



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO.

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLAN.

**“LA CRISIS DEL ESPACIO ABIERTO URBANO PÚBLICO, ÁREAS VERDES Y DE
DONACIÓN, COMO LUGAR DE CONVIVENCIA E INTEGRACIÓN COMUNITARIA,
DEBIDO AL DESORDENADO CRECIMIENTO URBANO EN EL MUNICIPIO DE
NICOLÁS ROMERO, ESTADO DE MÉXICO”**

“UN ANÁLISIS Y PROPUESTAS IMPOSTERGABLES”

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
INGENIERO CIVIL

P R E S E N T A:

JOSE LUIS QUINTANA VALENCIA.

ASESOR: ING. PABLO MIGUEL PAVÍA ORTIZ.

JULIO 2007.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

Relación de profesores que fungirán como sinodales en el examen profesional que presentará el (a) alumno (a): **JOSÉ LUIS QUINTANA VALENCIA** de la carrera de **INGENIERÍA CIVIL** y que firmarán de enterado:

PRESIDENTE:

ING. ABEL ANGEL LÓPEZ MARTÍNEZ
Tél: 53-61-21-06

Abel Angel López Martínez
17/11/07/2007

VOCAL:

ING. JOSÉ LUIS TERÁN PÉREZ
Tél: 56-43-20-07

José Luis Terán Pérez

SECRETARIO:

ING. PABLO MIGUEL PAVÍA ORTIZ (ASESOR)
Tél: 56-23-17-43

Pablo Miguel Pavía Ortiz
16/11/07/07

SUPLENTE:

ING. CARLOS GONZÁLEZ ROGEL
Tél: 57-78-27-21

17/11/07/2007

SUPLENTE:

MTRO. FRANCISCO MEJÍA MEZA
Tél: 56-23-17-44

Francisco Mejía Meza
16/11/07/07

Dedicatoria.

*Este trabajo está dedicado a todas aquellas personas
de las que hablo en estas páginas,
personas de las que he recibido apoyo y he aprendido,
en especial a los ciudadanos que en el
período de gobierno municipal 2003-2006,
creyeron en mí y me hicieron acariciar una esperanza.*



Lo más fácil de encontrar sobre las lozanas tierras de Dios es a alguien que le diga a uno todas las cosas que no puede hacer, alguien que siempre estará ansioso de señalarnos, tal vez simplemente con una mirada o con cierto tono de voz, que cualquier cosa nueva y temeraria que intentes está irremediabilmente condenada al fracaso ¡No le prestes atención!

Y si posees la flama de un sueño, allá en algún lugar en lo más profundo de tu interior, da gracias a Dios por ello y haz algo de ese sueño. Y no permitas que nadie apague esa flama.

Richard M. Devos.

Agradecimientos.

A Dios, Gracias.

A los mejores maestros que he tenido en la vida, mis padres.

A los profesores de la FES Acatlán, por brindarme la formación Académica que me permitirá desarrollar con Satisfacción y orgullo la ingeniería civil.

*Al partido acción nacional (PAN),
donde aprendí que nadie puede ser plenamente persona,
si no participa generosa y decididamente en la actividad pública,
en el puesto que le toque, con la profesión que desempeñe,
en el momento que se le llame y con el vigor que México exige.*

*En especial a mi asesor de tesis Ing. Pablo Miguel Pavía Ortiz,
más que una guía en el presente trabajo, un gran amigo.*

“La crisis del espacio abierto urbano público, áreas verdes y de donación, como lugar de convivencia e integración comunitaria, debido al desordenado crecimiento urbano en el municipio de Nicolás romero, estado de México”

“Un análisis y propuestas impostergables”

Índice.

Introducción.....	17.
1. Generalidades.	
1.1. Ubicación y delimitación del Municipio.....	23.
1.2. Condiciones geográficas.....	27.
1.2.1. Clima.....	27.
1.2.2. Orografía.....	29.
1.2.3. Geomorfología.....	29.
1.2.4. Hidrología.....	30.
1.3 Estructura y formación de suelos.....	31.
1.3.1 Geología.....	31.
1.3.2. Edafología.....	31.
1.4. Aprovechamiento actual del suelo.....	32.
1.5. Alteraciones al medio natural en el entorno y riesgos.....	33.
1.5.1. Alteraciones al medio natural.....	33.
1.6. Características demográficas y socioeconómicas.....	34.
1.6.1. Aspectos Demográficos.....	34.
1.6.2. Índice de masculinidad.....	34.
1.6.3. Población Económicamente Activa.....	34.
1.6.4. Población ocupada según unidades económicas.....	35.
1.7. Aspectos Sociales.....	36.
1.7.1. Niveles de escolaridad.....	36.
2. Nicolás romero ayer y hoy.	
2.1. Pobreza y Población.....	39.
2.2. Lo que no volverá.....	42.
2.2.1. Industria del municipio.....	42.
2.2.2. El Ferrocarril de Monte Alto.....	47.
2.3. Vías de Comunicación.....	51.
2.4. Desorden Urbano.....	56.
3. Diagnóstico urbano.	
3.1. Contexto regional y subregional.....	83.
3.2. Distribución de la población y de las actividades por zona.....	85.
3.3. Crecimiento Histórico.....	86.
3.4. Uso actual del suelo y tipos de vivienda.....	88.
3.4.1. Usos Generales del suelo.....	88.

3.4.2. Usos del suelo nivel Urbano.....	91.
3.4.3. Tipología de vivienda.....	99.
3.5. Proceso de ocupación del suelo.....	101.
3.6. Tenencia de la tierra y asentamientos irregulares.....	104.
3.7. Oferta y demanda de suelo y vivienda.....	106.
3.8. Zonas de valor histórico y cultural.....	108.
3.9. Infraestructura.....	111.
3.9.1. Infraestructura hidráulica.....	112.
3.9.2. Infraestructura sanitaria.....	116.
3.9.3. Infraestructura carretera, ferroviaria y aérea.....	117.
3.9.4. Infraestructura vial.....	118.
3.9.5. Sistema de transporte.....	124.
3.9.6. Infraestructura eléctrica.....	125.
3.10. Equipamiento urbano.....	126.
3.10.1. Equipamiento educativo y de cultura.....	126.
3.10.2. Equipamiento para la salud y asistencia.....	127.
3.10.3. Equipamiento turístico.....	129.
3.10.4. Equipamiento para el comercio y abasto.....	129.
3.10.5. Equipamiento de Comunicaciones y Transporte.....	129.
3.10.6. Equipamiento recreativo y deportivo.....	130.
3.10.7. Problemática de equipamiento urbano.....	131.
3.10.8. Servicios públicos.....	134.
3.10.8.1. Seguridad pública y administración de justicia.....	134.
3.10.8.2. Recolección y disposición de desechos sólidos.....	134.
3.10.8.3. Protección civil y bomberos.....	135.
3.10.9. Infraestructura carretera y vial.....	136.
3.10.10. Imagen urbana.....	136.
3.11. Síntesis del diagnóstico.....	139.
4. Una metrópoli en transformación.	
4. Una metrópoli en transformación.....	147.
4.1. Contexto de las metrópolis.....	148.
4.2. Principales formas de organización y de coordinación metropolitana.....	149.
4.2.1. Estructuras institucionales.....	150.
4.2.2. Coordinación administrativa formal.....	151.
4.2.3. Cooperación intermunicipal voluntaria.....	152.
4.3. Principales elementos de la gobernanza metropolitana.....	153.
4.3.1. Competencias.....	153.
4.3.2. Funciones.....	154.
4.3.3. Servicios.....	154.

4.4. Principales obstáculos de la gobernanza metropolitana.....	155.
4.5. Principales condiciones para el éxito de la gobernanza metropolitana.....	156.
4.5.1. Recomendaciones.....	156.
4.6. Pobreza urbana y medio ambiente.....	158.
4.7. Gestión de residuos urbanos.....	161.
4.8. Gestión de la movilidad urbana.....	163.
4.8.1. Movilidad y estructura urbana.....	165.
4.8.2. Movilidad y cohesión social.....	166.
4.9. Gestión del agua en las metrópolis.....	168.
4.10. Tendencias.....	170.
4.10.1. Tendencias Urbanas.....	170.
4.10.2. Gobiernos locales.....	171.
4.10.3. Indicadores de resultados.....	171.
4.10.4. Procesos participativos.....	172.
4.11. Desarrollo de una política urbana.....	172.
4.11.1 Política urbana.....	182.

5. El espacio público.

5.1 La crisis del espacio abierto urbano público como lugar de convivencia e integración comunitaria.....	189.
5.2 Aumentos de densidad de la población.....	191.
5.3 El referente social.	193.
5.4 Referentes políticos.....	194.
5.5 La forma de la traza urbana.....	195.

6. Gobiernos municipales, decisiones políticas para la habitabilidad de las ciudades y para el crecimiento urbano.

6.1. Gobiernos municipales, decisiones políticas para la habitabilidad de las ciudades y para el crecimiento urbano.....	201.
6.2. La planeación y la esencia de la cuestión urbana.....	202.
6.3. Los ciudadanos y su ciudad, nuevos espacios de relación y vida: el rescate de lo cotidiano.....	205.
6.4. La gestión urbana: otra cara de la planeación.....	207.
6.5. Democracia y participación para unas ciudades habitables.....	209.

7.- Alternativas para el crecimiento, planeación urbana y rescate de los espacios públicos.

7. Alternativas para el crecimiento urbano.....	215.
7.1. Escenarios tendenciales.....	215.
7.2. Propuestas.....	219.

7.2.1. Creación de un Órgano Descentralizado Municipal de Planeación Urbana.....	219.
7.2.1.1. Misión.....	223.
7.2.1.2. Visión.....	223.
7.2.1.3. Organización.....	224.
7.2.1.3.1 Junta de gobierno.....	224.
7.2.1.3.2 Consejo consultivo.....	225.
7.2.1.3.3 Contralor.....	226.
7.2.1.4 Áreas operativas.....	226.
7.2.1.4.1 Estudios y proyectos.....	226.
7.2.1.4.2 Vialidad y transporte.....	227.
7.2.1.4.3 Estadística e informática.	228.
7.2.1.4.4 Comunicación y participación social.	229.
7.2.1.4.5 Administración.....	229.
7.2.2. Firma de convenios de colaboración con instituciones educativas de nivel superior.....	232.
7.2.3. Implementación de un programa de regularización en materia de Tenencia de la Tierra y de vigilancia contra el fraccionamiento clandestino.....	234.
7.2.4. Participación Ciudadana de forma permanente en la construcción de la obra pública.....	236.
7.3 El espacio público.....	239.

Conclusiones.

Conclusiones.....	245.
-------------------	------

Bibliografía

Bibliografía.....	255.
Fuentes.....	257.
Web.....	257.

Introducción.

Introducción.

Los asentamientos humanos irregulares son un fenómeno social latente, tienen una vinculación con los tres órdenes de gobiernos y reflejan un desorden urbano, político, social, económico, jurídico y un impacto ambiental negativo y, que en el municipio de Nicolás Romero, Estado de México, se ha reflejado como un fenómeno creciente, que ha modificado la estructura urbana, ha impactado los servicios existentes y los mal previstos, y ha capitalizado el interés de especuladores de terrenos.

Los asentamientos humanos irregulares propician mercados de suelo sumamente complejos, ya que para que estas áreas se incorporen al mercado inmobiliario formal, son necesarios no sólo muchos años, sino que operen varios procesos, como la revalorización espacial y del suelo mediante el trabajo comunitario, la regularización de la tenencia y el uso de suelo. En estos asentamientos humanos surgen problemas urbanos como la falta de infraestructura y de servicios públicos.

El presente trabajo se escribe en momentos difíciles para la vida social del municipio Nicolás Romero, porque no obstante haberse convertido en “ciudad”, su creación intempestiva no permitió una preparación y planeación acorde a la nueva realidad de sus habitantes para encarar el futuro. Una ciudad, más que una simple conexión de objetos arquitectónicos e infraestructurales, es una relación de sujetos-objeto, y esa relación, conceptual y simbólica, es adaptación acorde a la capacidad de transformación de las condiciones propuestas; no es una adaptación al azar, sino inteligente, que reúne los elementos del caos, los moldea y los conecta con lo nuevo, según un sentir y un ver.

En la actualidad vivimos una serie de crisis en varios aspectos, uno de ellos es la del espacio público; ese lugar abierto accesible a cualquiera y donde cada uno arriesga y acepta encontrarse con quienes son diferentes.

De hecho, el ambiente, el clima urbano que se vive en una ciudad es aquel que se percibe desde sus espacios públicos, y éstos, son parte consecuencia del escenario urbano construido que los define y contiene. La ciudad como hecho colectivo es el lugar por excelencia de intercambio y encuentro de sus ciudadanos y visitantes particularmente en sus espacios públicos, los cuales comenzaron a materializarse y modificarse desde el comienzo en los procesos de socialización del hombre.

Este trabajo aborda temas de interés público para los habitantes del municipio de Nicolás Romero, desde generalidades de la entidad, pasando por un esbozo de la historia urbana que dió por resultado un desorden urbano y, la consecuente crisis de espacio público, visiones de otras ciudades del orbe acerca de los problemas urbanos, y un tema dedicado al espacio público.

Posteriormente se hablará de las políticas de desarrollo urbano, decisiones para el crecimiento ordenado y de algunas alternativas de rescate de los espacios públicos, todas desde la perspectiva municipal, ya que partiendo de la realidad municipal, es desde dónde la nación se construye.

Además, corresponde al Estado intervenir en el desarrollo urbano, porque la operación y funcionamiento de las ciudades, requiere de bienes públicos, para limitar efectos negativos a terceros y garantizar niveles mínimos de bienestar y calidad de vida a los grupos mayoritarios, funciones que sólo puede realizar el poder público.

En el diario transcurrir, el hombre necesita tener noción de su posición con relación a lo que lo rodea, necesita tener sentido del lugar que le permita reconocer su pertenencia. Este sentido de pertenencia, identidad es compartido con los demás y en todas partes. Pero, en el vertiginoso cambio que se ha producido en los centros de las ciudades contemporáneas, el hombre choca con lo que lo rodea y no le es familiar.

Las modificaciones producidas han sido tan sustanciales en algunos casos que interrumpieron la comunicación normal entre los espacios públicos y su comunidad: Crecimiento en altura desmedido con importantes densidades en horas pico y vaciamiento posterior; ritmo acelerado de la actividad, alto tránsito y velocidades, retiro de árboles para acceso a cocheras o pérdida de especies por falta de renovación; tendencia a la suburbanización de la periferia municipal; privatización, segregación, descuido, inseguridad y abandono.

El espacio público que se materializa con la edificación del entorno, se sostiene con su calidad ambiental y usos, los cuales deben estar garantizados por la gestión pública y la comunidad que se apropie de él, aún en su confusión rica y desordenada, expresión de la convivencia.

Debemos volver al uso de las calles y plazas, al encuentro colectivo, a la expresión pública para resignificarlos, dotándolos de una nueva

significación, en la convicción de que en ese uso que será frecuente, constante e intenso, el espacio volverá a ser seguro.

La comunidad Nicolasromerense en el ejercicio de sus derechos para desarrollar una vida digna, de calidad, podrá canalizar a través de las autoridades que la representan la petición de garantizar la democratización del uso de los espacios, su mantenimiento y una reglamentación que privilegie al bien público por encima del interés privado.

Los espacios públicos legítimos, aquellos que son producto de sus residentes, de imagen propia a lo largo de sus tiempos, necesitan de la comunidad que se apropie de ellos.

En el mejor sentido, la comunidad que se apropia del espacio público de su ciudad, lo cuida y transformará como propio.

Es necesario e impostergable en Nicolás Romero un “proyecto de ciudad”, como un compromiso ineludible de participación, como un instrumento eficaz al servicio de la iniciativa ciudadana; de mantener activos los elementos que conforman el paisaje y que constituye el testimonio irremplazable de su historia; donde la gente sienta el espacio urbano como propio, la calle como una prolongación de su casa, las fachadas, los patios, como parte de un paisaje entrañable, y toda la ciudad como un proyecto suyo.

1. Generalidades

1. Generalidades.

1.1. Ubicación y delimitación del Municipio.

El Municipio de Nicolás Romero se localiza en la porción occidental de la Cuenca del Valle de México, forma parte del territorio que ocupa el Estado de México, colinda al norte con los Municipios de Tepotzotlán y Villa del Carbón, al sur con Isidro Fabela y Temoaya, al oriente con Cuautitlán Izcalli y Atizapán de Zaragoza y al poniente con Jiquipilco (imagen 1), contando con las siguientes coordenadas geográficas extremas:

Latitud Norte		Longitud Oeste	
Del Paralelo	Al Paralelo	Del Meridiano	Al Meridiano
19° 33' 50"	19° 42' 16"	99° 15' 53"	99° 32' 00"

Cuenta con una superficie 23,351 has, siendo su cabecera municipal “Ciudad Nicolás Romero”.



Imagen 1

De acuerdo a lo establecido en el Bando Municipal vigente, el municipio está integrado territorialmente por la cabecera municipal, 10 pueblos, 77 colonias, 7 fraccionamientos y 8 ejidos.

Siendo éstos:

I. PUEBLOS:

1. Barrón.
2. Santa María Magdalena Cahuacán.
3. La Colmena.
4. El Progreso Industrial.
5. San Francisco Magú.
6. San Ildefonso.
7. San José el Vidrio.
8. San Juan de las Tablas.
9. San Miguel Hila.
10. Transfiguración.

II. COLONIAS:

1. Ampliación Granjas Guadalupe.
2. Ampliación Vista Hermosa.
3. Azotlán parte Alta.
4. Azotlán Parte Baja.
5. Barrio de Guadalupe.
6. Barrón Centro.
7. Benito Juárez Barrón 1ª. Sección.
8. Benito Juárez Barrón 2ª Sección.
9. Benito Juárez 1ª Sección (Cabecera Municipal).
10. Benito Juárez 2ª Sección (Cabecera Municipal).
11. Bosques de la Colmena.
12. Buena Vista.
13. Cahuacán Centro.
14. Caja de Agua, Progreso Industrial.
15. Campestre Liberación.
16. Cinco de Febrero.

17. Clara Córdova Morán.
18. Colmena Centro.
19. El Gavillero.
20. El Mirador, San Ildefonso.
21. El Tráfico.
22. Francisco I. Madero 1^a. Sección.
23. Francisco I. Madero 2^a. Sección.
24. Francisco I. Madero 3^a. Sección.
25. Francisco I. Madero Sección 20.
26. Francisco Sarabia 1^a Sección.
27. Francisco Sarabia 2^a. Sección.
28. Granjas Guadalupe, 1^a Sección.
29. Granjas Guadalupe, 2^a Sección.
30. Guadalupe San Ildefonso.
31. Hidalgo 1^a Sección.
32. Hidalgo 2^a Sección.
33. Himno Nacional.
34. Ignacio Capetillo
35. Independencia, 1^a. Sección.
36. Independencia, 2^a. Sección.
37. Jorge Jiménez Cantú.
38. Joya del Tejocote, Progreso Industrial.
39. La Paz San Ildefonso.
40. Libertad, 1^a. Sección.
41. Libertad, 2^a. Sección.
42. La Concepción, Progreso Industrial.
43. Loma de la cruz 1^a. Sección.
44. Loma de la Cruz 2^a. Sección.
45. Loma de la Cruz 3^a. Sección.
46. Lomas del Lago.
47. Loma Larga, Progreso Industrial.
48. Los Tubos, Progreso Industrial.
49. Morelos.
50. Puenteillas, Cahuacán.
51. Pueblo Viejo, Ampliación Granjas de Guadalupe.
52. Quinto Barrio, Cahuacán.
53. Santa Anita.
54. Santa Anita La Bolsa.
55. San Ildefonso Centro.
56. San Ildefonso 1^a. Sección.
57. San Isidro La Paz 1^a. Sección.

58. San Isidro La Paz 2ª. Sección.
59. San Isidro La Paz 3ª. Sección.
60. San Juan, San Ildefonso.
61. San Pablo de la Cruz, Progreso Industrial.
62. San Juan Tlihuaca.
63. Veintidós de Febrero.
64. Vicente Guerrero 1ª. Sección.
65. Vicente Guerrero 2ª. Sección.
66. Vicente Guerrero, Barrón.
67. Vista Hermosa 1ª. Sección.
68. Vista Hermosa 2ª. Sección.
69. “Y” Griega.
70. Zaragoza 1ª. Sección.
71. Zaragoza 2ª. Sección.
72. Transfiguración.
73. El Vidrio.
74. Progreso Industrial.
75. San Francisco Magú.
76. San Juan de la Tablas.
77. San Miguel Hila.

III. FRACCIONAMIENTOS:

- 1.- Arcoiris.
- 2.- El Globo.
- 3.- Loma del Río.
- 4.- Los Manantiales.
- 5.- Unidad Habitacional Sitio 217.
- 6.- Unidad Magisterial.
- 7.- Unidad Habitacional Mirador del Conde Francisco I. Madero.

IV. EJIDOS:

- 1.- Nicolás Romero
- 2.- Santa Maria Magdalena Cahuacán
- 3.- San Miguel Hila
- 4.- San Juan de las Tablas
- 5.- San José el Vidrio
- 6.- San Francisco Magú
- 7.- Benito Juárez Barrón
- 8.- Transfiguración

Nicolás Romero forma parte de la zona metropolitana de la ciudad de México, la cual se encuentra sujeta a un proceso de crecimiento y cambio continuo, donde las relaciones de interdependencia se manifiestan con efectos económicos, demográficos y sociales de variadas magnitudes para los habitantes de las distintas unidades político administrativas que lo conforman; es decir, el crecimiento urbano, el crecimiento demográfico y el aprovechamiento de los recursos naturales del municipio están estrechamente relacionados con la evolución del área metropolitana.

El desarrollo urbano de este municipio a partir de la década de los ochenta, produjo que las previsiones hechas por las autoridades locales, fueran rebasadas por la dinámica de crecimiento y por la anarquía en la subdivisión de predios, aunada a la complicidad u omisión, de las autoridades locales en el cumplimiento de las funciones de control urbano, resultó en la incapacidad de promover un crecimiento urbano ordenado.

La elaboración de un Plan Municipal de Desarrollo Urbano, forma parte de un esfuerzo integral desarrollado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Estado de México y del H. Ayuntamiento de Nicolás Romero, que de manera conjunta buscan garantizar la existencia de mecanismos actualizados de planeación y control, acordes a la dinámica económica y poblacional.

El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nicolás Romero, se constituye como el instrumento técnico-jurídico que en materia de planeación urbana, determina los lineamientos aplicables al ámbito municipal y promueve la coordinación de esfuerzos Federales, Estatales y Municipales que garanticen un desarrollo **sustentable** y armónico con el medio urbano, social y natural.

1.2. Condiciones geográficas.

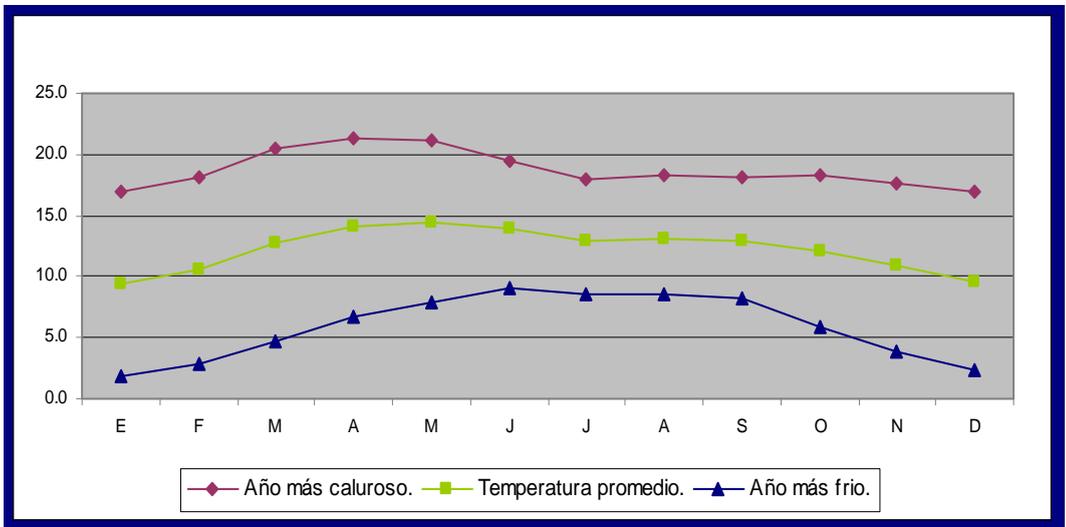
1.2.1. Clima.

