cinco de Mayo y Expoplaza, posteriormente: en 1993 cruce de vías del ferrocarril y Aguascalientes norte (entrada de la colonia Constitución); 1997, Cruce de vías del ferrocarril y avenida Siglo XXI (a la altura de la salida a Zacatecas), cruce de vías del Ferrocarril y avenida Siglo XXI (a la altura de ciudad industrial); Aguascalientes Norte y avenida Universidad en 1998 y finalmente el 8 de octubre del 2002 se inaugura el de Aguascalientes Norte y salida a Zacatecas. Actualmente se ha construido uno nuevo en la colonia México, el cual se inauguro el 15 de enero del 2004.

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 1994: 112).

Los problemas 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), así como 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 1990: 12).

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 urbano populares con el objeto de reivindicar estos satisfactores materiales y defender los ya adquiridos (Castillo 1990: 13).

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 de que la ciudad se ha desarrollado más en función de la especulación que de la planeación aunque no significa que esta última no haya sido oportuna ni adecuada en su momento.

Hoy, la ciudad ha alcanzado en forma vertiginosa una extensión que parece excesiva; la experiencia muestra que estos procesos de acelerado crecimiento urbano cobran facturas elevadas: la inseguridad, la violencia, la desintegración familiar, la drogadicción, el desempleo, la corrupción, el comercio informal, la contaminación, el tráfico, la especulación,

un acelerado ritmo de vida que transforma a las personas, además de un largísimo etcétera (Martínez 2001: 55).

Es posible que parte de la población perciba este proceso de modernización de la ciudad como una pérdida en el que Aguascalientes ha dejado de ser una ciudad provinciana para convertirse en una ciudad moderna, organizada para el consumo simbólico y material subordinado al valor de cambio y a los intereses de la burguesía comercial, industrial y financiera y a la que se encuentra en el aparato del estado.

Figura 4



Centro Comercial Plaza Universidad, al norte y de los de mayor afluencia en la ciudad.
Fotografía: Fernando Padilla Lozano

Conclusión

Más allá de toda duda, la modernidad quedó plasmada por la imagen urbana que proporcionan los nuevos centros comerciales, complejos cinematográficos, centros culturales (como el Museo Descubre y el Teatro Aguascalientes), Los propios edificios gubernamentales como el INEGI, restaurantes “de lujo”, los pasos a desnivel, las avenidas “con sincronía en sus semáforos” y por supuesto las controvertidas “vueltas inglesas” (3), los Oxxos (39), los Macdonal’s (2), Walmart, Sam’s, los Pizza Hut (3), los Kentucky Friend Chiken (2), Burger King y por supuesto los servicios como lavanderías, centros de autolavado, planchado y, nuevamente un largo etcétera. Quedó atrás la ciudad donde se convivía en la calle, sobre todo por la tarde, en que se veía a las personas adultas descansando de la resolana y a los niños jugando al bebeleche, a la reata, echándose una “cascarita”, se socializaba en la tienda de la esquina, se vivía con las puertas abiertas, se

conocían los vecinos y se saludaban sin pensarlo dos veces, en una palabra: las relaciones sociales eran intensas y cordiales.

Actualmente (2007), los usuarios del autotransporte urbano esperan el autobús todos los días en la misma parada, prácticamente a la misma hora y con el mismo destino (al menos la misma ruta), todos ellos abordan el mismo camión. La mayoría puede reconocer a los que ya vienen en tránsito, y ellos los reconocen también puesto que observan donde se incorpora cada uno de ellos, saben donde se baja cada quién todos los días (posiblemente con excepción de los no laborables o cuando no se va a la escuela). Sin embargo todas esas personas que se reconocen visualmente nunca se dirigen una palabra.

Los desafíos actuales de la urbanización remiten a nuevas estructuras económicas y sociales. Las condiciones de vivienda y de trabajo se han transformado. Las estructuras de gobierno deben adaptarse a la nueva realidad de un territorio integrado a un sistema global

Es decir, comprender que el desarrollo urbano es consecuencia de todo un proceso socioeconómico, de modo que la relación entre la planificación urbana se inscriba en una problemática mayor: regional, nacional y global. El desarrollo urbano de Aguascalientes ha implicado una honda transformación de la estructura de producción, la cual se manifiesta en la existencia de nuevas demandas laborales, migraciones rural-urbanas y la inserción de población campesina en un marco de actividades no agrícolas.

Bibliografía

Barberena Vega, Miguel (1992) *La Huella y el Sendero*. Gobierno del Estado-ICA, Aguascalientes, México 139 p.

Castillo Costa, Miguel, *et. Al* (1990) "Expansión de la Mancha Urbana", en *Democracia y Desarrollo Urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, Asamblea de Representantes del Distrito Federal, México, Tomo I.

Cervantes Silva, Víctor Miguel.(1993) *Aguascalientes Rural*, H. Ayuntamiento de Aguascalientes, México, primera edición, 73 p.

Harvey, David. (1973) *Urbanismo y Desigualdad Social*, Siglo XXI, México.

Gobierno del Estado de Aguascalientes, (2000) *Cuaderno de Información Trimestral de Aguascalientes*, Comité de Planeación y Desarrollo, Aguascalientes.

Martínez Delgado, Gerardo. (2001) "El Crecimiento de la Ciudad de Aguascalientes. Dos Etapas Claves: 1880-1910, 1962-1992." en Conciencia, Año 1, Número 4, Febrero, 40-56.

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

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