En el Municipio de Nicolás Romero predominan tres tipos de climas:

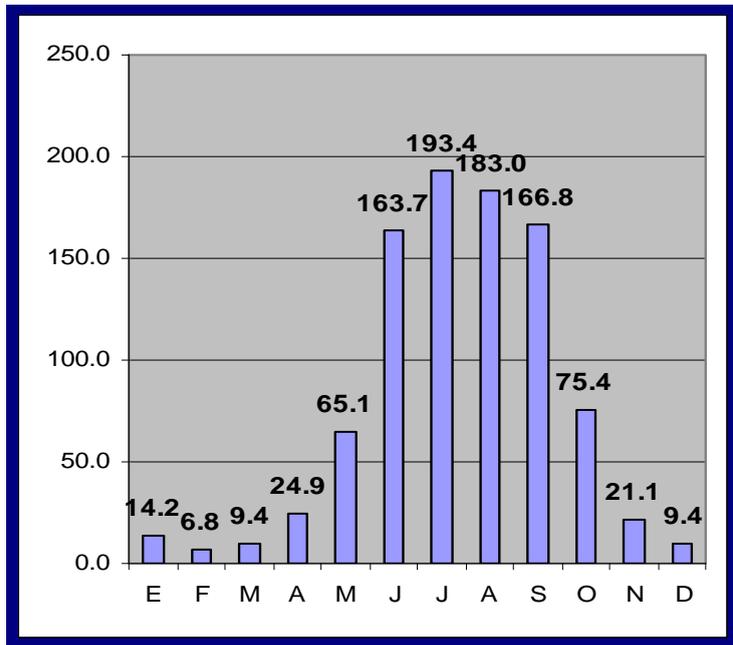
- El subgrupo semifrío C(E), que se ubica a altitudes mayores a 2,900 m.s.n.m.; cuenta con una temperatura promedio anual de 12 °C, con una precipitación anual que oscila entre 1,100 y 1,200 mm. Este clima se presenta en la parte extremo poniente del municipio.
- El clima templado subhúmedo C(W2) se encuentra entre los 2,400 y 2,900 m.s.n.m., con una precipitación media anual que oscila entre 1,000 y 1,100

mm., este clima se presenta en la parte central del municipio, donde se localizan los poblados de Cahucán, San José del Vidrio y parte de San Francisco Magú.

- El clima templado subhúmedo del subgrupo C(W1), presenta una precipitación pluvial entre 800 y 900 mm, la temporada de lluvias se presenta en el verano, mientras que el resto del año son escasas. La temperatura media anual es de 16 °C, la temperatura mínima es de 5°C, y la máxima de 34°C, este clima se presenta en el área urbana del municipio.



Gráfica 1.- Oscilación de la temperatura durante el período 1950-1995
Fuente: INEGI Anuario Estadístico del Estado de México, Edición 1999



Gráfica 2.- Precipitación promedio mensual.

Fuente: INEGI Anuario Estadístico del Estado de México, Edición 1999

1.2.2. Orografía.

El Municipio de Nicolás Romero se ubica en la Provincia del Eje Neovolcánico, en la Subprovincia de Lagos y Volcanes de Anáhuac, la diversidad orográfica que presenta el municipio permite contar con una diversidad de paisajes que van desde elevaciones mayores a los 3,500 m.s.n.m. hasta las explanadas del Valle de México.

De manera general, la cabecera municipal del municipio de Nicolás Romero se localiza en zona de lomeríos suaves, con pendientes que van de los 2° a los 36° y comprende altitudes que van de los 2,350 a 3000 m.s.n.m.

1.2.3. Geomorfología.

Las elevaciones más sobresalientes conocidas como Potrerillos, Río Frío, La Cruz, el Escorpión y Tres Piedras, se localizan al poniente del municipio en colindancia con los municipios de Jiquipilco y Villa del Carbón, al este del

municipio existen pequeños promontorios que se alternan con lomeríos hasta culminar con “La Presa de Guadalupe”, esta orografía favorece la formación de cañadas.

Los terrenos que presentan las pendientes mas pronunciadas (mayores al 30%) se ubican al sur y al Sur poniente del municipio, éstas se presentan en cerros escarpados y cañadas, así mismo se localizan pendientes pronunciadas en los cauces de ríos y arroyos.

De manera general, lo accidentado de la topografía municipal ha originado entre otros factores que la estructura urbana sea desordenada entre los elementos habitacionales, industriales, comerciales y de servicios, debido a que el crecimiento urbano se ha realizado en terrenos topográficamente accidentados, además la dotación de servicios de agua potable y drenaje, presenta problemas en su distribución debido a lo accidentado de la zona.

1.2.4. Hidrología.

El municipio forma parte de la vertiente del Golfo de México, de la cuenca del Río Moctezuma y se encuentra dividido en tres subcuencas: Ríos El Salto, Cuautitlán y Tepotzotlán (M, N y O respectivamente).

En relación a los cuerpos de agua superficial el territorio municipal cuenta con dos presas y colinda parcialmente con el Lago de Guadalupe, los arroyos tributarios al Lago son San Pedro, Chiquito, Grande y Xinte. El arroyo San Pedro nace en la Sierra de Monte Alto, en Santa María Magdalena Cahuacán, con el nombre de arroyo Concepción, su dirección es de este a oeste y cruza por el poblado de progreso industrial hasta llegar a la cabecera municipal, otros arroyos importantes son: el Tecuané, El Mogogo, Plan de Guadalupe, El Muerto, El Trigo, El Portezuelo, Los Tepozanes, Agua Caliente, San Pablo, Las Víboras, El Negro, Lanzarote, El Ocote, El Esclavo. Los gastos de los arroyos El Ocote, El Esclavo, La Concepción y El Chiquito son: 13.3; 19.5; 1.4 y 240 lts/seg respectivamente.

En cuanto a los cuerpos de agua subterránea existen dos principales acuíferos que corresponden a la subcuenca de los ríos Cuautitlán y Tepotzotlán. Los cuales son explotados por pozos profundos con aforos de **585.47 litros por segundo**, siendo su capacidad de recarga de **608.2 litros por segundo**.

El material geológico es de baja capacidad acuífera y la dirección del flujo subterráneo va al noreste.

Existen sólo dos acuíferos; el primero perteneciente a la subcuenca del arroyo Tepotzotlán, en la parte oeste del municipio y el segundo, formado por la subcuenca del río Cuautitlán en este se destaca por su potencialidad una pequeña franja multiacuífera sobre el arroyo Grande.

La explotación de pozos se concentra en la parte oriente del municipio, de los que se extrae 585.47 lts/seg, mientras que la filtración es de 608.2 lts./seg., por lo que se está llegando al límite de recarga de los mantos acuíferos.

1.3 Estructura y formación de suelos.

1.3.1 Geología.

El territorio del municipio de Nicolás Romero se ubica en la provincia del eje neovolcánico. Las partes centro, norte y este, están compuestas por rocas sedimentarias clásticas del terciario, lutitas, areniscas y conglomerados; en el sureste y suroeste son rocas ígneas extrusivas, tobas y brecha volcánica. La zona más baja colinda con Cuautitlán Izcalli y se encuentra en los límites del valle Cuautitlán- Texcoco, constituida en su mayoría por depósitos aluviales recientes.

En lo referente a fallas y fracturas en el municipio existen dos fallas, una de ellas se ubica en el ejido de Cahuacán y la otra entre La Cañada y los Durazos, y existen 35 fracturas distribuidas en todo el territorio municipal.

En general, son cinco los materiales geológicos que se identifican: andesitas al poniente del municipio, brechas volcánicas y tobas en la parte centro-poniente, areniscas y conglomerados en el resto de la parte central y oriente del municipio, donde se encuentra el área urbana y poblados los materiales predominantes en esta zona son tobas, los cuales tienen posibilidades de uso urbano de altas a moderadas.

1.3.2. Edafología.

Los tipos de suelo que se presentan en Nicolás Romero se distribuyen de la siguiente manera: en la parte oeste hasta la porción media del municipio se presentan los Andosoles ocrico (To) y el húmico (Th), recomendables para el uso forestal.

En la porción central del municipio se identifican suelos de tipo Luvisol crómico (Lc), recomendable para el uso forestal, Vertisol pélico (Vp) y el crómico

(Vc), recomendables para la ganadería extensiva, y el Litosol, recomendable para el uso urbano.

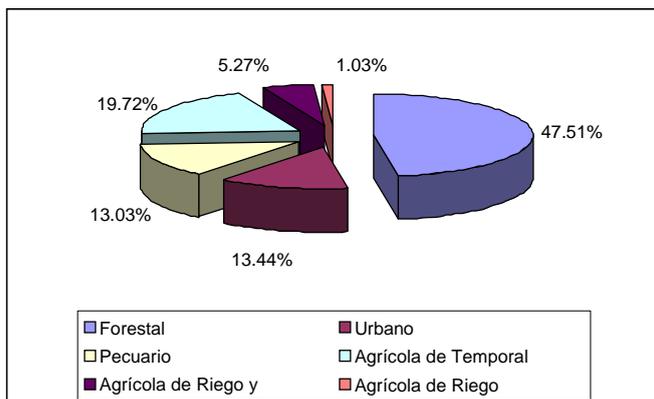
En la parte oriente colindante con la Presa de Guadalupe se presenta un suelo de tipo Luvisol asociado a un Feozem y un Cambisol, recomendable para el uso forestal y la agricultura.

En la porción sureste del municipio se encuentran una zona de una asociación edáfica de un Vertisol asociado a un Cambisol y litosol.

Algunas limitantes edafológicas para el desarrollo urbano que se presentan en el municipio son por suelos expansivos como el Vertisol crómico y el pélico, estos se ubican principalmente en la cabecera municipal, los suelos húmicos y andosoles órticos que se presentan a 2,850 y hasta 3,450 m.s.n.m. presentan condiciones colapsables, por lo que no son aptos para los asentamientos humanos.

1.4. Aprovechamiento actual del suelo.

El municipio de Nicolás Romero tiene una superficie total de 23,350.8 has. de las cuales 2,807 has. son para uso urbano, 9,924 has. de uso forestal, 2,722 has. para la actividad pecuaria y 5,434 has. para el uso agrícola, donde se cultiva principalmente avena forrajera, maíz, papa, cebada, haba, fríjol y trigo. De las 5,434 has. de uso agrícola 4,120 son de temporal, 1,099.82 de riego y temporal y 214.61 sólo con riego. Respecto al uso del suelo en actividades pecuarias se realiza con cuatro especies básicamente: bovinos, ovinos, porcinos y aves de corral.



Gráfica 3.- Aprovechamiento actual del suelo
Fuente: Cuantificación con base en plano D-1

1.5. Alteraciones al medio natural en el entorno y riesgos.

1.5.1. Alteraciones al medio natural.

- Agua

Algunos impactos negativos que se presentan sobre los cuerpos de agua superficiales, son los generados por la contaminación de estos por la disposición de aguas residuales y desechos sólidos.

Se puede observar un deterioro en la calidad del agua de los escurrimientos superficiales, el cual aumenta conforme la corriente desciende hacia las Presas de Guadalupe y de La Concepción; esto debido a que durante su recorrido captan aguas residuales domésticas no tratadas.

- Aire

Los impactos negativos sobre la atmósfera son generados principalmente por los gases emitidos por la actividad industrial, comercios y servicios establecidos en este municipio junto con el sistema de transporte público.

Aunque la actividad industrial en el municipio de Nicolás Romero no es muy representativa, los aportes de contaminantes son generados principalmente por giros pequeños como tortillerías, tintorerías, talleres de repintado automotriz, establecimientos de venta de alimentos, talleres de fundición entre otros que son, los que generan un mayor porcentaje de las emisiones totales a la atmósfera.

- Desechos sólidos

Las cantidades de desechos sólidos generadas en Nicolás Romero sobrepasan la capacidad de recolección y disposición por parte del municipio, esto se ve reflejado en los **150** tiraderos clandestinos que se presentan en el municipio, estos se ubican en barrancas, arroyos y áreas verdes

En Nicolás Romero hasta la fecha, no existe un sitio acondicionado para la disposición de los residuos sólidos, por lo que éstos son transportados a los confinamientos de Tlálnepantla y Naucalpan, sin embargo, es importante señalar que el Ayuntamiento a lanzado en fechas recientes, una convocatoria afin de contar el municipio con su propio sitio de confinamiento fina; en el municipio existen 34 centros de acopio donde se seleccionan los residuos sólidos.

1.6. Características demográficas y socioeconómicas.

1.6.1. Aspectos Demográficos.

En 1980 el municipio experimentó un aumento significativo de habitantes llegando a contar con 112,645 pobladores y para el año 2000 la población fue de 269,546 habitantes. Es importante señalar que estos datos son “oficiales”, se estima que hoy día 2005, existen más de 500,000 habitantes asentados a lo largo y ancho del municipio.

1.6.2. Índice de masculinidad.

Para el año 2000 en el municipio de Nicolás Romero se presentó una estructura de la población conformada de la siguiente manera: 136,228 personas del sexo femenino contra 133,318 hombres, lo que representa un índice de masculinidad de 97.86, es decir, que existen 97 hombres por cada 100 mujeres. En comparación del Estado, éste presenta un índice de 0.95, lo que implica que por cada 95 hombres hay 100 mujeres.

La estructura poblacional por grupos quinquenales que presenta el municipio de Nicolás Romero, muestra que el territorio hay una fuerte proporción de jóvenes, donde el grupo quinquenal predominante en 1995 es el de 5 a 9 años y para el año 2000 es el de 10 a 14 años, lo que significa que se la demanda de requerimientos educativos y de salud en el corto plazo, así como de empleo en un plazo no mayor.

1.6.3. Población Económicamente Activa.

El municipio de Nicolás Romero en el año 2000 contó con una población mayor a 12 años total de 187,876 habitantes de los cuales 91,705 conforman la población económicamente activa, misma que representa el 34.02% de la población total y 93,645 son consideradas como población económicamente inactiva, que en números relativos representan el 49.84%.

Para el año 2000 en el municipio existían 93,645 habitantes pertenecientes a la población económicamente inactiva de los cuales 25,156 son estudiantes, 44,776 dedicados al hogar, 3,527 son jubilados y pensionados, 632 se encuentran incapacitados y 19,554 no declararon alguna actividad en específico.

Al realizar un análisis comparativo entre el municipio y el estado se puede observar que en números relativos el comportamiento de la población económicamente activa del municipio fue muy similar a la del estado (34.02 contra 34.07).

La actividad principal de la PEA fue en el sector terciario con un 55.08% teniendo un incremento de 14% con respecto a 1990, (periodo en el cual el sector secundario era el que predominaba), mientras que los sectores primario y secundario tuvieron un descenso en su participación de la PEA de 2.06 % y 11.31% respectivamente, lo que muestra una marcada terciarización de la economía, mientras que el sector primario tiende a desaparecer.

1.6.4. Población ocupada según unidades económicas.

En el municipio de Nicolás Romero existe un total de 6,098 establecimientos (unidades económicas), los cuales dieron empleo a un total de 17,185 personas, su distribución por tipo de unidad fue la siguiente:

- Los establecimientos manufactureros representaron el 10.09% del total de los establecimientos ubicados en el municipio y abarcaron al 18.35 de la población ocupada.
- Los establecimientos comerciales representaron el 57.74% del total de estos; y solo absorben al 37.13% de la población ocupada por estas unidades en el municipio.
- Los establecimientos para los servicios son lo que mayor población concentran, siendo esta el 44.52% de la población ocupada, mientras que solo representan el 32.17% de los establecimientos existentes en el municipio, que en los últimos años ha crecido de manera considerable y DESORDENADA.

En general, se observa que las unidades económicas presentadas no son SUFICIENTES para dar empleo a toda la población económicamente activa del municipio, por lo que gran parte de esta población se tiene que desplazar hacia otros municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) o en su caso hacia el DF.

1.7. Aspectos Sociales.

1.7.1. Niveles de escolaridad.

En cuanto al nivel escolar, el municipio tiene un nivel bajo en el grado de escolaridad, ya que la población que se encuentra en todos los niveles, es inferior al promedio estatal (en todos los niveles: educación primaria, media básica, y superior).

En cuanto al nivel de instrucción y escolaridad que mostró la población para el año 2000, se observa que los habitantes que tenían la instrucción primaria representan el 56.55 por ciento.

En forma general, el municipio registra un nivel de escolaridad menor al referido por el Estado, situación que se refleja en que el municipio no cuenta con las suficientes instalaciones educativas que cubran a la mayoría de la población en edad escolar.

Esta problemática se debe de tomar en cuenta, ya que si se quieren impulsar actividades productivas en el municipio como las actividades agrícolas, comercio y prestación de servicios, será necesario crear programas de capacitación, formación y superación educativa, ya que de no hacerlo, la generación de las fuentes de empleo serán aprovechadas por la mano de obra preparada y calificada existente en los municipios aledaños, marginando aún más a la población del municipio.

De manera general, esta situación se origina porque los habitantes distribuidos principalmente en las localidades periféricas no cuentan con equipamientos educativos, por lo que tienen bajas oportunidades de incorporarse a empleos de los sectores económicos, ya que carecen de capacitación y formación educativa.

2. Nicolás Romero Ayer y hoy.

2. Nicolás Romero ayer y hoy.

2.1. Pobreza y Población.

El advenimiento del año 2000 implicó para muchas ciudades europeas, asiáticas y americanas una preparación exhaustiva de planeación, organización y de ejecución de programas para enfrentar el futuro mundial; o mejor dicho, sus habitantes se preparan para encarar ese futuro.

Fueron momentos cruciales para este municipio, porque no obstante haberse convertido en “ciudad” en 1998, su creación intempestiva no permitió una preparación y planeación acorde a la nueva realidad de sus habitantes para encarar el futuro; a tal grado que, mientras que en muchas ciudades del mundo los avances científicos se presentan como la base fundamental de la vida cotidiana, en Nicolás Romero, por el contrario, son manifiestos los resultados de una tradicional idiosincrasia, contraria a la cultura racional, opositora al progreso. Para los habitantes del municipio, el fin del milenio sólo significó la solución mesiánica a sus problemas económicos. Y mientras que en otras ciudades del mundo se ha creado la capacidad para transformar la naturaleza por medio de su sistema educacional, en Nicolás Romero aún se desconocen los métodos para observar los problemas cotidianos de sus habitantes. De ahí el origen mesiánico para transformar su realidad económica, cultural, urbana, etc.

Este trabajo plantea que las políticas de desarrollo urbano, implantadas por el Gobierno del Estado de México, basadas en modelos políticos, urbanos, económicos y modernistas, para ser aplicadas de la misma forma en todos y cada uno de los municipios que integran el territorio, son obsoletas desde su planeación, porque la realidad municipal no se construye a partir de un programa llamado Nación; por el contrario; es la Nación la que se construye a partir de una realidad municipal.

Para entender la problemática actual de Nicolás Romero, se debe considerar, que su crecimiento caótico y anárquico es el resultado de varios factores que se conjugaron al mismo tiempo con la problemática nacional, en cuanto a la relación que se da entre pobreza y aumento de la población, las cuales se conjugan al mismo tiempo, con el bajo nivel educacional. Esta simbiosis ha sido característica de aquellos países donde el desarrollo industrial es deficiente o sumamente escaso, generando comunidades en extremo pobres y con altos índices de población infantil en una competencia que no tiene fin, porque con el crecimiento anómalo de la población crecen las necesidades y, por ende, las

demandas familiares de satisfactores de vida, como son trabajo, educación, vivienda, vestido, etcétera; con ello, y está comprobado por la experiencia de muchos países, principalmente aquellos en los cuales la investigación científica aún permanece al margen del quehacer gubernamental en calidad marginal, que sólo disminuyen las probabilidades para obtener esos satisfactores, generando una gran cantidad de conflictos sociales como prostitución, alcoholismo y marginación social, principalmente.

En nuestro municipio basta notar el aumento de la población en aquellas comunidades en donde la tenencia de la tierra es irregular y, como consecuencia, existe una gran carencia de desarrollo económico (imagen 2). Por ejemplo, la escuela primaria de la Colonia Granjas de Guadalupe ocupa el primer lugar en el ámbito municipal, con una población de 2,312 alumnos, pues por su situación geográfica absorbe la mayor parte de los niños que provienen de las zonas de extrema pobreza, como lo son las colonias Flores Magón, Clara Córdoba Morán y San Isidro la Paz, marcando la gran diferencia del 68% superior, respecto a la población escolar de 720 alumnos en la escuela de la colonia Vicente Guerrero, cuya tenencia de la tierra está regularizada.



Imagen 2.

Cuando se da esta simbiosis se genera otro fenómeno social, que en este caso es cuando el aumento de la población rebasa la producción de recursos económicos, provocando una emigración diaria de la población hacia otros lugares en busca de fuentes de trabajo o instituciones educativas, creándose así los llamados municipios dormitorio. Conjuntamente con el aumento de la población, las administraciones gubernamentales se ven obligadas a destinar la mayor

parte de sus presupuestos en obras de solvencia urbana, pero sólo para satisfacerla en una mínima proporción, anulando con ello toda posibilidad de invertir esos presupuestos en el desarrollo de infraestructura urbana.

Las decisiones de la política económica, por no haber estado en manos de administraciones con la capacidad necesaria, estuvieron siempre encaminadas a solventar problemas urbanos inmediatos y no a desarrollar planes de infraestructura urbana que permitieran un desarrollo económico municipal. Un ejemplo claro es el camino vecinal que une al municipio con el poblado de Tepojaco, era una vía de comunicación excelente y una alternativa para el desarrollo industrial, sin embargo; la gran crecida de invasiones de tierra en las colonias Independencia, Libertad y Ejido Azotlán trajeron consigo una gran cantidad de pobladores, siendo necesaria la pavimentación de ese camino. Justo en el momento en que se debió planear su ampliación como vía alterna de infraestructura industrial, en lugar de ello se pavimentó exclusivamente el perímetro que conforma dicha calle. Ahora sólo es una vía de conflicto vehicular.

El crecimiento anárquico y caótico de la población, a partir de la década de los setentas, con inmigrantes de Zacatecas, Guanajuato, Michoacán y otros estados, conjuntamente con invasiones de terrenos por contingentes de otras partes del estado de México, del Distrito Federal y demás estados de la República. Si bien fue un crecimiento poblacional caótico, también fue un crecimiento extraordinario de ingresos personales para todo el Ayuntamiento en turno. Permisos y licencias de construcción que nunca existieron en documentos oficiales, cobros por gastos de escrituración que nunca se realizaron por ser ilegal la tenencia de la propiedad.

Todos estos factores habrían de determinar la ideología actual de la población de Nicolás Romero. Al destruirse el *modus vivendi* de los habitantes del poblado de Nicolás Romero en 1970 por la diversidad de orígenes que conforman a la actual población, se provocó una falta de identidad municipal, creándose con ello un particular sistema cultural: El uso de la costumbre por encima de las leyes.

Lo que antes era una promesa fomentada por el gobierno en turno para la obtención de votos electorales, y cuya expresión se reducía a la simple petición de obras públicas, se transformó en una exigencia irracional mediante plantones, marchas y arengas absurdas, para adquirir la propiedad legal de los predios que obtuvieron ilícitamente con las invasiones de tierra, aún en contra de las mismas leyes, se convirtió en una exigencia para disfrazar los intereses seudo políticos de la misma. Estas manifestaciones se pretenden, por el bajo nivel educativo de sus actores, como una compensación a la anulación de esa costumbre, por ser la pérdida de sus recursos (ilegales) para enfrentarse a un Estado de Derecho.

2.2. Lo que no volverá.

2.2.1. Industria del municipio.

Esta región privilegiada comenzó a recibir los frutos de la industria, en el año de 1830 cuando en el lugar en que hoy se encuentra la fábrica de La Colmena, se instaló un molino de trigo y en 1840 el señor Don Archibaldo Hope, industrial inglés, convirtió el antiguo molino en Fábrica de Hilados de Algodón, dándole el nombre de la Colmena (imagen 3).

Fabrica de Barrón: Imperativos de la industria tejedora de La Colmena hicieron que se construyera , en 1840, la Fábrica de Barrón por el mismo industrial Sr. Hope, para hacer los hilados de algodón complementarios de los Tejidos La Colmena, aumentándose en esa forma la riqueza del Municipio que así dio comienzo al floreciente desarrollo económico actual.

Fabrica de San Ildefonso: Tierra pródiga, bellos paisajes y clima magnífico, estimularon al señor Hope, para fundar en 1847, la fábrica de hilados y tejidos de lana, denominándola SAN ILDEFONSO, donde poco tiempo después se fabricaron alfombras MOQUET y finos casimires ALTA BARRA, aumentándose en esa forma otro centro fabril en el que a la fecha se fabrican además de buenísimos casimires, excelentes mantas de viaje y cobertores de lana pura (imagen 4)

Fabrica de papel El progreso Industrial: Fuentes no oficiales pero dignas de crédito, aseguran que en el año de 1888, un alemán llamado ALBERTO LENZ, adquirió el paraje denominado por ese entonces LA JOYA DE LA MANZANA para edificar la fábrica de papel que denominó EL PROGRESO INDUSTRIAL y dos años más tarde o sea en 1900, se inauguró solemnemente, comenzando a florecer esta industria del papel que tantos beneficios dió al municipio (imagen 5).



Imagen 3.- Fábrica "La Colmena" principios de siglo XX



Imagen 4.- Fábrica de Hilados San Ildefonso



Imagen 5.- fábrica "El Progreso Industrial" finales de los 60'

Los obreros que trabajaban en estas fábricas contaban con todos los beneficios que a los obreros sindicalizados del Municipio proporciona el INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL que, en 1948, tomó a su cargo el Sanatorio de San Ildefonso que apenas había sido inaugurado dos años antes, impartiendo **a la fecha (casi 60 años)** toda la atención médica necesaria que requieren los obreros y sus familiares. Por el hecho de existir estas cuatro fábricas dentro del territorio de este Municipio, el obrerismo asciende a 1,586 trabajadores de planta en sus cuatro zonas de aspecto urbano sin incluir en esta cifra los obreros especializados ni los que pertenecen al Sindicato de Electricistas, y los empleados de confianza.

Hasta 1957 la zona fabril que rodea la Cabecera Municipal, es de aspecto urbano y los pueblos y rancherías alejadas constituyen la población rural.

Aun cuando el censo general de 1950 señala a este Municipio una población de 23,346 habitantes, para 1957 la población se estimó de 28,760 habitantes.

Las fábricas atrajeron con el tiempo a un gran número de personas quienes obtuvieron trabajo y casa, ya que las mismas empresas proporcionaron a sus trabajadores, casas donde vivir con sus familias y cerca del centro de trabajo.

En La Colmena, es aún famoso “el pueblito”, en San Ildefonso, los terrenos que dan hacia la parte posterior de la fábrica, en Barrón y Progreso Industrial, se construyeron casas a unos pasos de la empresa, la cual tenía la estación del tren al frente de la puerta de acceso de la industria.

Al desaparecer el ferrocarril de Monte Alto, el municipio se encontró en una coyuntura históricamente ideal para convertirse en un próspero municipio agropecuario, la que duró hasta 1970, en que se descubre la punta del iceberg de la crisis agraria en México. Esta coyuntura consistía en el dilema municipal de convertirse en un municipio agropecuario, ya que contaba con las tierras ideales para la agricultura y una gran riqueza de mantos freáticos y al mismo tiempo no ofrecía ningún atractivo, por su situación geográfica tan alejada de la zona urbana y su carencia de vías de comunicación, para atraer más pobladores a residir en él, o bien, convertirse en un municipio dormitorio, al cual la orografía no le permitía la creación de fábricas para absorber mayor fuerza de trabajo.

Los gobernantes en turno jugaron un papel muy complejo en este asunto, para su beneplácito y beneficio de ellos mismos, permitieron mediante la tolerancia del Gobierno Municipal o, mejor dicho, mediante la venta clandestina, las invasiones de tierras. Contrariamente al desarrollo del progreso del municipio, que exigía que estas tierras se vendieran a pocos empresarios para la fundación de nuevas fábricas, se decidieron por el reverso del progreso al anteponer su beneficio personal. con la venta de un solo predio a miles de familias, exclusivamente para casa habitación y no para crear fuentes de trabajo.

A inicios del siglo XXI la única fábrica que logró subsistir de ese corredor industrial es la fábrica textil San Ildefonso. Pocos años atrás fue definitivamente cerrada la papelera de Progreso Industrial.

Para 1998 el municipio sólo cuenta con trece microempresas una importante distribuidora cervecera; dos fábricas textiles en San Ildefonso y Barrón; tres dedicadas a la elaboración de productos plásticos: Pagani S.A. en la colonia El Tráfico, Oro Plast y Morales Hinojosa Hnos. en la colonia

Himno Nacional; una maquiladora: AIM S.A. en la colonia Vista Hermosa; dos Fábricas manufactureras: Tiroles S.A. en San Francisco Magú y Gadi S.A. en la Francisco Sarabia; una empresa editora de enciclopedias: Grupo Cultural Barrón en el fraccionamiento Arcoiris; una fábrica de corrugados en la Colmena; una impresora de cierta importancia en la colonia Vicente Guerrero y una elaboradora de Botanas en la colonia Zaragoza.

Sin embargo, y como resultado del crecimiento caótico del municipio, este sector mantiene una complejidad que impide su crecimiento como sector económico: la distribuidora cervecera ocupa muy poca mano de obra y obtiene ganancias millonarias sin producir absolutamente nada; la fábrica manufacturera, Tiroles S.A. exporta sus productos al mercado internacional y carece de capital para aumentar su fuerza de trabajo y su producción; la maquiladora AIM S.A. es la que posee el mayor número de trabajadores, aproximadamente 400, tiene posibilidades de ampliar sus plazas a 1,200 costureras, sus productos se destinan directamente a los Estados Unidos, no tiene mercado en el territorio nacional y sin embargo los trabajadores carecen de salario formal; la mina de arena Santa Fe tiene importancia en este sector por el monto de inversión empleada en tecnología.

El principal problema que le afecta a este micro sector empresarial es la falta de una infraestructura de vías de comunicación para fortalecerse en el mercado local.

Otro hecho que causó tristeza en la población fue el cierre de las fábricas de La Colmena y Barrón, Archivaldo Hoppe, vendió la fábrica La Colmena a Barbaruz, quien al no poder satisfacer las demandas de los trabajadores y quizá la situación que imperaba en el mercado, vendió a Barroso, con quien se llegó a la quiebra definitiva y con ello al cierre. El sindicato de trabajadores obtuvo la posesión del inmueble donde años más tarde se constituyó como sociedad cooperativa no así la maquinaria la cual, aunque vieja y rudimentaria, aún producía, terminó siendo destruida a marrazos y vendida por fierro viejo.

Hoy, trabajadores de ese tiempo aún se debaten en juicios varios, sobre la posesión de casas y terrenos que la fábrica proporcionó al momento de la quiebra, pues al no tener capital suficiente, entregó los bienes que aún quedaban, siendo como anotó, materia vigente de discusión.

2.2.2. El Ferrocarril de Monte Alto.

1940 las principales actividades económicas eran la agricultura y la industria. Esta última se conformaba con las fábricas textiles de la Colmena, Barrón y San Ildefonso y la papelería de Progreso Industrial. El ferrocarril le daba a este sector la estructura de un corredor industrial dentro del territorio municipal. Los productos elaborados en las fábricas textiles eran transportados a la estación de Lerdo para ser trasladados al sistema principal ubicado en Buenavista y llevados al puerto de Veracruz, en donde se embarcaban al continente Europeo. La integración de la economía municipal a los mercados nacional y extranjero, por medio del ferrocarril, formaba parte del desarrollo económico nacional que se suscitó durante el porfiriato, con la construcción de miles de kilómetros de vías ferroviarias para comunicar a todo el país. En otras palabras, el municipio de Nicolás Romero contribuyó al auge, desarrollo y consolidación del mercado interno nacional. Cabe recordar que uno de los ramales secundarios partía de la colonia Hidalgo a la hacienda de la Encarnación, para transportar al mercado los productos agropecuarios producidos en ella.

Una característica muy particular, que diferenciaba al municipio del resto de los demás, era que a la par de esta industria coexistía la agricultura de temporal de tipo ejidal. En 1917 el tipo de propiedad agrícola que predominaba en el territorio era el ejido, al cual se destinaba el 80% de la actividad económica.

Pero el ferrocarril no sólo funcionaba como un medio de transporte, sino que mantenía un doble papel en la economía municipal. Si se considera que el auge de la industria en Nicolás Romero estuvo conformada dentro del periodo histórico de la extracción de la plusvalía absoluta, en la cual la industria requería de grandes cantidades de mano de obra, y que por ello era necesario que las familias fueran numerosas, el ferrocarril representó una fuente de trabajo que podía absorber una parte del ejército de reserva de la fuerza de trabajo que no podía ser captada por el sector industrial. Cabe recordar también que al finalizar la Revolución Mexicana muchos habitantes del municipio se encontraron ante el dilema de poseer grandes cantidades de tierra pero sin capital líquido para invertir y capitalizar la agricultura, al igual que muchos peones que no pudieron adquirir tierras; para ellos el ferrocarril representó, también, una fuente de trabajo. Por otra parte, era el agente principal, entre la compra

de insumos para la industria y la venta de los productos elaborados en el municipio. De tal suerte que toda la economía municipal giraba en torno al ferrocarril de Monte Alto.

La caída económica tuvo su primer antecedente en el campo de la división internacional del trabajo, ésto conllevó a las políticas económicas del país a desatender a industria ferroviaria, lo cual implicó la desaparición de muchos ramales ferroviarios que estuvieran fuera de las rutas principales.

Con la desaparición del ferrocarril de Monte Alto, entra en franca decadencia el sector industrial, hasta el cierre de las fábricas de Barrón y La Colmena, afectando a toda la economía municipal. A partir de ahí, se inicia la venta lenta y paulatina de grandes extensiones de tierra, para subsanar la pérdida del poder adquisitivo; se pierde gran número de plazas de trabajo y se inicia el éxodo diario de la población a las fábricas de Tlalnepantla, Naucalpan y el Distrito Federal.

El ferrocarril de Monte Alto estuvo en funcionamiento hasta el año de 1940, cuando fue desplazado por el servicio del transporte carretero (Imagen 6, 7, y 8)



Imagen 6.- Ferrocarril de “Monte Alto” en el puente Porfirio Díaz en San Ildefonso, años 30’s.



Imagen 7.- Sitio que ocupó el Puente Porfirio Díaz en San Ildefonso 2005.



Imagen 8.- Último viaje del tren de "Monte Alto".

2.3. Vías de Comunicación.

Hasta 1957 la Municipalidad estaba comunicada con la Ciudad de México, por una carretera petrolizada que iniciaba desde la Fábrica de El Progreso Industrial, teniendo una extensión aproximada de 45 kilómetros que en sus innumerables sinuosidades, en sus bruscas bajadas o subidas, presentaban al viajero lugares atractivos por los remansos de sus arroyos y el cordón esmeraldino de árboles que bordeaban los ríos, así como por sus sembradíos de maguey, que convertían el trayecto en incomparable distracción.

Todos los pueblos, rancherías, haciendas y colonias del Municipio estaban perfectamente comunicados con la Cabecera, por caminos muy transitables para vehículos de propulsión mecánica y para los Municipios circunvecinos no había ninguna incomunicación, principalmente al municipio de Tlalnepantla, a través de la carretera que comunica ambos lugares, camino que hace algunos años **utilizó el Ferrocarril de Monte Alto.**

La coyuntura que implicó el cierre de fábricas y el desmantelamiento del Ferrocarril de monte Alto, sumado a la situación geográfica en que se encuentra el municipio, como “Limite entre la mancha urbana y la zona rural”, y el crecimiento caótico del mismo, determinó que para 1998 la estructura urbana de vías de comunicación sólo conste de cuatro carreteras vecinales para la comunicación respectiva con sus vecinos: con la zona rural se comunica a partir del fraccionamiento Loma del Río con el municipio de Isidro Fabela, de Progreso Industrial hacia Villa del Carbón y de San Francisco Magú a Tepotzotlán. Hacia la zona urbana sólo cuenta con un camino vecinal para la comunicación con Cuautitlán Izcalli y una sola vía de comunicación, la más importante de todo el municipio, para comunicarse a través del municipio de Atizapán de Zaragoza con Cuautitlán Izcalli, Naucalpan, Tlalnepantla y el Distrito Federal. Sin embargo, de la misma manera en que Atizapán es el paso obligado para el comercio de Nicolás Romero, éste también es el paso obligado para el comercio de los municipios rurales.

Al mismo tiempo, la distribución geográfica de la población al interior del territorio cuya orografía, después de la caída económica a partir de 1940, con la desaparición del ferrocarril de Monte Alto, no permitió nuevas alternativas de desarrollo industrial porque la poca extensión territorial factible para ese desarrollo fue frustrada por los asentamientos irregulares de la tierra. El proyecto de la Vía Corta a

Morelia fue impedido por varios años por los asentamientos irregulares que actualmente conforman las colonias Granjas de Guadalupe, bosques de la Colmena, Flores Magón, Jiménez Cantú, Libertad y Santa Anita la Bolsa. Después, la zona industrial se obstruyó por los asentamientos irregulares de las colonias Ampliación Libertad, Ejido Azotlán e Independencia entre otras (imagen 9 y 10)

La construcción de dos carriles de la vía corta a Morelia, hoy llamado Boulevard Arturo Montiel Rojas, vino a ser por pocos años (cuatro), un gran desahogo para los usuarios de automóviles, sin embargo, el crecimiento reciente de fraccionamientos al margen de la “nueva vía de comunicación” ha saturado en muy poco tiempo la importante arteria, por lo que su ampliación a cuatro carriles es imprescindible (imagen 11, 12 y 13).



Imagen 9.- Invasión de derecho de vía en el Boulevard Arturo Montiel Rojas.



Imagen 10.- Invasión de derecho de vía en el Boulevard Arturo Montiel Rojas.



Imagen 11.- Fraccionamiento “La Gloria” a las orillas del Boulevard Arturo Montiel Rojas.



Imagen 12.- Fraccionamiento “Cantaros III” a las orillas del Boulevard Arturo Montiel Rojas.



Imagen 13.- Carga de Tráfico en un día normal sobre el Boulevard Arturo Montiel Rojas.

El Boulevard Aturo Montiel Rojas, es hoy día la segunda vía en importancia en el municipio, la vía principal la conforma la carretera Tlalnepantla – Nicolás Romero, misma que fue ampliada a cuatro carriles a principios de los 90, sin embargo, esta arteria vehicular ya se ha colapsado por la gran cantidad de autos que tienen que cruzar por el centro de la ciudad para llegar a sus destinos dentro del municipio (imagen 14 y 15)



Imagen 14.- Carretera Tlalnepantla – Nicolás Romero a la altura de la Colmena años 60's.



Imagen 15.- Carretera Tlalnepantla – Nicolás Romero a la altura de la Colmena, 2005.

2.4. Desorden Urbano.

Nicolás Romero ha experimentado en los últimos años un crecimiento urbano desordenado a consecuencia de la ausencia de verdaderas planeaciones urbanas, sumado a la complicidad gubernamental, a las necesidades de vivienda de habitantes de recursos precarios y a la falta de “Cultura” por parte de los que aquí habitamos, por buscar y organizar mejores condiciones de vida.

En 1957 en municipio contaba con los siguientes centros urbanos:

I. Pueblos:

1. Santa María Magdalena Cahuacán.
2. San Francisco Magú.
3. San José el Vidrio.
4. San Miguel Hila.
5. Transfiguración.

II. Colonias:

1. Hidalgo.
2. Independencia.
3. Juárez
4. Morelos.
5. Vicente Guerrero
6. Vista Hermosa.
7. Zaragoza.
8. Trafico.

III. Ranchos:

1. El Gavilán
2. Los Duraznos.
3. De Lara
4. Peredeño
5. San Juan de las Tablas

IV. Fabricas:

1. La Colmena.
2. San Ildefonso.
3. El Progreso Industrial.
4. Barrón.

En los citados centros urbanos se contaba con una población de de 28,760 habitantes.

Para 1967 el número de colonias creció siendo para esta fecha:

I. Pueblos:

1. Santa María Magdalena Cahuacán.
2. San Francisco Magú.
3. San José el Vidrio.
4. San Miguel Hila.
5. Transfiguración.

II. Colonias:

9. Hidalgo
10. Independencia
11. Juárez
12. Morelos.
13. Vicente Guerrero
14. Vista Hermosa.
15. Zaragoza.
16. Trafico.
17. Loma Chapultepec
18. La libertad.

III. Ranchos:

1. El Gavilán
2. Los Duraznos.
3. De Lara
4. Peredeño
5. San Juan de las Tablas
6. La concepción
7. La loma

En los citados centros urbanos se contaba con una población de de 32, 116 habitantes.

La llegada de enormes cantidades de inmigrantes y su consecuente establecimiento anárquico en el municipio de Nicolás Romero, produjo desestabilización en el crecimiento urbano a partir de la década de los sesentas. Esta migración aunque ha sido frenada en cuanto a las invasiones de tierra, ha mantenido una constante anual. Al cotejar la tasa de nacimientos registrados en los años 1990 y 1991 con las inscripciones a primer año de primaria en 1996 y 1997 se puede establecer una media del 4.7% anual de inmigración, siendo que

de 1994 a 1997 el índice de nacimientos mantuvo una tasa constante del 0.9% de natalidad. Esto confirma la teoría de que el crecimiento poblacional en el municipio se debe a la gran cantidad de matrimonios jóvenes que arriban al territorio con más de dos hijos y no al índice de natalidad local. Dando como resultado que más del 63% de la población que constituye la sociedad de Nicolás Romero a fines del siglo XX y principios del XXI, provenga de otros lugares.

Pero al mismo tiempo que esta tasa de inmigración produjo una desestabilización urbana, no ha permitido la creación de una identidad municipal, sino todo lo contrario: la gran diversidad de orígenes que se confrontaron con el *modus vivendi* y aún agrícola de los entonces vecinos municipales, obligó a los recién llegados al descuido de sus propios usos y costumbres provincianas, para adaptarse un sistema apático y personal de vida, provocado por la situación geográfica que nos ubica como frontera económica.

Cuando el municipio se convirtió en un dormitorio, la principal actividad económica, como consecuencia de ello, fue asumida por el comercio, tanto el establecido como el ambulante. Para enero de 1998 se encontraban registrados un total de 4,846 comercios establecidos y un total de 5,650 semifijos y ambulantes. Siendo mayor el número de éstos últimos a partir de la crisis económica de 1982, que orilló a gran parte de la población desempleada a buscar nuevas formas de subsistencia familiar, la cual encontraron en la economía subterránea. Este tipo de actividad tomó mayor fuerza en los municipios conurbados a la ciudad de México, por la fuerte migración que realizaron los ciudadanos hacia estos después del desastre telúrico de 1985. Tal situación, aunada a las constantes invasiones de tierra del territorio municipal y a la falta de preparación educativa de las administraciones públicas, crearían el marco histórico ideal para conformarse como una fuerza política con los intereses comunes suficientes para crear organizaciones de comerciantes capaces de implantar sus propios intereses por encima y en perjuicio de toda la población (los conflictos internos del Partido Revolucionario Institucional por el año de 1996, llevó al cierre, por dos ocasiones, de la única vía de comunicación y que afectó a toda la población en daños y pérdidas, fue llevada a cabo por estas organizaciones de comerciantes, provocando que los únicos beneficiados de este conflicto fueran, mediante el fraude, los conductores del servicio de transporte público).

Ahora bien, el origen de los muchos problemas que aquejan al municipio, tienen origen con la debacle industrial que sufrió Nicolás Romero a finales de los años 40, muchos obreros fueron liquidados y/o recompensados con tierra de los predios que ocuparon las grandes fábricas, ellos se encontraron con la disyuntiva de contar con grandes extensiones de tierra, pero sin la capacidad económica para poder echar andar algún negocio productivo.

En consecuencia, al pasar de los años se fueron desprendiendo de porciones de tierra vendiéndolas para poder sobrevivir, dicha transacción en la mayoría de los casos se hizo sin ninguna traza lógica y por consiguiente sin ningún anhelo de planeación urbana para el futuro, además, en algunos casos sin la mediación de contrato alguno, situación que generó problemas en la tenencia de la tierra hasta nuestros días (Imagen 16, 17, 18 y 19).



Imagen 16.- Fábrica de La Colmena, en 1899.

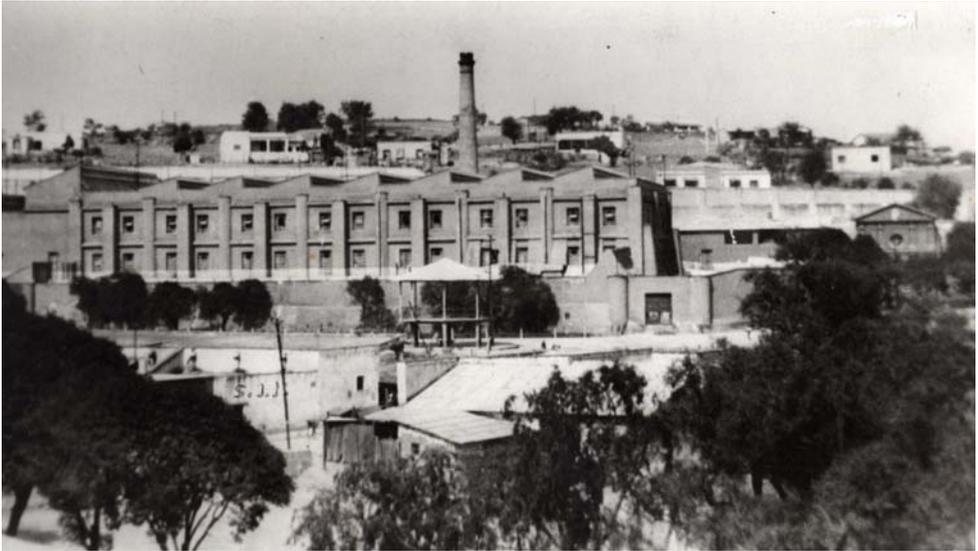


Imagen 17.- Fábrica de “La Colmena” años 50’s.

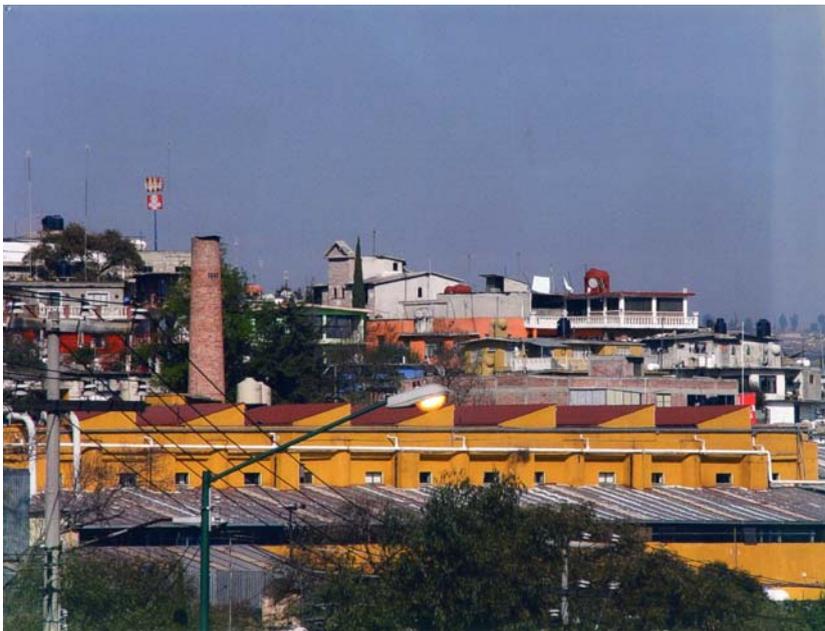


Imagen 18.- Fábrica de “La Colmena” años 80’s.



Imagen 19.- Fábrica de La Colmena, en 2004.

Pero no solamente el fraccionamiento de predios a consecuencia de la caída industrial ocasionó un desorden urbano. Como ya he mencionado, Nicolás Romero contó con un gran auge en la industria febril, pero siendo una zona “industrializada” a principios del siglo XX, cuando municipios como Tlalnepantla eran aún consideradas rancherías, el municipio también contó con un elemento inherente al desarrollo de la industria, el “Sindicalismo”

Nicolás Romero fue cuna del movimiento obrero, cabe señalar que en esta tierra nació el líder eterno de la C.T.M., Fidel Velásquez Sánchez, es más, a principios de los 90 las autoridades municipales le dieron ese nombre a la plaza principal, y no obstante de ésto, se cuenta con una Universidad Tecnológica Fidel Velásquez.

El movimiento obrero obtuvo grandes conquistas de las fábricas que vieron su esplendor en Nicolás Romero, entre ellas, “Tierra” para realizar las actividades de los sindicatos, capacitación, recreo, actividades culturales, juntas, etc. (imagen 20).



Imagen 20.- Salón de actos en San Ildefonso.

Las fábricas atrajeron con el tiempo a un gran número de personas, quienes obtuvieron a través de las “conquistas” laborales, trabajo y casa, ya que las mismas empresas proporcionaron a sus trabajadores, casas donde vivir con sus familias y cerca del centro de trabajo.

En La Colmena, es aún famoso “el pueblito”, en San Ildefonso, los terrenos que dan hacia la parte posterior de la fábrica, en Barrón y Progreso Industrial, se construyeron casas a unos pasos de la empresa.

Al disminuir el auge de las fábricas e incluso la quiebra de éstas, se repartieron extensiones de tierra dentro de los obreros y claro, con los líderes. Se desarrollaron en varios centros de urbanos “Uniones administrativas” para el mantenimiento de inmuebles y en general de los pueblos y colonias, como en la Colmena, donde aún existe un salón de actos en funciones.(Imagen 21).



Imagen 21.- Salón de eventos de extrabajadores de la Fábrica “La Colmena”

La mala organización de los lugares dónde creció la población y por ende la demanda de servicios públicos (agua, drenaje, transporte, etc.), sumada a la baja capacidad adquisitiva de los habitantes, generó que el municipio creciera con infraestructura inadecuada, capaz de soportar las demandas que desde hace más de 50 años se viene haciendo.

Es de todos sabido que los drenajes y redes de agua de la mayoría de las colonias actuales, tienen más de 40 años de uso, y que día a día incrementa el caudal de desechos que pasa por ellos.(Imagen 22).



Imagen 22.- Introducción de drenaje en la cabecera municipal finales 50's.

Para el año de 1986 el municipio contaba con los siguientes centros de población:

I. Pueblos:

1. Barrón
2. Cahuacán
3. La Colmena
4. Progreso Industrial
5. San Francisco Magú
6. San Ildefonso
7. San José El Vidrio
8. San Juan de las Tablas
9. San Miguel Hila
10. Transfiguración

II Colonias:

1. Hidalgo 1ª y 2ª Sección
2. Juárez 1ª y 2ª Sección
3. Buena Vista
4. Capetillo
5. 5 de Febrero
6. El Gavillero
7. El Tráfico
8. Himno Nacional
9. Independencia 1ª y 2ª Sección
10. Jorge Jiménez Cantú
11. Libertad
12. Morelos
13. Santa Anita
14. Santa Anita La Bolsa
15. Vicente Guerrero 1ª y 2ª Sección
16. Ignacio Zaragoza 1ª y 2ª Sección
17. Ejido Azotlán
18. Milpa Grande
19. BARRÓN:
20. Barrón Centro

21. Benito Juárez Barrón
22. Vicente Guerrero Barrón
23. SAN ILDEFONSO
24. Guadalupe
25. San Juan San Ildefonso
26. Loma de San Miguel
27. Loma de Guadalupe
28. Ottawa
29. Chicago
30. Maracaná
31. Cuba
32. LA COLMENA
33. Campestre Liberación
34. Loma de la Cruz
35. Granjas Guadalupe
36. San Juan Tlhuaca (ejido)
37. Francisco Sarabia 1ª y 2ª Sección
38. Francisco I. Madero 1ª, 2ª y 3ª Sección
39. San Isidro La Paz 1ª, 2ª y 3ª Sección
40. PROGRESO INDUSTRIAL
41. 20 de Noviembre
42. El Gavilán
43. Lomas del Lago
44. Joya del Tejocote
45. La concepción
46. Loma Larga
47. Caja de Agua
48. La “Y” Griega
49. SAN FRANCISCO MAGU
50. El Puerto Magú
51. El Mirador

CAHUACÁN

- IV Barrio de Cahuacán
- V Barrio de Cahuacán
- Barrio de Guadalupe
- Barrio de las Espinas
- Puentecillas Cahuacán
- Agua de las Gallinas
- Valle de Tía Juana
- Aguanueva

Los Potrillos
La Cruz
Laguna Seca
Los Tepozanes

III. Fraccionamientos:

1. Loma del Río
2. El Globo
3. Los Manantiales
4. Arco Iris

IV. Ranchos y rancherías

1. La Loma
2. Los Duraznos
3. De Lara
4. El Gavilán
5. La Concepción
6. Peredeño
7. De García
8. Los Chávez
9. La Gloria
10. Los Laureles

Ya para esta fecha se contaba con 9673 viviendas (aproximadamente), de las cuales el 79.63%, eran particulares y el 20.37% de alquiler. El promedio de habitantes por vivienda era de 6.5 personas, las casas habitación fueron en su mayoría compartidas, sólo un 23% aproximadamente contaba con cuartos separados de la cocina, la mayoría tuvieron la recámara, baño, cocina y comedor en un solo cuarto por lo que al existir este hacinamiento, propició con mayor facilidad la aparición de ciertas patologías.

El material de construcción para las paredes era de tabique, ladrillo, block, adobe y en menor grado, la lámina de cartón. Los pisos son de firmes y con loseta, un número muy claro pero si alto, usa pisos de tierra.

Las zonas céntricas contaban ya desde los sesenta y setenta con casas construidas con buenos materiales, hablando de los techos, estos eran de loza de concreto, mientras que las zonas marginadas se caracterizan los de asbesto y cartón (Imagen 23 y 24).

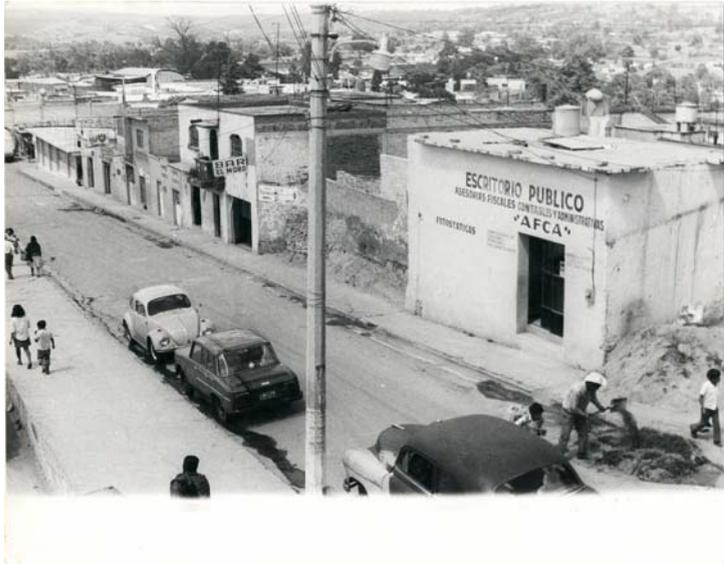


Imagen 23.- Cabecera municipal 1969.



Imagen 24.- Cabecera municipal 50' s.

Las poblaciones de La Colmena, Barrón, San Ildefonso, Progreso Industrial, y la cabecera municipal tienden a crecer desordenadamente, algunos estudiosos de la materia afirman que estas localidades se encuentran en un proceso de transición dentro del plano de urbanización, con rasgos característicos que pueden sintetizarse como sigue:

- Apiñamiento de viviendas hechas con materiales de desperdicio.
- Nula configuración urbanística.
- Carencia de servicios.
- Alto índice de desocupación.
- Relaciones familiares conflictivas.
- Falta de aspiraciones.
- Ausencia de instituciones y organizaciones formales.

Estas características aun siguen siendo un lastre del municipio de Nicolás Romero, hoy día que esta conformado por la cabecera municipal, 10 pueblos, 77 colonias, 7 fraccionamientos y 8 ejidos, y que extraoficialmente, se estima una población de más de 500, 000 habitantes.

Se tiene una demanda de servicios públicos que las autoridades locales, no tienen la capacidad de suministrar, no cuenta con un hospital, excepto un clínica del I.M.S.S y una municipal de atención a las mujeres.

Hoy en pleno siglo XXI, hay una anarquía en transporte público, ambulante, caos vial, asentamientos irregulares en más de 70 % de la tierra propensa a urbanizarse, escasez de agua, drenaje, 300 policías para toda la población, falta de pavimentación en muchísimas vialidades, inundaciones, falta de escuelas de los tres niveles educativos, falta de infraestructura vial, populismo, no existe un sitio de disposición final de residuos sólidos. Etc.

Pero lo más lamentable es la falta de políticas públicas para reorientar, controlar y ordenar el desarrollo urbano de un municipio que lejos de detener la inmigración, se prevé la construcción de más de 50,000 viviendas en los próximos 10 años., es decir casi 200, 000 habitantes más.

En las siguientes imágenes observaremos como ha cambiado el municipio en los últimos 30 ó 40 años.

Del diagnóstico actual y algunas propuestas encaminadas a mejorar la perspectiva urbana del municipio de Nicolás Romero, hablaremos en los siguientes capítulos.



Imagen 25.- Calle Niños Héroes 60's.



Imagen 26.- Calle Niños Héroes 2005.



Imagen 27.- Calle 16 de septiembre en la cabecera municipal finales de 60's.



Imagen 28.- Calle 16 de septiembre en la cabecera municipal 2005.



Imagen 29.- Calle 16 de septiembre en la cabecera municipal final de los 60's.



Imagen 30.- Calle 16 de septiembre en la cabecera municipal 2005.



Imagen 31.- Av. Juárez en la cabecera municipal.



Imagen 32.- Av. Juárez en la cabecera municipal 2005.



Imagen 33.- Av. Juárez en la cabecera municipal. Años 60's.



Imagen 34.- Av. Juárez en la cabecera municipal 2005



Imagen 35.- Antiguo Palacio Municipal, el 14 de noviembre de 1968, el Ayuntamiento donó las instalaciones a la Cruz Roja.



Imagen 36.- Únicas instalaciones de la Cruz Roja en Nicolás Romero 2005.



Imagen 37.- Predio que ocupa actualmente la unidad Jorge Jiménez Cantú.



Imagen 38.- Unidad Jorge Jiménez Cantú 2005.



Imagen 39.- Palacio Municipal y predio que ocupa el mercado 21 de junio, 1969.



Imagen 40.- Palacio Municipal y Mercado 2005.



Imagen 41.- "El Charco" colonia Hidalgo.



Imagen 42.- "El Charco" colonia Hidalgo 2005.



Imagen 43.- San Ildefonso “Puente de Fierro”.



Imagen 44.- San Ildefonso “Puente de Fierro” 2005.



Imagen 45.- Parada San Ildefonso 50's.



Imagen 45.- Parada San Ildefonso y distribuidora de la "Corona" 2005.

3. Diagnóstico urbano.

3. Diagnóstico urbano.

3.1. Contexto regional y subregional.

La megalópolis del centro del país se encuentra conformada por las metrópolis de Tlaxcala, Puebla, Pachuca, Cuernavaca y Toluca formando la denominada “corona regional” que esta ubicada alrededor de la metrópoli del Valle de México.

La metrópoli del Valle de México se integra por las 16 delegaciones que se ubican dentro del territorio del Distrito federal y 58 municipios del Estado de México, los cuales se encuentran estrechamente relacionados tanto política como socioeconómicamente.

El valle Cuautitlán - Texcoco ha concentrado una parte sustantiva del crecimiento metropolitano en los últimos años. La mayor parte de estos pobladores son de bajos ingresos y se asientan en cualquier espacio que les sea permitido, independientemente de la legalidad del asentamiento o de la existencia de servicios públicos o equipamientos para la vida urbana.

En este aspecto, la región norte del valle ha sido una importante zona receptora de población de bajos ingresos, conformando así un área habitacional en torno al siguiente sistema de ciudades:

Región: Valle Cuautitlán - Texcoco.

Subregión: Poniente.

Municipios: Atizapán de Zaragoza, Huixquilucan, Isidro Fabela, Jilotzingo, Naucalpan, Nicolás Romero, Tlalnepantla y Villa del Carbón.

Los centros de actividad económica de mayor importancia de la subregión son los municipios de Naucalpan y Tlalnepantla, mismos que han tenido un crecimiento económico notable en las últimas décadas, en especial con las actividades secundarias y terciarias.

La economía de los municipios de la subregión esta basada principalmente en el sector terciario con aproximadamente el 50% de la población, y donde el sector secundario abarca el 48% y por debajo se encuentra el sector primario con el 2%.

En lo que corresponde a la concentración de población a nivel subregional, el municipio de Nicolás Romero se caracteriza por estar por debajo de municipios como Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli y Tlalnepantla, los cuales presentan mayor población, y por arriba de Jilotzingo, Isidro Fabela y Villa del Carbón los cuales presentan menor población y características rurales.

Por su parte, el municipio de Nicolás Romero ha tenido una estrecha vinculación con el Distrito Federal desde la década de los 70's, mismo que se ha visto afectado por el proceso de metropolización, llegando a ser un municipio receptor de la población inmigrante de los municipios aledaños.

El municipio ha desempeñado una función de municipio dormitorio, en el cual la mayor parte de sus habitantes se desplazan a otras zonas para desarrollar actividades laborales en fábricas, comercio y servicios principalmente.

Así, el crecimiento territorial del municipio de Nicolás Romero ha sido producto del desarrollo de la zona metropolitana de la Ciudad de México. El área urbana sobrepasa el territorio del Distrito Federal, ocupando territorio de municipios del Estado de México.

Los municipios de la subregión están comunicados al resto del área metropolitana principalmente a través del Boulevard Manuel Ávila Camacho, que en uno de sus tramos pertenece al proyecto del periférico (2o. circuito anular metropolitano), y la primera etapa del circuito Transmetropolitano conocida como Lechería - La Venta (3er. anillo metropolitano), los que a su vez la comunican con la región del Bajío y la región del Valle Toluca-Lerma.

El municipio de Nicolás Romero no está enlazado directamente a esas vías sino que ello se logra a través de la carretera estatal Tlalnepantla-Nicolás Romero-Atlacomulco, también está comunicada mediante la carretera estatal que atraviesa el territorio de Isidro Fabela, que no se encuentra en buenas condiciones.

La población del municipio se traslada principalmente para satisfacer necesidades laborales, industriales, de servicios y educación a través del boulevard Manuel Ávila Camacho, el cual pertenece al sistema metropolitano de comunicaciones y transporte de la zona metropolitana de la ciudad de México.

Con respecto al transporte, los habitantes de Nicolás Romero al igual que la mayor parte de la población de esta subregión, utiliza para su desplazamiento

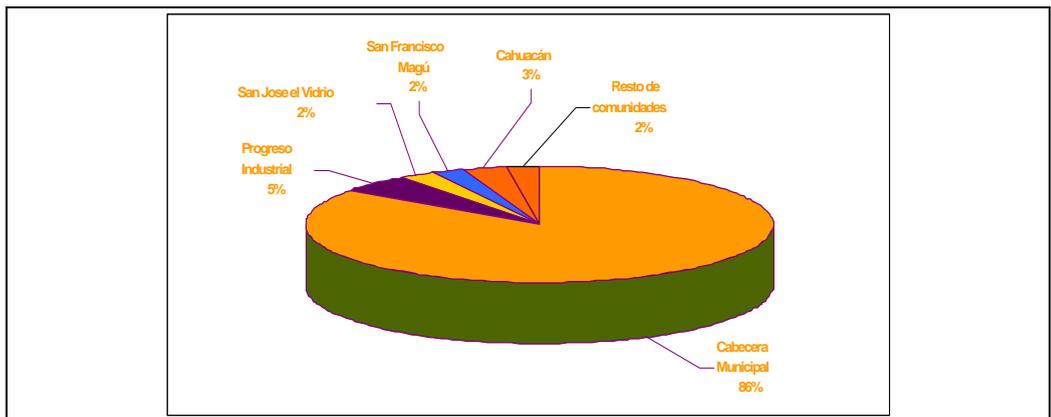
el transporte público que se enlaza con las terminales del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), Politécnico, Cuatro Caminos y El Rosario (Gustavo A. Madero, Naucalpan y en la delegación Azcapotzalco del DF, respectivamente).

3.2. Distribución de la población y de las actividades por zona.

La población dentro del municipio de Nicolás Romero se concentró principalmente de 1990 al año de 1995 en la cabecera municipal, la cual agrupa a 83 asentamientos, mientras que el resto optó por 5 localidades dispersas y con características rurales.

Para el año 2000, la cabecera municipal alojó al 85.08% de la población total, la localidad de Progreso Industrial que integra 11 colonias concentró al 4.94%, en San José el Vidrio se asentó el 2.37% de la población, San Francisco Magú con 2 asentamientos urbanos alojó a el 2.46%, en Cahuacán constituido por 5 barrios concentró el 2.95% y el resto de las comunidades el 2.21% de la población.

Lo anterior indica que existe una tendencia a incrementar su población principalmente en la cabecera municipal, siendo esta una zona conurbada a la metrópoli del valle de México.



Gráfica 4.- Distribución de la población por localidad en el Municipio 2000

Fuente: Censo General de Población y Vivienda 2000.

3.3. Crecimiento Histórico.

El incremento de la población dentro del municipio en el transcurso de los años ha traído como consecuencia el crecimiento del área urbana, como se puede observar en la tabla siguiente de 1970 a 1980 el incremento de la población fue de 47,504 a 112,645 habitantes, lo que significa que de 7,802 viviendas se duplicaron llegando a ser 19,574, esto se debe a la metropolización que empezó a sufrir la ciudad de México trayendo como efectos secundarios la incorporación de habitantes a los municipios cercanos a ella; la densidad habitacional bajo de 6.09 a 5.75 habitantes por vivienda respectivamente.

En 1990 la población era de 184,134 habitantes ocupando 34,732 viviendas, la densidad poblacional bajo a 5.30 personas por vivienda; para los años 1995 y 2000 continuo con el descenso llegando a 4.52.

El grado de consolidación de la zona urbana se ha dado por la cercanía que tiene este municipio con la zona metropolitana de la ciudad de México, dándose también este crecimiento en los asentamientos rurales del municipio. Este crecimiento ha sido básicamente social donde la población inmigrante en el municipio es proveniente principalmente del Distrito Federal.

Periodo	Superficie en has	% respecto a 2000	Población total	Total de viviendas	Densidad (hab/viv.)
1970	780.2	27.79	47,504	7802	6.09
1980	1,879.94	66.97	112,645	19574	5.75
1990	2,700.35	96.20	184,134	34732	5.30
2000	2,806.99	100.00	269,546	59686	4.52

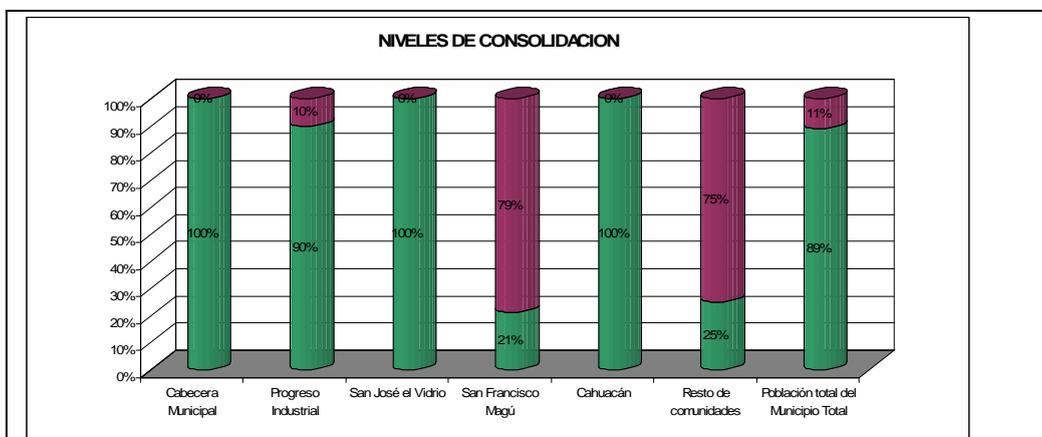
Tabla 1.- Proceso de poblamiento en el período 1970-2000.

Fuente: INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000. Estimaciones con base en ortofotos 1970-2000.

El crecimiento de las localidades dentro del municipio se va dando básicamente a lo largo de las vialidades principales; la cabecera municipal tiene un grado de consolidación del 100%, siendo ocupada por localidades que se han conurbado y que en la actualidad se consideran como colonias de la cabecera municipal.

Las localidades que más han crecido y que están casi al 100% de su superficie ocupada son San José el Vidrio la cual se encuentra ubicada a lo largo de la carretera Tlalnepantla-Atlacomulco y la que va de Nicolás Romero a Tepotzotlán, esta localidad se encuentra próxima a conurbarse con la localidad Progreso Industrial, la cual abarca aproximadamente el 90% de su territorio y con la localidad Cahuacán, sin embargo, ésta tiene la característica de que su crecimiento no fue sobre la vialidad sino hacia adentro.

El resto de las localidades, así como la de San Francisco Magú tienen el 25 y 21% respectivamente de consolidación, esto es por la falta de vías de acceso principalmente.



Gráfica 5.- Gráfico de nivel de consolidación del área urbana

Fuente: Estimaciones con base en el Censo de Población y Vivienda 1995 y cuantificación en ortofoto.

3.4. Uso actual del suelo y tipos de vivienda.

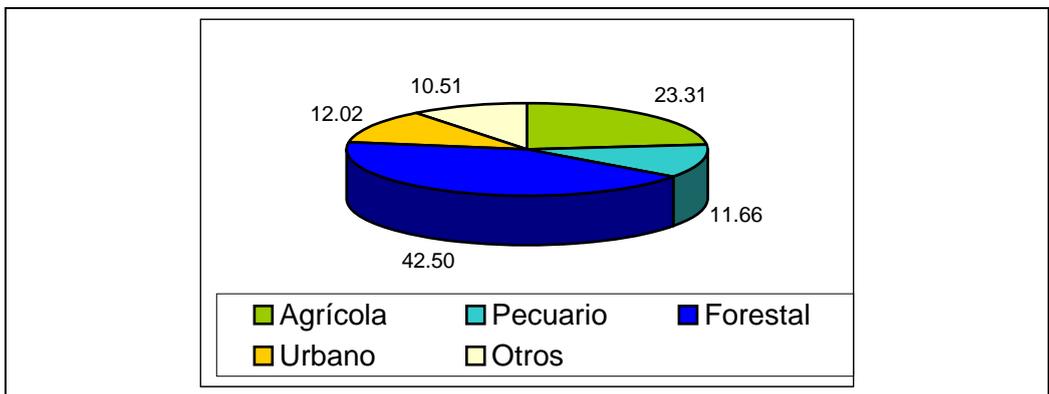
3.4.1. Usos Generales del suelo.

Los usos del suelo que se presentan en el municipio son agrícola, pecuario (extensivo e intensivo), forestal, urbano y otros. Las superficies que comprenden cada uno de estos usos se muestra en el cuadro siguiente:

USO DEL SUELO	SUPERFICIE (HA)	PORCENTAJE
Agrícola	5,443	23.31
Pecuario	2,722	11.65
Forestal	9,924	42.50
Urbano	2,806.99	12.02
Otros	2,455	10.52
TOTAL	23,351	100.0

Tabla 2.- Uso del Suelo del Municipio de Nicolás Romero
Fuente: Indicadores básicos para la Planeación Regional y cuantificación en ortofoto.

El uso pecuario dentro del municipio ha sufrido una disminución de 1990 a 2000, ya que esta actividad ocupó en 1990 un total de 2,722 has representando el 12% del total del área municipal.



Gráfica 6.- Uso actual del suelo del Municipio de Nicolás Romero, 2000.
Fuente: Indicadores básicos para la Planeación Regional, Toluca Méx.

El uso agrícola presenta la misma tendencia, ya que para el año de 1980 se tenía una superficie de 6,692 has. de las cuales el 85.72% eran utilizadas para la agricultura de temporal y 14.28% para riego. En 1990, de acuerdo con los indicadores básicos para la planeación, esta superficie disminuyó a 5,443 has. presentando 4,120 has., de riego, la superficie que se ocupó en áreas mixtas (tanto para agricultura de riego como de temporal) fue 1,099.82 has. y solo para riego representaron 214.61 has. Para el año 2000 el uso agrícola sólo comprende el 23% del territorio municipal.

El uso forestal dentro del municipio juega un papel muy importante ya que por medio de este se recargan los mantos acuíferos del municipio, sin embargo actualmente esta disminuyendo considerablemente por la tala clandestina; en 1980 ocupaba una superficie de 11,000 has. la cual para 1990 había disminuido a 1,076.2 has., llegando a tener 9,924 has., para el año 2000 la tendencia de disminución continuó, sin embargo actualmente ocupa el 42% del total del área municipal.

El uso urbano dentro del municipio se ha concentrado principalmente en la zona oriente del municipio incrementando considerablemente de 1,034.06 has. en el año de 1980 a 2,806.99 has. en la actualidad, esto se debe al crecimiento que ha tenido la zona metropolitana.

El área municipal se puede dividir en área urbana y en área no urbana, de acuerdo a lo establecido en la siguiente tabla:

Uso.	Ha.	% Subtotal	% (total)
I. Area Urbana			
Habitacional(1)	2379.74	84.78	10.19
Comercio y servicios	22.00	0.78	0.09
Equipamiento y servicios(2)	62.00	2.21	0.27
Mixto (comercio con habitación)	17.80	0.63	0.08
Áreas ajardinadas	2.80	0.10	0.01
Industria	26.37	0.94	0.11
Arroyos y barrancas	160.75	5.73	0.69
Agroindustria	5.53	0.20	0.02
Baldíos	120.00	4.28	0.51
Forestal	10.00	0.36	0.04
Subtotal	2,806.99	100.00	12.02
Área no urbana			
Vegetación natural, agricultura y arroyos.	19906.84	96.91	85.25
Equipo y servicios (panteón san isidro, ex-relleno sanitario, club monte sur y rancho edén)	38.27	.18	0.16
Asentamientos rurales	434.64	2.11	1.86
Área urbanizable (reserva autorizada) (3)	164.26	.80	0.70
Subtotal	20,544.01	100.00	87.80
Total	23,351.00	100.00	100.00

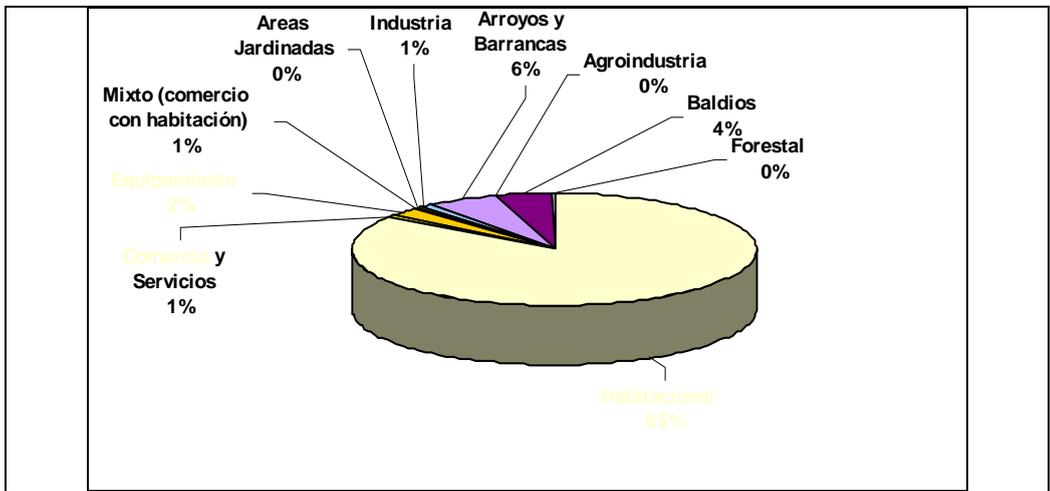
Tabla 3.- Uso del Suelo en el municipio de Nicolás Romero.

Fuente: fotointerpretación y recorrido de campo (Dirección de Desarrollo Urbano N.R.)

(1) Alrededor de 60 has., están desocupadas las cuales pertenecen al fraccionamiento Loma del Río.

(2) En la cuantificación también se consideraron las canchas llaneras de fútbol.

(3) Superficie ocupada principalmente por vegetación arbustiva y matorral.



Gráfica 7.- Uso actual del suelo urbano del municipio de Nicolás Romero, 2000. Fuente: fotointerpretación y recorrido de campo (Dirección de Desarrollo Urbano N.R.)

Nota: El uso referente a áreas ajardinadas, agroindustriales y forestal, aún cuando en esta gráfica aparecen como cero, sólo representan el 0.10, 0.20 y 0.36 respectivamente, por lo que el programa ajusta los valores al número entero más próximo.

3.4.2. Usos del suelo nivel Urbano.

- **Comercio y Servicios.**

Las actividades de comercio y servicio abarcan el 0.78% del área urbana (22 has.), estas se localizan básicamente en el centro de la cabecera municipal, las cuales son utilizadas principalmente por la población de las localidades aledañas, con excepción de los habitantes de San Francisco Magú, que por su ubicación y facilidad de transportación utilizan los establecimientos ubicados en Tepetzotlán.

Dentro de la cabecera se encuentra el mercado municipal 21 de Junio el cual actúa como mercado regional, además, se cuenta con un autoservicio (Bodega Gigante) que fue construido en el casco de la exhacienda “El Gavilán”, que no obstante había sido decretado patrimonio histórico del Estado. (Imagen 46, 47, 48 y 49).



Imagen 46.- Hacienda el “El Gavilán” declarada patrimonio histórico “Fraccionamiento los Manantiales”



Imagen 47.- “Bodega Gigante” construida en 1998 sobre el predio que ocupó el casco de la hacienda el “El Gavilán”.



Imagen 48.- Mercado 21 de junio en la cabecera municipal, sigue siendo el principal centro de abasto de los habitantes del municipio.



Imagen 49.- Mercado 21 de junio 2005.

Esta actividad se ve complementada dentro de la cabecera por el uso mixto, el cual considera a los pequeños establecimientos que comparten el mismo lote con el uso habitacional, este cuenta con una superficie de 17.80 ha., que corresponden al 0.63% del total del área urbana, se localiza principalmente en el centro de la cabecera municipal formando corredores comerciales sobre las vialidades principales y de acceso a las diferentes zonas o distritos.

- **Industria.**

El uso industrial dentro del municipio se encuentra disperso en la cabecera municipal y en las distintas localidades o zonas que lo integran; en su conjunto estas zonas comprenden una superficie de 26.37 has., que corresponden al 0.94% del total del área urbana.

Asimismo, por no existir dentro del municipio zonas exclusivas para la actividad industrial, las pocas industrias que se ubican no tienen la infraestructura adecuada y en algunos casos llegan a operar clandestinamente.

- **Equipamiento urbano.**

El uso de equipamiento urbano abarca el 2.21% del total del área urbana el cual corresponde a 62 has., éstas se encuentran distribuidas en equipamientos de salud, recreativos y deportivos, abastos, educación y cultura y los servicios municipales.

El equipamiento de salud, educativo, recreativo y deportivo, así como de servicios se ubica principalmente en la cabecera municipal siendo utilizado por la población de casi todas las localidades del municipio, y de algunos alrededores como Villa del Carbón e Isidro Fabela (Imagen 50).



Imagen 50.- “Clínica Municipal de la Mujer” inaugurada en 1999, es el principal centro de atención a la comunidad femenina del municipio y de municipios circunvecinos.

- **Habitacional.**

Dentro del municipio, el uso habitacional comprende 2,379.74 has, el cual corresponde al 84.78% del total del área urbana, lo que indica que el municipio es una zona atractiva para las inmobiliarias o bien porque grandes sectores de la población sólo pueden acceder a estas zonas vía ocupación irregular (Imagen 51).



Imagen 51.- Invasión de un extenso predio en la “Col. Vista Hermosa”, noviembre de 2005.

- **Vivienda.**

El promedio de habitantes por vivienda en el municipio comparado con el del estado de México no varía por mucho, para 1970 se estimaban 6.14 personas por vivienda en el estado y en el municipio 6.09, lo que indica que el municipio mantenía un índice de hacinamiento muy similar al estatal, este índice ha ido disminuyendo en los dos ámbitos, ya que para 1980 se tenían calculados en el municipio a 5.86 habitantes por cada vivienda, manteniéndose todavía por arriba del índice estatal el cual era de 5.75.

	1970	1980	1990	1995	2000
Estado	6.09	5.75	5.30	4.77	4.52
Municipio	6.14	5.86	5.19	4.78	4.52

Tabla 4.- Promedio habitantes por vivienda Estado-Municipio. 1970-2000

Fuente: Estimaciones con base en Censos de Población y Vivienda. 1970-2000

Para 1990 el municipio tuvo un crecimiento poblacional más rápido que el estado, ya que se estimaron 5.30 habitantes por vivienda, aunque en realidad solo fueron 0.41 puntos porcentuales los que para 1995 disminuyeron, asimismo, se calcularon para el estado y municipio 4.77 y 4.78 habitantes por vivienda respectivamente, el cual siguió disminuyendo para el año 2000 teniendo 4.52 personas por vivienda respectivamente, y para hoy 2005, se estima en 4.1.

En lo que se refiere a la dotación de servicios al interior de la vivienda, el rezago más importante es representado por el agua potable, que representa el 15.69% del total de las viviendas existentes en el 2005, (Imagen 52 y 53).

El segundo servicio con mayor rezago, es el drenaje. Este servicio se carece en más de 5000 viviendas del municipio, para el servicio de energía eléctrica su déficit se reduce significativamente a tan solo un poco más de 1000 viviendas en todo el municipio (aunque se considera con servicio todo aquel que lo obtiene aún de forma clandestina), (Imagen 54).



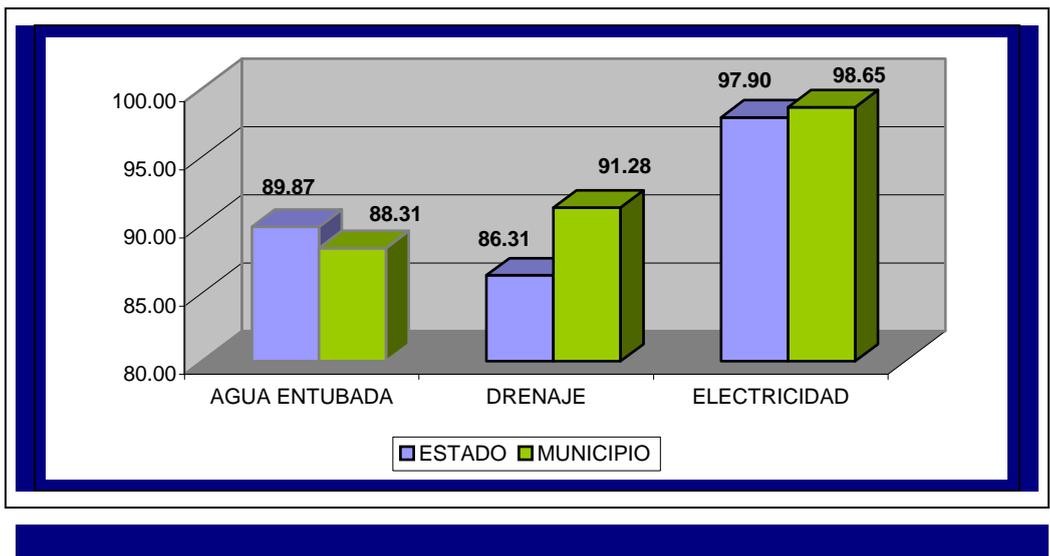
Imagen 52.- Pozo de dónde se abastecen del vital liquido algunos vecinos de la “Col. Los pocitos”.



Imagen 53.- El Pozo de agua no reúne la higiene “Básica.”Col. Los pocitos”.



Imagen 54.- Energía eléctrica tomada de forma irregular en predios de la “Col. Libertad”



Gráfica 8.- Servicios en la vivienda en el Municipio y el Estado, 2000

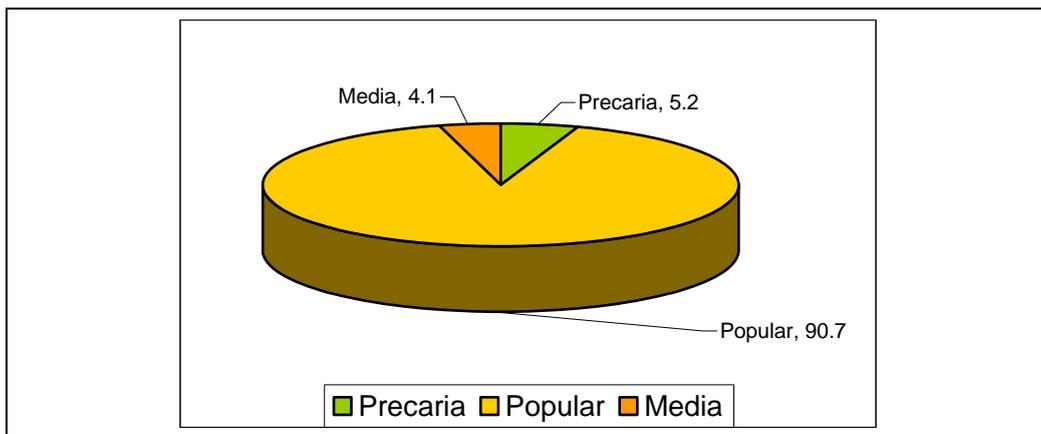
Fuente: XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. INEGI.

De acuerdo a las condiciones materiales que actualmente presentan las viviendas existentes en el municipio de Nicolás Romero, el 84% de estas presentan condiciones aceptables y sólo el 4.4% se requiere reconstruir o ampliar.

La distribución territorial de las viviendas por principales núcleos de población, permite detectar que en la cabecera municipal, se concentra el 85% de las viviendas totales que existen en el municipio.

3.4.3. Tipología de vivienda.

Como se puede observar en la siguiente gráfica el 90.7% del total de viviendas dentro del municipio esta compuesto por vivienda popular, de las cuales el 84% son viviendas por **autoconstrucción**, lo que **significa** que la mayor parte **se ha realizado sin cumplir con las normas** establecidas y sin asesoría profesional, el 5.2% corresponde a la vivienda precaria, mientras que la vivienda media solo representa el 4.1%.



Gráfica 9:- Gráfico de vivienda por tipología
Fuente: Estimaciones con base en el Censo de 2000

Las viviendas que requieren por sus características materiales mejoramiento en paredes, techos y pisos (por ser estos hechos por material de desecho y tierra) son 7,957 viviendas. Esto significa el 14.36 % del total de viviendas existentes en el municipio (Imagen 55, 56 y 57).



Imagen 55.- Casa construida con materiales de desecho “Col. Los Pocitos”



Imagen 56.- Casa construida con materiales de desecho “Col. Azotlán”



Imagen 57.- Casa construida con materiales de desecho “Col. Tráfico”

Los materiales de construcción utilizados en las viviendas, se dividieron para los techos, de acuerdo a los siguientes materiales principales: la losa de concreto es la más representativa, con el 67.79% y el material que menos se utiliza en estos es el referente a láminas de cartón.

En lo que respecta al material utilizado para las paredes de las viviendas estas se clasificaron tomando en cuenta los materiales más representativos, los cuales se muestran a continuación:

Para la clasificación del material utilizado en el piso, el más representativo es el cemento o firme, el cual representa el 83.52% del total de las viviendas, mientras que el menos utilizado es el referente a tierra, con el 5.19%.

3.5. Proceso de ocupación del suelo.

El área urbana del municipio de Nicolás Romero se ha ido incrementando principalmente por el uso habitacional, lo que produce que exista un crecimiento de los otros usos urbanos, como comercios, servicios y equipamientos educativos.

Los demás usos de suelo dentro del municipio, como los equipamientos educativos principalmente, han crecido aleatoriamente y no cubriendo la

demanda de la misma población, sin embargo la mayor parte de ellos se han concentrado en la zona sur oriente del área urbana.

El uso comercial ha ido ocupando el territorio municipal de la misma forma que los equipamientos, formando corredores y centros urbanos en la zona central de la cabecera municipal y en las localidades.

Asimismo, la expansión del área urbana ha afectado al uso de suelo no urbano como es el caso del uso forestal y agropecuario, mismos que se ubican principalmente en la zona poniente del municipio.

Actualmente el área urbana mantiene un crecimiento acelerado en las distintas localidades y hacia todas las direcciones, destacando dentro de ellos la tendencia a la conurbación entre la cabecera municipal y Progreso Industrial, y esta última con San José del Vidrio; además de que entre las localidades de San Francisco Magú y Puerto Magú se empieza a desarrollar un proceso de conurbación entre estas, rumbo a Tepotzotlán.

En general, el proceso de ocupación del suelo que se ha dado en el municipio de Nicolás Romero ha presentado un desorden y desarticulación entre los elementos habitacionales, industriales, comerciales y de servicios; ésto en razón a que el crecimiento urbano se ha realizado en terrenos topográficamente accidentados (Imagen 58, 59 y 60).



Imagen 58.- Crecimiento en las laderas y barrancas de la “Col. San Isidro la Paz 3ª Secc.”



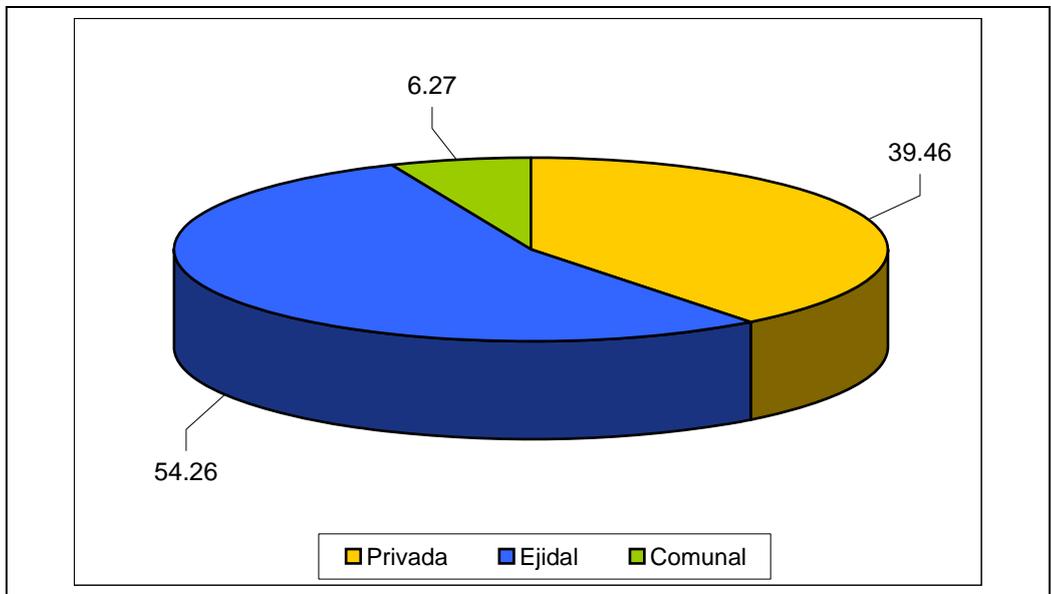
Imagen 59.- Parte alta de la “Col. Vicente Guerrero 1ª Secc.”



Imagen 60.- Fraccionamiento Arco iris.

3.6. Tenencia de la tierra y asentamientos irregulares.

Dentro del municipio existen tres tipos de tenencia, la ejidal abarcando más de la mitad del municipio con el 54.26% que corresponde a 12,671.22 has, la propiedad privada que se ubica principalmente en la cabecera municipal y comprende 9,215.22 has., que corresponde a 39.46%, y por último las tierras comunales que se encuentran ubicadas en las localidades dispersas del municipio con 1,464.56 ha., abarcando el 6.28% del total municipal.



Gráfica 10.- Tenencia de la Tierra en el municipio.
Fuente: Subdirección de Tenencia de la Tierra del Aytto. De N.R. 2005.

Por otra parte, en la actualidad existen asentamientos irregulares dentro del municipio que se caracterizan por ser colonias que están en proceso de regularización o son terrenos irregulares que están sobre propiedad privada o ejidal, los cuales ascienden a 38 asentamientos y comprenden una superficie de 911.02 ha.

Colonias con inconvenientes en la tenencia de la tierra	
Colonias en proceso de regularización	
Nombre	Superficie Has.
San Isidro La Paz	1.41
Dr. Jorge Jiménez Cantú Sección IV	30.00
Independencia	88.05
Vista Hermosa	43.98
La Libertad I	22.29
Francisco I. Madero	16.15
Francisco Sarabia	10.80
Progreso Industrial	16.63
5 de Febrero	12.91
Buena vista	13.71
La Libertad	73.49
SUBTOTAL	328.01
Colonias irregulares sobre terrenos de propiedad privada	
Ampliación Granjas de Gpe., Loma de la Cruz, Flores Magón Bosques de la Colmena	53.99
Loma de Guadalupe.	8.30
Ampliación Vista Hermosa	0.48
Azotlán Parte Baja	15.79
Caja de Agua y La Concepción 1a. y 3a. Sección	18.08
Balcones de Juárez, Casa Blanca, Francisco I. Madero 1a., 2ª. Y 3a sección.	197.34
SUBTOTAL	289.04
Colonias irregulares sobre terrenos de propiedad ejidal	
Tráfico, Ejidal Vicente Guerrero e Ignacio Capetillo	197.18
El Gavillero, La "Y", Joya del Tejocote, loma larga y veintidós de Febrero	75.47
Ejido San Juan Tlihuaca	117.00
SUBTOTAL	583.01
TOTAL	911.02

Tabla 5.- Regularización de la tenencia de la tierra

Fuente: DGAU. GEM. (Dirección general de asentamientos urbanos del gobierno del Edo. De Méx.

3.7. Oferta y demanda de suelo y vivienda.

De acuerdo a lo establecido en el Plan de Desarrollo Urbano vigente (2003), en el municipio se cuenta con significativas áreas de crecimiento urbano, además de que se están redensificando algunas zonas a través de la incorporación de pequeños predios.

La reserva territorial urbana prevista y que no ha sido desarrollada comprende una superficie de 2,480.13 has, de las cuales 1,842.44 corresponden a uso habitacional, 159.14 a equipamiento, 270.73 has están dedicadas a uso comercial y de servicios (centros y corredores urbanos) y el uso industrial representa 207.82 has.

La reserva territorial se encuentra ubicada principalmente en la zona poniente del municipio, en las siguientes zonas:

- Al norte del municipio, en la zona de San Francisco Magú.
- En la zona aledaña ubicada al oriente de San José del Vidrio.
- Al nororiente, poniente y sur de Progreso Industrial se ubican diversas zonas habitacionales de media y alta densidad.
- Al sur de Progreso Industrial se ubica una zona habitacional de baja densidad (H.100 y H. 200 A).
- Al norte del ejido de Cahuacán se ubican dos zonas habitacionales de baja densidad (H.667.a y H.833.A).
- Asimismo, entre la cabecera municipal y Progreso Industrial se ubica una zona habitacional de baja densidad, misma que responde a las tendencias de ocupación de la zona.
- Al sur del ejido de Cahuacán, así como al sur oriente de Progreso Industrial se ubica dos grandes áreas para el desarrollo de equipamiento.

Sin embargo, es importante mencionar que estas zonas no se han detonado o llevado a cabo, debido entre otros factores a la carencia de infraestructura mínima para un su desarrollo (Imagen 61, y 62).



Imagen 61.- San Francisco Magú.

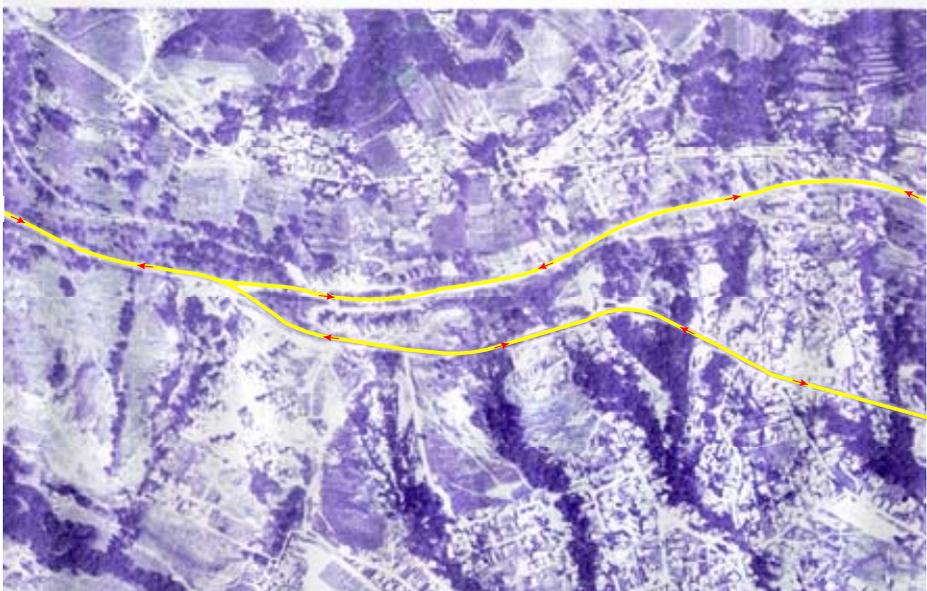


Imagen 62.- Progreso Industrial.

3.8. Zonas de valor histórico y cultural.

Los elementos de valor histórico-cultural identificados en el municipio se clasifican de la siguiente manera:

- **Restos arqueológicos**

Este tipo de elementos se encuentran ubicados de manera dispersa en tres zonas del municipio: Quinto barrio de Cahuacán, San Miguel Hila y el Mogote, en la colonia Vicente Guerrero.

Sin embargo, debido a la falta de interés de los gobiernos locales, el sitio del Mogote, se encuentra en gran deterioro, incluso hace algunos pocos años, se autorizó la construcción de viviendas en el sitio (imagen 63).



Imagen 63.- “El Mogote” ubicado “DENTRO” de un fraccionamiento en la Col. Vicente Guerrero

- **Arquitectura religiosa**

Dentro de las zonas históricas y de valor cultural se cuenta con siete templos católicos que fueron construidos en la época colonial y dos restantes en el período del Porfiriato (Imagen 64 y 65).



Imagen 64.- Parroquia de "San Pedro Apóstol"

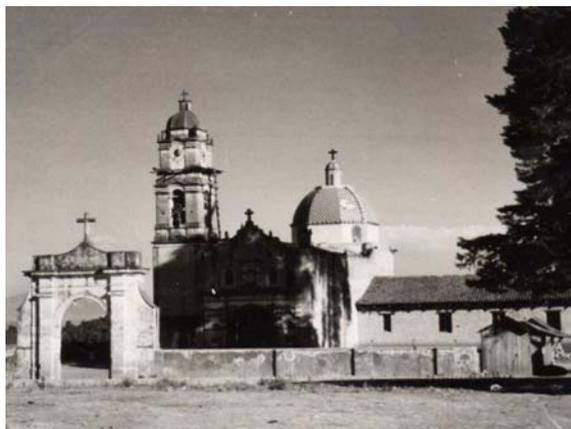


Imagen 65.- Parroquia en Santa María Magdalena Cahuacán.

- **Arquitectura civil.**

En el municipio existen aproximadamente 10 inmuebles que se pueden considerar dentro de las zonas con valor histórico, ya que estos conservan elementos de la arquitectura colonial, vernácula, neoclásica y ecléctica, donde se encuentran el Teatro Centenario, los edificios de las plantas hidroeléctricas, las estaciones del antiguo ferrocarril y los locales que abarcan la zona comercial del centro de la cabecera. Existen también cascos de las Haciendas Encarnación y Rancho la Concepción (Imagen 66 y 67).



Imagen 66.- Teatro Centenario.



Imagen 67.- Casco de la Exhacienda de la Encarnación, en la Col. El Trafico.
Actualmente forma parte de las instalaciones de la
Universidad Tecnológica Fidel Velásquez..

3.9. Infraestructura.

Los elementos básicos de infraestructura son el agua potable, el drenaje y alcantarillado, la energía eléctrica y la infraestructura vial; dentro del municipio la infraestructura hidráulica y la eléctrica en general tienen una amplia cobertura (pero con un servicio deficiente), sin embargo la infraestructura sanitaria y vial presentan grandes deficiencias en la prestación y funcionamiento del servicio, que de no atenderse, generará grandes problemas en los próximos diez años.

3.9.1. Infraestructura hidráulica.

Cobertura

La cobertura de agua potable dentro del área urbana es del 88.31%, que corresponde a 105 comunidades, colonias, conjuntos y fraccionamientos, mientras que el 11.69% restante abarca a las comunidades que no cuentan con este servicio, debido al nulo mantenimiento que tiene la red, además de que existen fugas de agua, y el abastecimiento que se llega a dar es a través de tandeo.

Un gran problema que se presenta en esta área y que no permite un adecuado manejo de recursos hidráulicos y económicos, lo constituye la existencia de que en 10 localidades, operan **sistemas independientes** para el abastecimiento del vital líquido, los cuales son:

- Granjas Guadalupe
- Progreso Industrial
- Magú
- Tráfico
- San Juan de las Tablas
- Cahuacán
- Transfiguración
- Barrio de Guadalupe
- Francisco I. Madero y la Colmena
- Puentecillas y Barrio Miranda

Uno de los problemas que se tienen, es que el mantenimiento de los pozos y plantas de bombeo, generalmente lo hace el Ayuntamiento a través del área correspondiente, sin embargo, los cobros y/o ganancias, son para la mesa administrativa, esto implica que la cuota por el gasto del sistema Cutzamala, se lo hacen al erario público, así como el costo por el suministro de energía eléctrica.

Abastecimiento y almacenamiento

El municipio se provee de agua potable a través de las siguientes fuentes:

- 3 fuentes superficiales (manantiales).
- Agua en bloque de la CAEM.
- 20 pozos profundos.

Las tres fuentes de abastecimiento superficiales representan un gasto de 38 lts, y están ubicados sobre los acuíferos correspondientes a la subcuenca de los ríos Cuautitlán y Tepetzotlán.

Manantial	Gasto (LPS)
San Juan de las Tablas	2
Transfiguración	26
Ojo de Venado	11

Tabla 6.- Manantiales.

Fuente: Ayuntamiento de Nicolás Romero. SAPASASNIR. 2005

En cuanto al agua en bloque que recibe el municipio por parte de la C.A.E.M., ésta corresponde al sistema Cutzamala y presenta un gasto de 60 lts.

Sistema	Gasto (LPS)
Cutzamala	20

Tabla 7.- Agua en bloque.

Fuente: Ayuntamiento de Nicolás Romero. SAPASASNIR. 2005

Respecto al sistema operador municipal este cubre el servicio a través de 20 pozos profundos, los cuales se encuentran distribuidos de manera dispersa dentro de todo el municipio y presentan el siguiente gasto y ubicación.

Pozo	Gasto	Ubicación (colonia / fraccionamiento)
Campestre Liberación I	20 lps	Fco. Sarabia
Campestre Liberación II	N.D.	Amp. Loma de la Cruz.
Loma de la Cruz	15 lps	Loma de la Cruz
San Isidro	20 lps	San Isidro
Arco Iris	27 lps	Arco Iris
Barrón	25 lps	Barrón Centro
San Ildefonso	22 lps	San Ildefonso.
Vicente Guerrero	48 lps	Vicente Guerrero
San Miguel Hila	38 lps	San Miguel Hila
Loma del Río	22 lps	Loma del Río
Peritas	8 lps	Himno Nacional
Guillermo Prieto	35 lps	Centro

La Joya	60 lps	Himno Nacional
Santa Anita la Bolsa	45 lps	Santa Anita la Bolsa
El Sifón	48 lps	El Sifón
Progreso Industrial	10 lps	Progreso Industrial
Minas	10 lps	La Concepción
El Vidrio	7 lps	San José el Vidrio
San Francisco Magú	7 lps	San Francisco Magú
Libertad	40 lps	Libertad

Tabla 8.- Ubicación de pozos.

Fuente: Ayuntamiento de Nicolás Romero. SAPASASNIR. 2005

Además cuenta con 8 rebombes para las localidades de Benito Juárez Barrón, Balcones de Juárez, Vista Hermosa, las colonias Libertad, J.J. Cantú, Progreso Industrial y el fraccionamiento Loma del Río.

REBOMBEO	UBICACIÓN (COLONIA / FRACCIONAMIENTO)
Oaxaca	Juárez barrón
Nido de Águilas	Balcones de Juárez
Vista Hermosa	Vista Hermosa
Libertad	Libertad
J. J. Cantú	J. J. Cantú
Progreso Industrial	Progreso Industrial
Loma del Río I.	Loma del Río
Loma del Río II.	Loma del Río

Tabla 9.- Ubicación de rebombes.

Fuente: Ayuntamiento de Nicolás Romero. SAPASASNIR. 2005

Almacenamiento y distribución

El organismo operador de agua municipal reporta 28,146 tomas domiciliarias instaladas. El sistema de almacenamiento de agua potable que dota a las viviendas ubicadas en el municipio, se llevan a cabo a través de los siguientes tanques:

Tanque de almacenamiento	Capacidad	Ubicación (colonia / fraccionamiento)
Campestre Liberación	1,000	Francisco Sarabia
La Era	750	Ej. San Juan Tlihuaca.
Francisco Sarabia	500	Francisco Sarabia
San Javier	10,000	San Juan Tlihuaca
Loma de la Cruz	2000	Loma de la Cruz
San Isidro	1000	San Isidro
Arco Iris	1,200	Arco Iris
Balcones de Sta. Ana	750	Balcones
Vicente Guerrero II	1,000	Vicente Guerrero
Vicente Guerrero III	1,000	Vicente Guerrero
San Miguel Hila	1,000	San Miguel Hila
Loma del Río	150	Loma del Río
Dos Tanques Juárez	500	Juárez
Independencia	1,000	Independencia
Morelos	750	Morelos
La Concepción	1,000	La Concepción
El Vidrio	150	El Vidrio
San Francisco Magu	300	San Francisco Magu
Oaxaca	300	Juárez Barrón
Nido de Águilas	1,000	Balcones de Juárez
Vista Hermosa	300	Vista Hermosa
Libertad	1,000	Libertad
J. Cantú	750	J. Cantú
Loma del Río I	150	Loma del Río
Loma del Río II	150	Loma del Río

Tabla 10.- Ubicación de tanques de almacenamiento.

Fuente: Ayuntamiento de Nicolás Romero. SAPASASNIR. 2005

Infraestructura hidráulica para las actividades productivas.

A nivel municipal, se cuenta con canales de riego para las actividades agrícolas, los cuales son:

- El Canal Cuamatla, del cual se desprenden canales auxiliares que permiten que el agua se utilice tanto para uso domestico como para uso agrícola, los cuales atraviesan las localidades de San Juan de las Tablas, PuenteCillas, Barrio Miranda, San Francisco Magú, San José del Vidrio, las colonias Morelos, Zaragoza, Libertad, Independencia y el Ejido de Nicolás Romero.

- El Canal Chinampos, irriga a 240 ha de las localidades del 5° Barrio de Cahuacán y parte del ejido de Santa María Magdalena Cahuacán, este tiene un gasto de 25 lts/seg. el cual se considera poco, ya que en ocasiones se utiliza para uso domestico.
- El Canal Unidad de Riego Transfiguración, este solo irriga a 238 has del mismo pueblo.

3.9.2. Infraestructura sanitaria.

Dentro del municipio existen comunidades que por su lejanía a la zona urbana no cuentan con este servicio y utilizan para satisfacer sus necesidades fosas sépticas, barrancas y arroyos; dentro del área urbana, existen sólo 13 comunidades que cuentan en su totalidad con drenaje, 34 sólo están dotadas parcialmente y el resto carece de el.

Además no sólo la lejanía de los centros poblados ha impedido el suministro del servicio, un factor que influye en gran escala es la subdivisión clandestina, que genera que los habitantes descarguen su drenaje al río más próximo (imagen 68).



Imagen 68.- Descarga de aguas negras en la parte baja de la “Col. Los Hailes”

En el área urbana existe un sistema de alcantarillado de 230 Km. aproximadamente, donde los colectores descargan a los arroyos que desembocan al lago de Guadalupe y la Concepción, asimismo se **carece de colectores primarios**

y de plantas de tratamiento de las aguas residuales en todo el municipio; en el 2003 se inició la construcción del colector en la Col. Barrón, sin embargo hasta nuestros días, no se ve para cuando se termine.

Para las descargas de aguas residuales solo se ha construido una presa derivadora y el colector marginal en la desembocadura del Río San Pedro, mientras que se ha quedado suspendida la obra del colector marginal sur del arroyo Grande o río Cuautitlán con un avance del 20%.

Para el control y saneamiento de la cuenca del río Cuautitlán, el gobierno estatal y el municipal ha previsto la construcción de colectores marginales a la presa Guadalupe, así como a los arroyos que llegan a ella.

En cuanto a los colectores existentes en el municipio, se cuenta una longitud de 195,805 metros y presentan tubos con diámetros desde 15 cm. hasta 107 cm., de materiales como albañal de concreto simple, armado y el canal rectangular.

3.9.3. Infraestructura carretera, ferroviaria y aérea.

Las actividades económicas se concentran principalmente en la cabecera municipal, la cual se conecta con los municipios de Tlalnepantla y Naucalpan vía Atizapán, Villa del Carbón, Cuautitlán Izcalli, Toluca vía Tlazala por carretera libre o vía Atizapán por cuota, Tepetzotlán, Tlazala y Xilotzingo a Temoaya, Ixtlahuaca, Jiquipilco y Altacomulco vía Tlazala mediante 89.40 kilómetros de carretera, de las cuales el 63.53% esta pavimentada y el 36.47% solamente revestida.

Dentro del municipio se conectan las localidades por medio de caminos que en su mayoría solo están pavimentados hasta al entrada del poblado, el resto de las vialidades de las localidades están sin pavimentar.

En cuanto a la infraestructura aérea, se carece de este elemento en el municipio.

3.9.4. Infraestructura vial.

Modelo vial

La red vial existente conforma un modelo ramificado que se asemeja a la que se forma en los árboles, es decir, de un tronco o calle principal en la que se desprenden calles o ramas menores y desde éstas, otras más pequeñas que es necesario recorrer en sentido inverso para salir, ya que no se enlazan en sus puntas.

Dentro de la cabecera municipal la estructura vial del municipio es deficiente al no haber una traza definida en su totalidad, y la falta de continuidad en las calles provoca largos recorridos de la población para los diferentes destinos que demanda, además los accesos a las carreteras principales son altamente peligrosos.

Se trata de calles de penetración que tienen problemas de saturación, deterioro de pavimentos e interrupción y saturación de la circulación, en caso de que haya algún accidente, al no existir calles que se puedan utilizar como alternativas de recorrido se pone en riesgo la integridad del afectado.

En lo general, el sistema vial urbano es confuso y carente de una continuidad para los diferentes orígenes y destinos demandados por los usuarios. Cuando estas vialidades se ligan a la carretera principal, se observa que su incorporación y desincorporación son peligrosas, ya que se carece de señalamientos viales adecuados en todas las intersecciones, recientemente, se ha puesto en marcha un programa de “Reordenamiento vial”, sin embargo, la poca difusión del mismo y la falta de cooperación del comercio informal, ha generado que se avance con lentitud. Además, se carece de lugares suficientes para estacionamientos.

Ejes de integración

El municipio se desarrolla a través de cuatro grandes ejes intermunicipales. En orden de importancia son: la carretera Tlalnepantla - Atlacomulco, Nicolás Romero - Cuautitlán Izcalli, El Vidrio - Tepotzotlán y Nicolás Romero - Tlazala. Por medio de éstas se comunica regionalmente con los municipios de Isidro Fabela, Villa del Carbón, Cuautitlán Izcalli, Tepotzotlán y Atizapán de Zaragoza. Estos ejes se desarrollan de la siguiente manera:

- Eje Tlalnepantla - Atlacomulco: Es uno de los más importante ya que cruza toda la zona urbana y gran parte del municipio de sudeste a noroeste.
- Eje Nicolás Romero - Tlazala: Conecta de sur a norte respectivamente a nivel municipal, mediante este existe una interacción entre las localidades ubicadas en el sur, con las colonias urbanas ubicadas en el noreste del municipio.
- Eje El Vidrio - Tepotzotlan: Este se encuentra ubicado en el noroeste del municipio y aunque no llega a la cabecera municipal si existe una fuerte conexión con ella a través del primer eje. Integra a la localidad de San José del Vidrio con el municipio de Tepotzotlán.
- Eje Nicolás Romero - Cuautitlán Izcalli: Integra la zona norte del municipio, conectándose con los municipios de Cuautitlán Izcalli y Atizapan.

Por su parte, la estructura vial municipal se encuentra integrada de la siguiente manera.

Estructura vial regional

A nivel regional, la estructura vial del municipio se encuentra interconectada a través de la siguiente vialidad:

- La carretera Tlalnepantla - Progreso Industrial - Cahuacán -Atlacomulco. Cruza al municipio en sentido suroriente - norponiente; presenta gran afluencia vehicular en sus dos sentidos; sin embargo la circulación se ve afectada de manera continua por la existencia de semáforos y paraderos de autobuses, microbuses y taxis, que limitan una circulación continua y permanente.

Asimismo, fuera del municipio se localizan las siguientes vialidades regionales que inciden de manera directa en la integración del municipio en el contexto regional:

- Autopista Chamapa - Lechería: Integra al municipio con los de Naucalpan y Tlalnepantla, la zona poniente del DF y al valle de Toluca y al norte con la autopista México-Querétaro.

- Boulevard Ávila Camacho: Permite la integración hacia el municipio en el contexto regional, ya que establece su integración con los municipios de Naucalpan, Tlalnepantla y Cuautitlán Izcallí.

En términos generales, estas vías se encuentran en regular estado de pavimentación, a excepción de la autopista Chamapa - Lechería que se encuentra en buenas condiciones, sin embargo se requieren acciones de mantenimiento para garantizar su adecuado funcionamiento.

Estructura vial primaria

La estructura vial primaria del municipio se constituye por un sistema de vialidades intermunicipales (es decir aquellas que integran al municipio con otros municipios) y vialidades intramunicipales (que integran distintas zonas del municipio).

- Vialidades primarias intermunicipales: Av. Miguel Lerdo de Tejada (carretera Tepojaco - Cuautitlán Izcalli), carretera El Vidrio - Tepotzotlán, Av. López Mateos -Kennedy, carretera a Tlazala y carretera a Jilotzingo.
- Vialidades primarias interurbanas: Av. de los Pájaros, 16 de Septiembre, Hidalgo, Primero de Mayo, Prolongación Primero de Mayo, Vicente Guerrero y Av. Kennedy. Sin embargo ninguna de éstas cruza de un lado a otro la ciudad, ya que su trayectoria se interrumpe al confluir en la carretera Atizapán -Progreso Industrial.

Problemática vial.

Los puntos conflictivos de la estructura vial se localizan en los entronques de las vialidades principales y se originan principalmente por:

- Problemas de incorporación y desincorporación sobre la carretera Tlalnepantla - Progreso Industrial - Cahuacán -Atlacomulco, ya que se carece de adecuaciones viales en todas sus intersecciones.
- Los señalamientos viales de tipo horizontal y vertical son escasos y los existentes son inapropiados para orientar a los conductores y peatones.
- Se observa inoperatividad en la vialidad primaria intermunicipal en tramos donde se angosta la sección o se estacionan de manera indiscriminada los vehículos.
- Carencia de puentes peatonales en la carretera Tlalnepantla - Progreso Industrial - Cahuacán - Atlacomulco.
- Falta de espacios de estacionamiento fuera de las áreas de rodamiento.

Existen puntos de conflicto vial en las redes primarias dentro del municipio, estas son: Vialidad Nicolás Romero, 16 de septiembre, 1º de mayo, 20 de noviembre, Hidalgo, Iturbide, 6 de diciembre, Lerdo de Tejada, así como también en vialidades secundarias en donde hacen base las combis y microbuses; también se puede considerar punto conflictivo las intersección de la carretera Tlalnepantla - Progreso Industrial - Cahuacán -Atlacomulco con la Av. Francisco I. Madero, calle Rodolfo Gaona, calle Ignacio Zaragoza, carretera a Barrón, Av. Adolfo López Mateos, camino a la Presa San Ildefonso y calle Amado Nervo, entre otras.

Otro problema que enfrenta el municipio con respecto a las vialidades son la falta de señalamientos y estacionamientos, situación provoca que los automovilistas se estacionen en calles estrechas o bien la misma vialidad tiene secciones demasiado angostas, produciendo los conflictos viales (Imagen 69, 70, 71 y 72).



Imagen 69.- Señalización pintada a la altura de la Colmena.



Imagen 70.- Falta de paradero adecuado en San Ildefonso



Imagen 71.- No se respetan las prohibiciones de NO estacionarse e invasión del arroyo vehicular, en la entrada a San Ildefonso y Col. San Isidro



Imagen 72.- Falta de señalización en un crucero de alto riesgo a la entrada de la Col. Vicente Guerrero.

3.9.5. Sistema de transporte.

A pesar de que las rutas de transporte cubren el 95% de las comunidades con 19 líneas de transporte, se puede considerar como su cobertura satisfactoria, ya que sólo el 5% de la población municipal no accede de manera directa al transporte público; sin embargo se puede considerar que en cuanto a las características físicas éste, es deficiente, ya que el parque vehicular es obsoleto y las condiciones de rodamiento en las vialidades son inadecuadas, sumado al pésimo servicio del conductor.

El transporte público dentro del municipio presta servicio aproximadamente 20 hrs. de las 4:00 a.m. hasta las 23:00 p.m. sobre todo en los sitios de mayor demanda como en la cabecera municipal.

Cada día se realizan alrededor de 25,500 movimientos de transporte colectivo. Los principales destinos del transporte público son los municipios de Atizapán de Zaragoza (20%), Tlalnepantla (15%), Naucalpan (15%), municipios del norte (5%) y el Distrito Federal (45%) (Imagen 73 y 74)



Imagen 73.- Terminal de autobuses en la “Col. Azotlán”. Invaden el derecho de vía.

3.9.6 Infraestructura eléctrica.

En cuanto a servicios al interior de la vivienda, en el municipio de Nicolás Romero el servicio de energía eléctrica es el más completo, ya que se dota a 56,070 viviendas de un total de 59,686 siendo esto en números relativos el 93.94%; en lo que corresponde a la cabecera municipal esta se encuentra servida al 100%, por lo que las viviendas faltantes de energía eléctrica se encuentran ubicadas en las localidades dispersas del municipio.

El servicio de energía eléctrica en el municipio cubre un 100% del área urbana existente, aunque en época de lluvias se presentan apagones y variaciones en el voltaje.

En general, en lo referente a la energía eléctrica, se puede señalar que prácticamente en todas las colonias se cuenta este servicio, ya que son “escasas” aquellas viviendas que obtienen el servicio por medio de líneas clandestinas.

Respecto al alumbrado público, se cuenta con 9,534 luminarias (ubicadas principalmente dentro de la cabecera municipal) presentando un mantenimiento deficiente, mientras que en el resto del municipio no existe este servicio.

El tipo de alumbrado que se tiene es principalmente de vapor de mercurio y algunas lámparas son de vapor de sodio. En el municipio como en prácticamente todas las ciudades el problema mayor es el mantenimiento de las lámparas, ya que con mucha frecuencia estas son sujetas del vandalismo, lo que ocasiona que el alumbrado funcione en promedio en un 70 por ciento.

Finalmente, en cuanto a infraestructura eléctrica se tienen 3 plantas generadoras de energía eléctrica ubicadas en Loma del Río, Transfiguración, San Miguel Hila y El Vidrio, cada una tiene 840 Kvatios y están programadas para 48 millones de mva (mili volts ampers), pero actualmente solo esta siendo utilizada para 12 millones de mva; sin embargo se esta empezando la 2ª fase de construcción que correspondería a la mitad de la capacidad que están destinadas.

3.10. Equipamiento urbano.

El equipamiento urbano es un elemento primordial de la estructura urbana, ya que su distribución permite la integración y funcionalidad de las actividades socioeconómicas, así como la adquisición de bienes y servicios necesarios para la realización de esas actividades.

En el Municipio de Nicolás Romero existe equipamiento de todos los subsistemas, el cual se encuentra localizado de forma dispersa y su cobertura es básicamente de carácter municipal, existiendo algunos de índole regional.

3.10.1. Equipamiento educativo y de cultura.

La infraestructura para la educación cubre todos los niveles, ya que el número de escuelas preescolares asciende a 68 registradas, primarias 111, secundarias 38, bachilleratos 6 y en nivel superior se cuenta con una unidad (la Universidad Tecnológica Fidel Velásquez).

Existen 4 bibliotecas que se ubican en San José El Vidrio, Progreso Industrial, Magú y San Pedro, además se cuenta con 2 casas de cultura que se encuentran en la Colmena y San Ildefonso (Imagen 74), actualmente se construye la de Barrón, en los terrenos que pertenecieron al antiguo “Casino de Barrón.

De las cuatro bibliotecas, sólo una se encuentra en la cabecera municipal, lo que implica que debe de cubrir la demanda de más de 80 colonias, si a ésto le agregamos que el acervo bibliográfico es deficiente, tendremos un servicio raquítico para la población estudiantil.



Imagen 74.- Casa de cultura “Carlos Castillo Peraza” En San Ildefonso.

3.10.2. Equipamiento para la salud y asistencia.

En cuanto al equipamiento de salud, se cuentan con dos clínicas, 10 centros de salud y un hospital. La problemática a la que se enfrentan es que carecen de instrumentos de diagnóstico, medicamentos y las instalaciones se encuentran en mal estado.

Por lo anterior, la atención hospitalaria y de urgencias se realiza fuera del municipio, con sus consecuentes contingencias, ya que los pacientes se trasladan por sus propios medios.

Las autoridades locales brindan el servicio de urgencias y/o protección civil a través de la dirección del mismo nombre, sin embargo sólo se cuenta con

dos unidades de ambulancia en muy malas condiciones, la cruz roja, desgraciadamente, cuenta con menos recursos.

Finalmente, se carece de equipamiento para asistencia pública para albergar a la población con menores recursos y/o se encuentran en condiciones de abandono, discapacidad, que enfrentan a problemas de rechazo social y algunas veces familiar.

Subsistema / nivel / nombre	Localización	Características	
		Superficie del predio	Superficie de construcción
SALUD			
Clínicas			
Cruz Roja Mexicana	Av. 16 de septiembre y agua caliente, Centro	627.18 m ²	290.5m ²
Clínica de salud	Francisco Villa s/n. Clara Córdova Morán	1,093 m ²	
Centro de salud			
Casa de la salud	Miguel Hidalgo y Federico E, Cahuacán	1,117.10 m ²	134.42 m ²
Centro de salud	Javier Rojo Gómez e Hidalgo, Col. Jiménez Cantú	1,853.05 m ²	685.75 m ²
Centro de salud urbano	Av. Avispas s/n y Av La Colmena. Fracc. Arcoiris	1,817 m ²	651.6 m ²
Centro de salud urbano	Av. Emiliano Zapata s/n y calle de paso. Col. El Tráfico	1,259.96 m ²	684.6 m ²
Centro de salud	Carr. Tepojaco s/n. La libertad	1,027 m ²	633.5 m ²
Centro de salud	San Marcos s/n y Luciano Mtz. Col. Independencia	1,270 m ²	684 m ²
Centro de salud	Catarina s/n. San Francisco Magú	2,011 m ²	287 m ²

		Características	
Centro de salud	Flores Magón y Roberto Mireles s/n. Transfiguración	1,800 m2	76 m2
Centro de salud	Av. Principal y Presa. San Juan de las Tablas	222.6 m2	187 m2
Centro de salud	Poniente 10. Fracc. El Globo	1,783.28 m2	
Hospital			
Hospital de la mujer	Mariano Escobedo # 2. I. Zaragoza. 1ª sección	750 m2	

Tabla 11.- Equipamiento para salud y asistencia.

3.10.3. Equipamiento turístico.

Nicolás Romero cuenta con espacios turísticos como lo son el Parque Ecoturístico Tres Piedras, Lomas del Río, El Sifón, San Juan de las Tablas, Miranda, Transfiguración y Puente de las Tablas; sin embargo, debido a que estos espacios son abiertos o de carácter privado, no cuentan con las instalaciones necesarias para catalogarlos como equipamientos turísticos o el uso actual que presentan es diferente al referido para las actividades turísticas.

3.10.4. Equipamiento para el comercio y abasto.

En el sector comercio se tienen 13 lecherías LICONSA, 2 mercados públicos, de los cuales sólo funciona uno, se cuenta con dos tiendas de autoservicio (Bodega gigante y Waldos), no se tiene en el municipio un rastro, lo que provoca un sacrificio CLANDESTINO de más de 400 reses al día.

3.10.5. Equipamiento de Comunicaciones y Transporte.

Respecto a comunicaciones, el municipio cuenta con instalaciones para correos y telégrafos del Servicio Postal Mexicano, sólo hay unas para todo el municipio, no cuenta con personal suficiente, su distribución es a base de voluntarios que viven de las propinas que les da el destinatario.

En el municipio existen unas oficinas de TELMEX, sin embargo, a pesar de las grandes inversiones que se han hecho, no se cuenta con el servicio telefónico en todo el municipio.

Desde hace tres años hay en el municipio un televisora local, sin embargo sólo en 16 colonias llega la transmisión por cable.

3.10.6. Equipamiento recreativo y deportivo.

Para la recreación es importante mencionar la unidad deportiva "Sor Juana Inés de la Cruz", la cual cuenta con una cancha de fútbol, pista de atletismo, canchas de básquetbol y voleibol con gradas; otra instalación a considerar es el gimnasio municipal (hoy convertida en bodega). Existen también 25 canchas dispersas de fútbol, básquetbol, fútbol rápido, frontón y otros sitios de esparcimiento.

Las áreas verdes en la zona urbana que se pueden observar en Nicolás Romero están en: Plaza Cívica, Progreso Industrial, Cahuacán y San Ildefonso, los cuáles resultan apropiados para la realización de actividades de recreación y esparcimiento, pero no cuentan con el mantenimiento adecuado.

Además, en el municipio al existir una tendencia al fraccionamiento clandestino, no se cuenta con áreas verdes suficientes o futuras de esparcimiento, en casi todas las colonias, llegando en algunos casos tener máximos 120 m. cuadrados de superficie (Imagen 75).

A lo anterior hay que agregar que el Ayuntamiento no ha tenido la capacidad de invertir en las áreas destinadas como verdes o deportivas, dejando en muchas ocasiones en completo abandono los predios, lo que ha ocasionado despojos al patrimonio municipal.

Es importante señalar que TODAS las canchas de fútbol que existen en el municipio, son controladas por MAFIAS de la colonia, sin importar que son en algunos casos, predios propiedad del Ayuntamiento, éste por no GENERAR CONFLICTOS SOCIALES, elude su responsabilidad.



Imagen 75.- Área verde y de equipamiento de la Col. La Paz San Ildefonso

3.10.7. Problemática de equipamiento urbano.

De acuerdo a lo previsto en la siguiente tabla, se observa que el municipio de Nicolás Romero presenta déficit de equipamiento en los siguientes subsistemas:

- Educación: En este subsistema en lo que se refiere a pre primaria y primaria, se encuentra cubierta la demanda de acuerdo al estado actual, ya que en todos los niveles se cubre con los requerimientos previstos, llegando a existir superávit en cuanto a unidades (escuelas), pero esto sólo es en matrícula, no siendo así, en lo referente a al equipamiento de aulas, aulas mismas, unidades de módulos sanitarios, estando en general, más del 80% de los planteles, en pésimas condiciones (Imagen 76).

El principal problema que se presenta en este subsistema está referido a las malas condiciones que presentan algunas de las unidades, por lo que se hace necesario el aplicar acciones referidas al mejoramiento de las mismas.



Imagen 76.- Predio que alberga a la escuela Aztlán, en la Col. Ricardo Flores Magón.
Col. Irregular de invasores de la asociación de “Antorcha Popular”
Nótese que es el sitio de un antigua tiradero de basura.

- En lo referente a cultura, existe un significativo déficit, siendo este de por lo menos 15 bibliotecas (Imagen 77).



Imagen 77.- Biblioteca Municipal en la Unidad Jorge Jiménez Cantú
Única biblioteca en la cabecera municipal, debe de cubrir la demanda de más de 70 colonias

- Salud: no se tiene la capacidad de atender la demanda del servicio, en Nicolás Romero abundan las clínicas particulares, dónde en la mayoría se atiende os e presta el servicio de Ginecología, el gobierno local no cuenta con una dirección “eficiente” de salud.

Se cuenta sólo con una unidad de Cruz Roja, con dos ambulancias, una clínica del I.M.S.S, y en general se requiere un gran mantenimiento a los centros de salud.

- Abasto y comercio: en este rubro existe un déficit de 12 unidades de abasto Liconsa, mientras que en lo referente a mercados, existe la necesidad impostergable de ordenar Tianguis y descentralizar de la cabecera el comercio de los domingos y el informal..
- Recreación y deporte: existe un déficit muy grande de áreas de recreación, no se cuenta con ninguna sala de cine, es importante recordar que en el municipio habitan más de 400 000 personas, las áreas verdes están en pésimas condiciones, abandonadas algunas, invadidas otras, y el mantenimiento por parte de las autoridades es prácticamente nulo.
- Servicios urbanos: en lo referente al servicio de cementerio, hoy en día se tiene un serio problema, ya que los espacios disponibles en los dos únicos cementerios están prácticamente saturados, de no hacer algo al respecto, dentro de tres o cuatro años no habrá lugar. Existe un proyecto desde hace un poco más de tres años de crear uno nuevo con inversión privada, sin embargo, no ha avanzado éste.
- Hace falta invertir en colectores de aguas negras y en plantas tratadoras, ya que la mayoría de los drenajes van a parar a la presa del lago de Guadalupe en el Mpio. De Cuatitlán Izcalli.
- No se cuenta con la infraestructura para poder abastecer el 100% de las colonias con el vital líquido.

3.10.8. Servicios públicos.

3.10.8.1. Seguridad pública y administración de justicia.

En cuanto al servicio de seguridad pública y administración de justicia, el municipio cuenta con una Agencia del Ministerio público que representa la primera instancia a nivel municipal de seguridad pública, además se cuenta con 5 unidades de vigilancia, así como las propias delegaciones municipales.

Hay para todo el municipio, 28 unidades de patrullas de la Dirección General de Seguridad Pública Municipal, en la presente administración se adquirieron casi todas, sin embargo, su mantenimiento es nulo.

3.10.8.2. Recolección y disposición de desechos sólidos.

El servicio de recolección y disposición de residuos sólidos, en este municipio no es suficiente; opera con 8 vehículos del ayuntamiento y 47 automotores de la iniciativa privada.

Este es uno de los principales problemas a los que se enfrenta la actual administración y que en pocos años, de no hacer nada al respecto, la población padecerá con mayor “virulencia” este problema.

Debido a la falta de cultura ambiental en la actualidad existen cerca de 150 tiraderos no autorizados para este fin, ubicados en barrancas, arroyos y áreas verdes. En Nicolás Romero no existe un sitio acondicionado para la disposición de los residuos sólidos, por lo que éstos son transportados al confinamiento de Tlalnepantla y Rincón Verde. En el municipio existen 34 centros de acopio, en donde se seleccionan los residuos sólidos.

Al problema de falta de capacidad de recolección y de no contar con un tiradero o sitio de disposición final, hay que sumarle la falta de capacidad económica por parte de las autoridades, para poder adquirir unidades, pagar al personal capacitados y a la corrupción que se genera al respecto.

Debido a que en muchas colonias no se puede acceder o entrar un vehículo por la calle, debido a la pésima traza de éstas, la gente opta por dejar los desechos en la esquina más cercana o simplemente la vierte a ríos y barrancas.

La presente administración municipal tiene como una meta antes de que concluya el periodo constitucional, dotar a la población de un sitio de disposición final, sin embargo, debido a la falta de recursos propios, las autoridades optaron por la concesión de este servicio.

Pero la concesión autorizada por la legislatura local para ser explotada por particulares hasta por 25 años, sólo incluye la disposición final, la recolección sigue sin atacarse, además, no se ha podido empezar a trabajar debido a problemas SOCIALES con las comunidades cercanas al sitio propuesto.

3.10.8.3. Protección civil y bomberos.

Dada la carencia de instalaciones para estos servicios, provisionalmente se cuenta con una subestación de bomberos en la unidad de vigilancia ‘Tecalli La Colmena’, ubicada en la localidad de “La Colmena” centro, sobre la carretera Nicolás Romero - Atizapán., es importante señalar que esta área sólo cuenta con un camión cisterna (pipa), una camioneta pik-up y una ambulancia para prestar el servicio en todo el municipio (Imagen 77).



Imagen 77.- Tecalli de la Colmena. Cuartel de protección civil y bomberos

3.10.9. Infraestructura carretera y vial.

Este es uno de los problemas que urge atender, simple y sencillamente por que ya llegamos al colapso de las avenidas principales, es increíble que un recorrido que se puede hacer caminando en diez minutos, un vehiculo en esa misma avenida tenga que destinar más de **“cuarenta”**.

Otro factor que debe poner a las autoridades a trabajar en la materia es el hecho de que sin vialidades no habrá industria, simplemente, un inversionista prefiere comprar o rentar un predio al pie de la autopista que venir al municipio.

Las pequeñas fábricas que hay en el municipio solo se abastecen en su mayoría con pequeña camionetas, las que utilizan tractocamiones deben esperar el anochecer, debido a que no podrían avanzar literalmente por el día, a consecuencia de la saturación de las vialidades primarias.

Urge cabildear, negociar o gestionar la ampliación a cuatro carriles del boulevard Arturo Montiel Rojas, ya no por el deseo de que venga la industria, sino, simplemente porque en los próximos diez años más de 50000 viviendas se estarán construyendo.

3.10.10. Imagen urbana.

El paisaje de la zona urbana es monótono, sin distinguirse (salvo contadas excepciones) características que den identidad a los sitios con algún estilo arquitectónico, debido principalmente que la mayoría de las viviendas, son de auto construcción, sin cumplir con las normas mínimas de materiales y arquitectónicas (Imagen 78).



Imagen 78.- Vista de fachadas de viviendas en la “Col. San Isidro la Paz 1ª Secc.”

Las construcciones en lo general no rebasan los 2 niveles. Predomina en el paisaje urbano la vista de las construcciones inconclusas, de los asentamientos irregulares que se pueden observar desde la carretera principal y caminos de acceso.

Sobresalen como principales elementos de referencia las naves y chimeneas de las industrias de La Colmena, Barrón y Progreso Industrial, así como el Templo de San Pedro Apóstol, la Distribuidora Modelo y el Conjunto Habitacional Villas del Bosque (Progreso Industrial) (Imagen 79).

Desde la ciudad todavía se pueden observar vistas panorámicas de bosques, perfiles de las montañas y cañadas de ríos y arroyos que día con día se van perdiendo por el crecimiento desordenado del área urbana. Hacia la presa Lago de Guadalupe se tienen vistas desde distintos puntos que todavía no se aprovechan de manera colectiva por la falta de acceso franco y seguro (Imagen 80).

En los poblados rurales, el paisaje campestre se está transformando con las recientes construcciones realizadas por las familias de inmigrantes. Sólo en el caso del poblado de Transfiguración aún se conservan las construcciones con características vernáculas.

En estas comunidades los elementos de referencia están constituidos por los templos católicos o iglesias y sus plazas.



Imagen 79.- Vista panorámica de la zona Urbana de Nicolás Romero
En primer plano se observa el fraccionamiento Villas del Bosque.



Imagen 80.- Limite de área urbana, en estos terrenos se pretende construir 2000 viviendas.

3.11 Síntesis del diagnóstico.

Problemática urbana	Pronóstico tendencia	Demanda	Normatividad urbana	Alternativas de acción	Población beneficiada	Entidades corresponsales
Vialidad Saturación de vialidades primarias en la cabecera municipal	Se saturarán por completo las vialidades centrales evitando el flujo vehicular, deteriorando físicamente la zona centro del municipio.	Establecida por las autoridades y población municipal.	Plan estatal de desarrollo urbano en el programa estratégico de vialidades, propone mecanismos que permitan la preservación de los derechos de vía vinculando el uso de suelo con las medidas de control para evitar la saturación e irregularidad de las mismas.	Construcción de libramientos que permitan el descongestionamiento de las vialidades centrales del municipio.	El total de la población de la cabecera municipal y parcialmente el resto de las localidades rurales	Gobierno municipal, Estatal y S.C.T.
Puntos de conflicto vial ubicados en las intersecciones de las vialidades primarias y regionales.	Aumentarán las intersecciones agudizando el problema de tráfico, trayendo con sígo posibles accidentes automovilísticos.	Establecida por las autoridades y población municipal.	Plan estatal de desarrollo urbano en el programa estratégico de vialidades promueve las condiciones viales que permitan la operación eficiente de los sistemas de transporte inter e intraurbanos.	Construcción de pares viales y desniveles que apoyen al descongestionamiento de las vialidades del municipio.	Población total de la localidad.	Gobierno municipal, Estatal y S.C.T.

Problemática urbana	Pronóstico tendencia	Demanda	Normatividad urbana	Alternativas de acción	Población beneficiada	Entidades corresponsales
Vialidad Estructura urbana en forma de plato roto por lo que no se tiene definidas las vialidades ni la sección correspondiente a cada una.	Seguirá el crecimiento de la ciudad sin un orden específico provocando conflictos viales y trastornos en el tiempo y espacio de la población.	Establecida por las autoridades municipales.	Plan estatal de desarrollo urbano en el programa estratégico de vialidades, establece normas para garantizar la adecuada estructuración e integración vial en las áreas de crecimiento urbano.	Construcción o adecuación de vialidades para formar una estructura vial de tipo ortogonal con el fin de que exista un mejor flujo vehicular.	Población total de la localidad.	Gobierno municipal y Estatal.
Pavimentación y mejoramiento de vialidades del municipio el 20% no esta pavimentada y el 60% esta en mal estado.	De seguir así aumentará el deterioro de la imagen urbana y de la calidad de vida.	Dirección de tránsito, Gobierno municipal, líneas de transporte y población en general.	Plan estatal de desarrollo urbano en el programa estratégico de vialidades), promueve la modernización y ampliación de infraestructura vial.	Pavimentación y adecuación por etapas, de las vialidades de todo el municipio. Reencarpetado asfáltico.	Población total de la localidad .	Gobierno municipal.

Problemática urbana	Pronóstico tendencia	Demanda	Normatividad urbana	Alternativas de acción	Población beneficiada	Entidades corresponsales
Equipamiento Falta de edificación para el servicio de bomberos.	Al no existir edificación exclusiva para el servicio pueden presentarse problemas de traslado y de tiempo para el mismo	Autoridad municipal.		Construcción de obras en lugares estratégicos que permita la rápida movilidad y cercanía a la población.	Población total de la región	Gobierno municipal.
Falta de un hospital regional.	Al no existir éste, la población se trasladada hasta Atizapán de Zaragoza.	Autoridad municipal y población en general.		Construcción de un hospital que ayudara a la población Nicolasromerence y de los municipios aledaños.	Población total de la región	Gobierno Estatal.

Problemática urbana	Pronóstico tendencia	Demanda	Normatividad urbana	Alternativas de acción	Población beneficiada	Entidades corresponsales
Infraestructura						
Déficit del más de 80% de la población en la dotación de agua potable.	Con el crecimiento poblacional y el municipio actual, se incrementará el problema, además que disminuirá la calidad de vida de la población.	Establecida por las autoridades municipales y la población del municipio.	Plan estatal de desarrollo urbano. Programa de infraestructuras regionales y urbanas.	Ampliación y mantenimiento del servicio local.	Población total del municipio	Gobierno municipal mediante el organismo municipal de agua potable (SAPASNIR).
Déficit en el alumbrado público dentro de las zonas urbanas y rurales del municipio.	Aumento del problema, creando inseguridad y delincuencia por las noches.	Autoridades municipales. Dirección de servicios públicos, consejos de participación.	Plan estatal de desarrollo urbano. Programa de infraestructuras regionales y urbanas.	Ampliación de las luminarias dentro del municipio.	Población total del municipio	Gobierno municipal.
Falta de mantenimiento de los canales de riego y las redes de agua potable.	Desperdicio del agua potable, además de que no se llegan a regar el total de las hectáreas dedicadas al uso agrícola.	Autoridades municipales	Plan estatal de desarrollo urbano. Programa de infraestructuras regionales y urbanas.	Mantenimiento de los canales y capacitación a la población para el buen manejo del recurso agua.	Población total del municipio	Gobierno municipal mediante el organismo municipal de agua potable (SAPASNIR).

Problemática urbana	Pronóstico tendencia	Demanda	Normatividad urbana	Alternativas de acción	Población beneficiada	Entidades corresponsales
Medio	Ambiente					
Existen más de 150 tiraderos clandestinos en el municipio ubicados en	Generación de focos de infección, que pueden generar enfermedades a la población.	Población en general.	Política del plan estatal de desarrollo urbano crear y ampliar el	Mejorar los servicios de recolección de basura, crear sitios	Población total del municipio	Gobierno municipal y Gobierno estatal.

barrancas, arroyos y áreas verdes.			equipamiento regional.	adecuados para la disposición de la basura bajo la forma de concesión.		
Contaminación de los cuerpos de agua superficiales, arroyo tepotzotlán y río cuautitlán, los cuales presentan problemas de contaminación por aguas residuales y desechos sólidos.	Generación de focos de infección, que pueden generar enfermedades a la población.	Población.	Política del plan estatal de desarrollo urbano crear y ampliar el equipamiento regional.	Implementar programas de saneamiento y tratamiento de los cuerpos de agua superficiales.	Población total del municipio	Gobierno municipal, Gobierno estatal y Gobierno federal.
Explotación clandestina de recursos forestales.	Disminución de árboles por lo que la recarga de los mantos acuíferos disminuirá considerablemente.	Población municipal y gobierno municipal		Reforestación de árboles en zonas afectadas y vigilancia a dichas zonas.	Población total del municipio	Gobierno municipal y sociedad en general, PGJEM, probosque, SEMARNAT, y PROFEPA.

Problemática urbana	Pronóstico tendencia	Demanda	Normatividad urbana	Alternativas de acción	Población beneficiada	Entidades corresponsales
Urbanos						
Desarrollos habitacionales en zonas ejidales	Irregularidad en la tenencia de la tierra y especulación en el suelo.	Gobierno municipal.		Regularizar la tenencia de la tierra.	Población del ejido de Nicolás romero principalmente	Gobierno municipal y del Estado, mediante la CORETT y la secretaria de la reforma agraria.
Incremento del 40% del comercio informal.	Saturación del ambulante dentro de la zona centro del municipio.	Gobierno municipal.		Elaborar un padrón de comerciantes y reubicación de comercios.	Población total del municipio.	Gobierno municipal.
Falta de homologación en la imagen urbana.	Mal aspecto dentro del contexto regional.	Gobierno municipal.		Elaborar reglamentos de construcción para el municipio, que empiece su funcionamiento, por lo menos en el centro del municipio.	Población total del municipio	Gobierno municipal.
Invasión de predios.	Crecimiento inadecuado y caótico del municipio.	Gobierno municipal		Elaborar proyectos específicos de lotificación de predios invadidos, prever áreas de reserva.	Población que ocupa zonas irregulares.	Gobierno municipal y Gobierno estatal.

Tabla 12, 13, 14, 15, 16 y 17.- Esbozo del diagnóstico.

4. Una metrópoli en transformación.

4. Una metrópoli en transformación.

Es imposible referirnos a los problemas urbanos del municipio de Nicolás Romero sin considerar de manera directa que forma parte ya de la más grande área metropolitana de Latinoamérica (y actualmente una de las mayores del mundo la ciudad de México). Con este enfoque metropolitano abordaremos cada uno de los problemas y algunas alternativas de solución propuestas para este municipio.

Como organismo social, la metrópoli es el escenario urbano donde se manifiestan las expresiones sociales de las diferentes formas de vida de este municipio. En este escenario se conjugan todas las demandas sociales encaminadas a buscar satisfacciones para mejorar el nivel de vida de los habitantes; demandas que presentan una creciente complejidad, toda vez que existen múltiples jurisdicciones político-administrativas en las entidades federativas y municipios en que se asienta la ciudad y que condicionan o limitan su desarrollo.

Los cambios cualitativos ocurridos en la metrópoli, especialmente derivados de la proliferación de asentamientos urbanos pobres, han rebasado con mucho las actuales formas institucionales de participación popular. Los múltiples intentos de formas de control social no institucionales sobre la población urbana por parte de líderes, propietarios, funcionarios y comerciantes, han tenido como respuesta lógica el surgimiento de organizaciones de colonos, poniendo en duda el aparato gubernamental local al reconocerse a estas organizaciones como interlocutoras en la planeación y gestión del espacio urbano.

Es evidente que nos encontramos ante un municipio en proceso de transformación, que encara hoy día uno de los desafíos más formidables que haya enfrentado a lo largo de su dilatada y rica historia. Por un lado, tiene que afrontar de inmediato una serie de graves problemas, que son el resultado de un modelo de desarrollo urbano que ya ha mostrado serios límites, y cuya acumulación de problemas amenaza con deteriorar las condiciones de vida de la población. Por otro lado, tiene que sentar las bases que le permitan participar en este siglo como un municipio, sino moderno y revitalizado, si competitivo, capaz de garantizar un mejor nivel de vida y bienestar a quienes viven en él.

Este doble desafío exige, de parte de sus habitantes, gobierno local, representantes políticos, organizaciones sociales y gremiales, una decidida e

inteligente participación. Requiere también un lúcido y bien fundamentado diagnóstico de los problemas y la formulación de una estrategia claramente instrumentada que permita conducir las soluciones, conjugar voluntad de cambio y comprensión de los problemas, es decir, que permita la definición de un proyecto estratégico.

Un mal diagnóstico de los problemas lleva necesariamente a la adopción de soluciones equivocadas. Por ello, resulta necesario despejar los juicios apresurados y superficiales que se expresan sobre el crecimiento urbano del municipio de Nicolás Romero, y que frecuentemente sirven para la toma de decisiones por las autoridades.

En particular, se debe combatir una percepción bastante generalizada entre muchos de los habitantes del municipio , y quizá de pocos investigadores y algunos funcionarios públicos, en el sentido de que el cúmulo y la gravedad de los problemas que lo agobian, lo convierten en un municipio o metrópoli sin futuro, en un paradigma del desastre urbano.

A pesar de la gravedad de los problemas que enfrenta Nicolás Romero en materia urbana, sus cualidades y atractivos en “reservas” territoriales, siguen vigentes en la actualidad, y las ventajas que ofrece en el mediano y largo plazo tienen bases muy firmes y abren posibilidades muy prometedoras para el futuro.

4.1. Contexto de las metrópolis.

El crecimiento económico, la industrialización, la urbanización, la dispersión urbana, el desarrollo de las nuevas tecnologías, la crisis del Estado, las dificultades financieras de los gobiernos locales y la globalización de la economía afectan a la cuestión de la gobernanza metropolitana, que debe plantearse de forma distinta.

Además, las nuevas condiciones económicas han provocado la internacionalización progresiva de algunas metrópolis y el incremento de su influencia local y en algunos casos a escala mundial, lo que genera una fuerte competencia. Así, las metrópolis y los poderes locales ven su papel limitado a la promoción de desarrollo. Estas nuevas condiciones determinan también la naturaleza de las reformas políticas y administrativas.

Estos cambios y estas fuertes tendencias dictan fórmulas específicas para la búsqueda de instituciones metropolitanas adaptadas como incentivos necesarios para la gestión y el desarrollo de las áreas metropolitanas. También obligan a introducir nuevos actores (administraciones locales, tejido asociativo, sector privado, entorno sindical, etc.), que deben movilizarse para poner en marcha instituciones metropolitanas.

Estas transformaciones afectan a la cuestión de la gobernanza y se traducen en sistemas complejos y en modalidades de acción y modos de actuar diferentes. Así, el concepto de “gobernanza metropolitana” remite a una estructura institucional o a mecanismos de coordinación y de cooperación de los organismos y de los actores en un área metropolitana.

4.2. Principales formas de organización y de coordinación metropolitana.

En las últimas décadas, caracterizadas por un crecimiento demográfico y urbano de forma desordenada, se ha producido la consolidación de grandes metrópolis y se ha puesto de manifiesto la presencia de importantes problemas sociales, económicos, medioambientales, institucionales y financieros. La creación de un organismo metropolitano es una decisión eminentemente política, que deberá cimentarse en una adecuada planeación por parte de los profesionistas en la materia.

El principal argumento que suele esgrimirse para constituir una estructura de este tipo generalmente gira en torno a la necesidad de que el sistema institucional se corresponda con el desarrollo urbano, económico y social de los territorios.

Una estructura metropolitana también se justifica como una respuesta a la fragmentación político-institucional. Además, se evoca como instrumento de solidaridad y de equidad social.

A menudo se utilizan argumentos de mejor planificación a gran escala y gestión racional de las zonas urbanas. La creación de una estructura metropolitana se suele justificar por la generación de economías de escala a nivel de los costes de prestación de servicios y una financiación equitativa de los servicios y de las infraestructuras por parte de la población del territorio metropolitano.

La proliferación de lugares de decisión, la fragmentación institucional y la falta de coordinación horizontal entre los diferentes actores constituyen un serio obstáculo al buen funcionamiento de las áreas metropolitanas. Asimismo, son un importante impedimento para una mejor competitividad regional. Con la finalidad de eliminar estos obstáculos, han surgido diferentes modelos de gobernanza metropolitana en diversos países.

Estos modelos van desde la creación de instancias formales con la instauración a veces de una cooperación intrametropolitana hasta la implantación de mecanismos de coordinación global o sectorial, pasando por la fusión de municipalidades en un área metropolitana.

El nivel de desarrollo de un país, el grado de urbanización de una región metropolitana, su tasa de crecimiento, las necesidades de los ciudadanos y de las empresas en materia de servicios y de infraestructuras, así como el número de actores implicados influye considerablemente en el tipo y la forma de organización metropolitana.

Además, las soluciones propuestas o aplicadas están condicionadas por la cultura del país, estado o municipio, su historia, sus corrientes políticas, las instituciones existentes, el liderazgo de los actores, la intensidad de los problemas existentes y los recursos disponibles.

Así, en el mundo existen diferentes tipos de organismos metropolitanos. A pesar de la diversidad, es posible clasificarlos en tres tipos distintos: las estructuras institucionales, la coordinación administrativa formal y la cooperación intermunicipal voluntaria. Algunas metrópolis presentan particularidades y formas de gobernanza metropolitana híbridas.

4.2.1. Estructuras institucionales.

Se crean por ley para asumir competencias específicas y garantizar la cohesión del conjunto de los actores, responder a las necesidades y garantizar el desarrollo de un área metropolitana. Los municipios que pertenecen al territorio de la estructura metropolitana están obligados a actuar conjuntamente en los ámbitos previstos por la ley.

En general, estas estructuras asumen funciones de planificación, coordinación y gestión. Actúan en zonas urbanas cuyos componentes son complementarios y están relacionados entre sí. Aunque las competencias de estas estructuras metropolitanas sean variables, suelen incluir ámbitos importantes,

incluso estratégicos, como el transporte, el medio ambiente, **la ordenación el territorio**, la gestión de los residuos, las infraestructuras y los equipamientos. No obstante, cabe resaltar que, por lo general, estas estructuras se ocupan de la planificación, la coordinación y la financiación. La distribución y los servicios corren a cargo de corporaciones autónomas, agencias especializadas o sociedades mixtas.

Este tipo de estructuras se ha implantado en diferentes metrópolis de diferentes países, como en Minneapolis – Saint Paul, Montreal, Toronto, Paris, Stuttgart, Manila, Kolkata y Londres.

Esta categoría incluye municipios metropolitanos constituidos en autoridad única o que constan de dos niveles de gobierno. Incluye capitales de Estado y ciudades de estatus especial, como es el caso de las ciudades chinas de Pekín y Shanghai, de Singapur o de Viena. El carácter estratégico de estas ciudades desde el punto de vista económico, social, cultural y político les confiere un tratamiento administrativo especial. Estos municipios metropolitanos asumen funciones de coordinación, planificación e inversión. También tienen competencias en materia de gestión de los residuos, del agua y de los transportes. El gobierno metropolitano garantiza directamente determinados servicios, mientras que otros, como el transporte, dependen de agencias especializadas.

En China, los municipios metropolitanos tienen competencias legislativas que generalmente afectan a las normas fiscales. En cuanto a las competencias, estas estructuras metropolitanas ejercen funciones en el ámbito de la enseñanza, la sanidad, el bienestar social, la vivienda y la seguridad pública.

4.2.2. Coordinación administrativa formal.

En esta categoría, las funciones metropolitanas se asumen o comparten con un nivel de gobierno existente que generalmente interviene en un territorio mucho más amplio que el del área metropolitana. Ese nivel administrativo superior puede ser el departamento, la región, el condado o la provincia. Esta situación conlleva a menudo el solapamiento de diversos niveles administrativos con competencias en un mismo territorio. Las competencias se garantizan directamente o bien a través de empresas públicas, privadas o mixtas creadas a tal efecto. En tal caso, **las autoridades locales apenas tienen poder de decisión sobre las actividades de dichos organismos.**

En esta categoría se encuentran las metrópolis de países en vías de desarrollo, en las que los poderes emanan directamente del gobierno central. Las

estructuras intermedias existentes limitan su intervención a funciones de planificación, gestión, servicios y control de las zonas urbanas. La autonomía de los poderes municipales está considerablemente restringida. Aquí también se encuentran las metrópolis europeas que tienen una estructura intermedia con bastante poder, donde los gobiernos regionales asumen algunas funciones de coordinación de las conurbaciones y ostentan los poderes legislativos y las competencias en materia de planificación, transporte y servicios. Es el caso de Madrid, Glasgow y Varsovia.

También existen estructuras intermediarias que intervienen parcialmente en la gestión de la conurbación, limitándose a funciones específicas que a veces entran en conflicto con los poderes locales. Algunas tienen amplios poderes autónomos, como es el caso del condado del Gran Estocolmo.

Algunas conurbaciones disponen de mecanismos de coordinación funcionales que **no dependen de ninguna estructura de gobierno**. Esta coordinación tiene lugar a nivel del estado, de la región o del condado y se limita a funciones específicas sobre territorios perfectamente definidos. Este enfoque se aplica en las ciudades australianas (Sydney, Melbourne), donde la coordinación metropolitana se produce a nivel estatal. También se aplica en casos en los que las conurbaciones sobrepasan los límites de un estado o de un condado, como en Nueva Cork o Chicago.

4.2.3. Cooperación intermunicipal voluntaria.

La cooperación entre entidades locales en las conurbaciones se caracteriza por un marcado incremento de los enfoques de cooperación intermunicipal informal, por una parte, y una serie de gestiones formales centradas en una necesidad específica, por otra.

En general, en las conurbaciones se pueden observar tres modelos de cooperación. Los ejemplos van desde redes más o menos flexibles, orientadas hacia un objetivo concreto (Dresden), la planificación regional estatal (Berlín–Brandemurgo) o instancias locales diversas dirigidas por el estado (Hamburgo), hasta asociaciones relativamente sólidas e institucionalizadas de ámbito regional (Francfort y Stuttgart). En Alemania no se han creado municipalidades regionales únicas (Regionalstadt), el modelo de reforma institucional con más empuje, que implica la formación de distritos regionales o áreas metropolitanas.

En Francia, para hacer frente a los imperativos de gestión coherente de los servicios públicos en un contexto de fuerte crecimiento urbano, se han creado las “intercomunalidades” (comunidades de municipios, comunidades de conurbaciones y áreas metropolitanas) cuyas asambleas no se eligen por sufragio universal, sino que están compuestas por representantes. Estas intercomunalidades ejercen cada vez más competencias y recaudan un impuesto a tal fin (impuesto profesional único para las áreas metropolitanas y las conurbaciones) sin legitimidad democrática directa.

En esta categoría se encuentran las conurbaciones que no disponen de ningún tipo de coordinación supramunicipal, como es el caso de Lisboa, Milán y Houston. Otras metrópolis cuentan con estructuras de cooperación intermunicipal en ámbitos de competencias concretos. Los organismos sectoriales que se derivan son asociaciones voluntarias de municipalidades que se reagrupan para la prestación de servicios a través de organismos especiales. Esta cooperación intermunicipal se define a partir de objetivos globales o de una función concreta.

Este es el caso de Barcelona. Tras la supresión de la Corporación Metropolitana de Barcelona, la ciudad de Barcelona y los 23 municipios de los alrededores han constituido una mancomunidad de municipios para administrar los servicios no atribuidos a otras instituciones.

También es el caso de Londres. Tras la desaparición del Greater London Council, se desarrolló una red de organizaciones voluntarias de boroughs que garantizan varios servicios no previstos por la ley. En la conurbación de Munich también encontramos varios tipos de asociaciones de municipios que se centran principalmente en la planificación regional. Y la ciudad de Ámsterdam ha firmado varios convenios con diferentes municipios del sector para el desarrollo de temas tan diversos como la promoción de la zona aeroportuaria o los servicios contra incendios.

4.3. Principales elementos de la gobernanza metropolitana.

4.3.1. Competencias.

A pesar de las diferencias de competencias y poderes de una metrópolis a otra, la mayoría de los organismos metropolitanos existentes actúan en los siguientes sectores estratégicos: ordenación del territorio, transporte, desarrollo económico, medio ambiente e infraestructuras.

Algunos tienen competencias particulares, por ejemplo Londres, que tiene competencias en materia de policía. La promoción cultural es también una

competencia específica no generalizada, al igual que la vivienda social, una competencia ejercida en Montreal por la CMM. En París, el Consejo Regional es el responsable de la construcción y el mantenimiento de los institutos.

4.3.2. Funciones.

La mayoría de los organismos metropolitanos suelen ejercer funciones de planificación y coordinación. En cambio, la gestión de los servicios directos no es una función generalizada. La planificación y la coordinación corren a cargo de agencias, ya dependan de las municipalidades o de los ministerios. En la mayoría de los casos, los organismos metropolitanos tienen una función de consulta.

Son varias las metrópolis que están buscando una mejor fórmula de planificación y de coordinación a escala metropolitana. Sin embargo, no pretenden añadir otro nivel a las estructuras ya existentes (federación, provincia, ciudad central, distritos...). Añadir una estructura metropolitana entorpecería la situación institucional, y también se plantea el problema de la tributación y de la legitimidad política. Algunas metrópolis cuentan con una coordinación voluntaria para prestar servicios metropolitanos.

4.3.3. Servicios.

Algunos organismos metropolitanos no ofrecen servicios directamente a la población, sino que más bien controlan las estructuras que gestionan dichos servicios.

Por ejemplo, en Londres hay tres agencias que ofrecen servicios: una en materia de transporte, otra en materia de policía y otra en materia de medio ambiente. Estas agencias tienen su consejo de administración y están bajo control de la Greater London Authority del área metropolitana de Londres. Ninguna de ellas tiene competencias tributarias. En Montreal, la Agencia Metropolitana del Transporte (AMT) está controlada por el gobierno de Québec, que financia en buena parte su presupuesto y sus operaciones. El gobierno determina el presupuesto de la agencia según las recomendaciones del consejo metropolitano. Así, la agencia gestiona su presupuesto y presta los servicios.

4.4. Principales obstáculos de la gobernanza metropolitana.

El análisis de la gobernanza metropolitana a través de diferentes casos ha permitido descubrir grandes reticencias a la implantación de estructuras metropolitanas y a la institucionalización de los mecanismos metropolitanos, a pesar de una concienciación y un reconocimiento de determinadas problemáticas a gran escala. Estas reticencias se aprecian tanto en el Estado como en las municipalidades. Así, el Estado ve en la creación de una estructura metropolitana fuerte la **aparición de un contrapoder** capaz de rivalizar con su autoridad. Por su parte, las ciudades se muestran muy reacias a la creación de una estructura supramunicipal, pues temen la pérdida de poderes y la transferencia de competencias y de recursos hacia otra estructura superior.

Otra característica de la implantación de estructuras metropolitanas es que, en general, los ciudadanos ni están implicados ni han solicitado la creación de dichas instancias. Ven estas organizaciones demasiado alejadas de sus preocupaciones y necesidades cotidianas. Cuando los ciudadanos son conscientes de la importancia de los servicios supramunicipales, no piden la creación de nuevas estructuras, sino más bien una mejor coordinación.

En los casos en que las estructuras o los mecanismos metropolitanos existen, se caracterizan por divergencia de intereses, puntos de vista distintos y, en ocasiones, conflictos entre los diferentes miembros. También se ha podido constatar un solapamiento de las competencias y las funciones, especialmente en materia de ordenación del territorio, de desarrollo económico, de transporte y de medio ambiente.

Desde el punto de vista financiero, la mayoría de los organismos metropolitanos no tienen una fiscalidad propia, sino que dependen de las contribuciones municipales, de las subvenciones y de las transferencias del Estado. Esta situación limita el alcance de sus acciones, restringe su autonomía y los hace muy dependientes tanto de las municipalidades que los componen como del gobierno. Ya hay varias que reclaman una fiscalidad metropolitana propia adecuada a su situación.

4.5. Principales condiciones para el éxito de la gobernanza metropolitana.

La creación de una organización metropolitana o la instauración de mecanismos de coordinación deben guiarse por los siguientes principios:

- Adaptación del área metropolitana a la globalización de la economía y a la competencia.
- Mejora de su competitividad y de su capacidad de crear riqueza.
- Implantación de la equidad social y fiscal.
- Respeto de las entidades locales
- Mejora de la democracia local

Una región metropolitana eficaz deberá tener las cuatro características siguientes:

- Un territorio funcional
- Legitimidad y autonomía de su estructura metropolitana.
- Competencias mínimas en los siguientes sectores estratégicos: transporte, ordenación del territorio, desarrollo económico, medio ambiente e infraestructuras.
- Suficiente capacidad financiera

4.5.1. Recomendaciones.

Apoyo del gobierno.

*Es primordial que los gobiernos reconozcan la importancia de sus metrópolis y su aportación a la creación de riqueza y al desarrollo económico del país.

*El apoyo del Estado a la metropolización debe traducirse en un marco institucional y financiero claro.

*Para ayudar a sus metrópolis, los gobiernos deben optar por formas de cooperación más flexibles, basadas en colaboraciones o en contratos con los organismos metropolitanos.

Estructura.

*Debemos tener en cuenta que no existe una estructura de gobernanza óptima. Cada metrópolis debe confeccionar su propia estructura y sus propias modalidades en función de sus condiciones específicas. El reto consiste en responder a las necesidades de los ciudadanos, optimizar el potencial de la región y lograr que la metrópolis sea más competitiva a escala nacional e internacional.

*Independientemente de la forma de las estructuras o los mecanismos establecidos, es importante mantener la concertación entre las diferentes autoridades que actúan sobre el mismo territorio.

*Para tener éxito, todo organismo metropolitano debe conciliar las dos tendencias: el desarrollo de un gran conjunto para competir con otras metrópolis y el respeto de la identidad local.

Competencias.

*En la medida de lo posible, conviene evitar que se solapen competencias y funciones, definiendo claramente lo que incumbe a cada nivel (distrito, ciudad central, estructura metropolitana, Estado...). Así se reducen los solapamientos, los conflictos y los costes.

*En lo que respecta a las competencias, es importante que las estructuras o los mecanismos metropolitanos tengan competencias estratégicas mínimamente relacionadas con las siguientes funciones: ordenación del territorio, transporte, medio ambiente y desarrollo económico.

Visión estratégica.

*Es fundamental que el organismo metropolitano desarrolle una visión estratégica en lo que respecta al desarrollo y al potencial del territorio y que la comparta con todos los miembros y colaboradores socioeconómicos implicados.

*Una visión compartida del desarrollo de la región llevará a un consenso político más sostenido y continuado.

Liderazgo

*El liderazgo del alcalde de la ciudad central y de los alcaldes de las ciudades del área metropolitana es esencial para el éxito y el desarrollo de la región.

Finanzas y fiscalidad.

*La implantación de una fiscalidad de conurbación adaptada es la mejor manera que el Estado tiene de manifestar su apoyo a la metrópolis. Este marco fiscal debe tener en cuenta las necesidades de la región, pero también debe corregir las iniquidades fiscales internas de la región.

*Los acuerdos fiscales deben tener como objetivo conseguir una equidad fiscal dentro de la región, pero también garantizar una competitividad a escala internacional.

*La generación de economías de escala y el reparto de beneficios son condiciones esenciales para una mayor cooperación entre los miembros de un organismo metropolitano.

*Las inversiones en servicios e infraestructuras que beneficien a la gran mayoría de los miembros de un área metropolitana son también una condición importante para conseguir una mayor cooperación.

*La participación del sector privado es una forma de financiar nuevos proyectos de infraestructuras. No obstante, hay que actuar con prudencia para determinar si la colaboración es económicamente viable y de interés público.

Cultura de cooperación.

*La mejora de la gobernanza metropolitana no consiste únicamente en crear o reformar instituciones e implantar una fiscalidad adaptada. También se trata de introducir una cultura de cooperación, inclusión y participación.

*Además, la gobernanza metropolitana implica procesos abiertos y la inclusión de nuevos actores socioeconómicos igualmente preocupados por el desarrollo de la región.

Formación.

*En este contexto, y teniendo en cuenta las necesidades expuestas por todos los participantes, los miembros de esta comisión recomiendan a Metrópolis la creación de un programa de formación adaptada destinado a los representantes elegidos y a los gestores que deben intentar resolver problemáticas metropolitanas cada vez más complejas y urgentes.

4.6. Pobreza urbana y medio ambiente.

El impacto de la pobreza en el medio ambiente de las áreas urbanas es un fenómeno bastante conocido y exhaustivamente estudiado. La solución de la vivienda informal encontrada por los pobres, al construir sin tener en cuenta la zonificación y las disposiciones medioambientales, frecuentemente ha generado la reducción de la cobertura vegetal, la contaminación hidráulica y la eliminación inadecuada de los residuos domésticos. Este tipo de situación puede encontrarse en numerosas ciudades de América Latina, África y Asia, y también en Europa del Este. Es una consecuencia del ritmo extremadamente intenso del crecimiento urbano observado en los últimos treinta años, ocasionado por el éxodo rural masivo y por la explosión demográfica que ha revolucionado las disposiciones de zonificación urbano precedentes y el estatuto de la propiedad del suelo, sumado a la economía informal que se ha desarrollado en las ciudades.

Esta verdadera economía paralela es bastante significativa y ha de admitirse que, a excepción de aquellas viviendas construidas en áreas peligrosas o insalubres, que hoy día en América latina no son relativamente pocas, los gobiernos deben intentar crear una estructura legal para su regularización, y de

esta forma, hacer que la mayor parte pase a constituir el sector formal. Este desafío se ha discutido en diversos foros internacionales, especialmente por Habitat1, y está relacionado con otra problemática no menos complicada: ¿Cómo contener el desarrollo extensivo de la vivienda ilegal y, simultáneamente, evitar que la legitimización de las irregularidades aparecidas, funcionen como un poderoso estimulante para nuevas ocupaciones? Los gobiernos locales, de algún modo, deben aprender a combinar sutilmente la legalización de las pasadas irregularidades con una eficiente represión de las ocurrencias actuales y futuras, lo que no es en absoluto una tarea fácil.

Existen algunos sectores del espectro político que sustentan la idea de que los impactos medioambientales provocados por la pobreza son inevitables, algunos incluso los consideran aceptables, ya que éste es un camino que la población pobre encuentra para solucionar sus problemas habitacionales; o un camino que los **políticos sin escrúpulos** ponen en práctica para generar nuevas demandas sociales. El problema es que en los últimos años la construcción ilegal se ha vuelto menos espontánea. Cada vez menos construcciones ilegales resultan de esfuerzos individuales de familias que se enfrentan a dificultades y más frecuentemente resultan de un lucrativo (y a veces ilegal) sector de la construcción informal. Algunos políticos y funcionarios públicos protegen este tipo de actividades con el fin de crear una clientela electoral dominada y dependiente o una clara deuda para la corrupción.

Como las consecuencias de estas agresiones medioambientales resultantes de la pobreza su vuelven dramáticas, afectando no sólo a los propios habitantes, sino también a la sociedad en general (deslizamientos de tierra, inundaciones, contaminación del agua potable, enfermedades causadas por el manejo inadecuado de residuos, etc.) las políticas de represión empiezan a ser consideradas y ejecutas. Aunque sean necesarias, es obvio que tan sólo tratan de las consecuencias y son difíciles y políticamente onerosas de llevar a cabo. Estas políticas pueden ser necesarias para hacer que se cumpla la legislación urbana y medioambiental, sin embargo, no son suficientes de modo alguno. Tanto la negligencia tolerante como el mero ataque represivo están condenados al fracaso.

Por lo tanto la gran pregunta es: ¿Debemos esperar que se solucionen las injusticias sociales y económicas en un futuro distante antes de ocuparnos efectivamente de los problemas causados por la pobreza? ¿Debemos proteger las zonas verdes y los cuerpos de agua limpios simplemente reprimiendo a los pobres? Ambas visiones se muestran inadecuadas. De hecho, la protección y la recuperación medioambiental pueden ser también una forma de combatir la

pobreza, el desempleo y aumentar la calidad de vida en las áreas pobres degradadas.

Las pruebas de proyectos públicos para reforestación, saneamiento y recolección de residuos que crean ciclos positivos en los cuales las problemáticas social y medioambiental son tratadas simultáneamente, constituyen una alternativa mucho más prometedora que no excluye la fiscalización enérgica del cumplimiento de la legislación urbana y medioambiental, pero genera un poderoso estímulo económico para la preservación y recuperación de las áreas degradadas.

En este contexto, las preguntas clave que deberían orientar las actividades de los gobiernos sobre “Pobreza Urbana y Medio Ambiente” serían las siguientes: a) ¿Cuáles son las principales agresiones medioambientales urbanas generadas por la pobreza y sus consecuencias a corto, medio y largo plazo?; b) ¿Cómo integrar la vivienda informal a la ciudad legal y a la economía formal y, al mismo tiempo, limitar su futura expansión?; c) ¿Cuáles son los principales instrumentos económicos para lidiar con este problema y cuál es el papel de los gobiernos locales, de los gobiernos estatales y de la federación, de las agencias internacionales de ayuda y del sistema financiero? d) ¿Cuáles son las mejores prácticas que permitirían refutar simultáneamente la solución o la mitigación de problemas sociales y medioambientales?; e) ¿En qué medida la recuperación medioambiental es una actividad económica capaz de reducir el desempleo y hacer que se invierta en las comunidades pobres?

En hecho de que hasta el momento actual, sólo dos ciudades presenten proyectos que efectivamente se encuadran en la problemática propuesta (del combate contra la pobreza urbana articulada a la recuperación medioambiental), compromete el alcance de los objetivos inicialmente formulados, que eran el de construir una metodología que permitiese producir iniciativas con éxito, promover intercambios de experiencias y formación de personal, además de material de divulgación.

Quizá por causa del carácter innovador de estas iniciativas públicas, del poco debate de la discusión sobre el desarrollo urbano sostenible en las esferas gubernamentales locales, y de la aún embrionaria implantación de la “Agenda 21” en los planos nacional y local, los estudiosos no han conseguido reunir una masa crítica para tratar los temas de la pobreza y medio ambiente de una manera adecuada.

En este sentido, a pesar de la relevancia de que se conjuguen el combate contra la pobreza y la recuperación medioambiental bajo la perspectiva de la sostenibilidad urbana, se considera conviene reformular el enfoque y el propósito, con el fin de que los objetivos más generales de la Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis, de fomentar políticas y programas, y el intercambio de experiencias entre las ciudades con vistas a encontrar soluciones para sus problemas comunes, puedan ser mejor perseguidos. Una sugerencia es que se modifique la cuestión de las ocupaciones irregulares en áreas urbanas, cambiando así el foco pero sin alterar la problemática, ya que esta cuestión abarca tanto el tema de la pobreza urbana como el del medio ambiente.

4.7. Gestión de residuos urbanos.

El fenómeno de la metropolitanización de las grandes ciudades del planeta, arrastra consigo enormes problemas que afectan a múltiples aspectos de su gestión y evolución. Entre ellos la planificación urbanística, la movilidad, la energía, los recursos y como no la gestión de los residuos.

La problemática de los residuos en las grandes urbes, se agrava por su magnitud, por la generación creciente y por la demanda constante de procesos de recolección, transporte y tratamiento, cada día más complejos y más caros.

Estas dificultades ponen de manifiesto también la creciente situación de desigualdad y pobreza en el mundo, las enormes diferencias entre los productores de recursos y los consumidores de productos, y la relación entre pobreza y gestión de residuos, convirtiendo en fuente de empleo la capacidad de recuperación de materiales que el primer mundo considera desechables.

En este marco, hay que considerar la adecuada gestión de los residuos, como la gestión del agua o de los recursos naturales, como aspectos esenciales del desarrollo. Afrontar esta problemática, exige voluntad y capacidad para promover y coordinar programas de asistencia y ayuda mutuas entre las ciudades.

Durante la Asamblea General de Metrópolis celebrada en Seúl (Corea) en mayo del 2002, se aprobó el Plan de Acción 2002-2005, y la creación de las Comisiones de Trabajo para este periodo.

En dicho plan se estableció que la Comisión 3 se dedicará a la gestión de los residuos urbanos, bajo la presidencia y coordinación de Barcelona, y la vicepresidencia del Estado de México.

Los antecedentes de esta propuesta los encontramos en la inquietud de muchas ciudades y de sus técnicos por esta temática, en la realización de una asistencia técnica entre Guadalajara (México) y Barcelona (España) el año 2000, y en la realización por el Instituto de Formación Metrópolis de Montreal del I Seminario internacional de Gestión de Residuos Urbanos en el Contexto Africano, celebrado en Bamako (Malí) el año 2001.

Del 8 al 11 de abril de 2003, tuvo lugar en la capital del Estado de México, Toluca, la primera reunión de la Comisión. En esta primera reunión, la comisión aprobó y acordó los objetivos a desarrollar y sus planes y calendario de trabajo:

- Fomentar el intercambio de experiencias entre las ciudades.
- Impulsar el debate temático y técnico sobre la gestión de los residuos.
- Impulsar y desarrollar Asistencias Técnicas a las ciudades.
- Impulsar y desarrollar la Comisión.

Esta primera reunión se llevaron a cabo conferencias magistrales a cargo de la M. Arlette López (Secretaría de Ecología del Estado de México) que habló de la “Planificación Urbana y gestión de residuos”; el Sr. Joseph Janés (Presidente de la Agencia metropolitana de Residuos de Barcelona, que lo hizo sobre “La nueva cultura de los residuos”; el Ing. Basile Gbaguidi (Director de Servicios Públicos de Cotonou), que expuso “La gestión de los residuos en África”; y el Dr. Gunther Wehenpol (GTZ) que hizo una intervención sobre “Tecnología y gestión de residuos”.

A lo largo de las reuniones de la comisión, en los informes en los Consejos de Administración de Metrópolis, y de manera específica en la reunión de Barcelona, la comisión ha ido dibujando sendas propuestas de trabajo posibles para la etapa 2005-2007.

Entre ellas destacan:

- Seguir en la línea del intercambio y la colaboración entre ciudades.
- Desarrollar nuevas asistencias técnicas

-
- Consolidar y mejorar el manual de buenas Prácticas bajo la dirección y coordinación de la dirección del Master de Gestión de Residuos de la Universidad Politécnica de Cataluña.
 - Promover convenios de colaboración entre ciudades para la formación de técnicos.
 - Promover una red de escuelas y centros de enseñanza para el fomento de la gestión sostenible de los residuos.
 - Participar en redes locales, supramunicipales y mundiales de gestión de residuos.

 - Consolidar y mejorar el manual de Buenas Prácticas bajo la dirección y coordinación de la dirección del Master de Gestión de Residuos de la Universidad Politécnica de Cataluña.
 - Promover nuevos temas de debate y consolidar el cuerpo teórico de la comisión.
 - Establecer mecanismos para la viabilidad y ejecución de las recomendaciones y propuestas de mejora, fruto de las Asistencias Técnicas.
 - Consolidar la presencia de la Comisión en el Centro de Formación Ambiental que está implantando el Estado de México, con la participación del PNUMA y la colaboración de la Universidad Politécnica de Cataluña.
 - Promover convenios de colaboración entre ciudades para la formación de técnicos.
 - Promover una red de escuelas y centros de enseñanza para el fomento de la gestión sostenible de los residuos.

4.8. Gestión de la movilidad urbana.

Las ciudades de todo el mundo están entrando en lo que podemos denominar “el milenio de las urbes”. Por primera vez en la historia, la mayor parte de los 6,000 millones de habitantes del planeta vivirá en ciudades. Mientras que los centros urbanos han sido siempre el motor de la creación de riqueza y las cunas de la civilización, los retos que ahora se presentan no han tenido precedente. La pobreza urbana, el deterioro de las condiciones de vida, la escasez de viviendas dignas y el desempleo son sólo algunos de los riesgos que presenta el rápido crecimiento urbano. Sin embargo, hay personas en todo el planeta que consideran que las ciudades y sus habitantes de hoy y de mañana no nos decepcionarán, sino que contarán con la capacidad y la voluntad necesarias para construir un nuevo milenio urbano. Dado que vivimos en un mundo heterogéneo, no es posible hallar soluciones únicas a los retos a los que se

enfrentan nuestras ciudades. Una de las acciones más urgentes es la necesidad de desarrollar unos medios de transporte compatibles con el medio ambiente, en particular, al hablar de movilidad no tenemos que referimos únicamente al transporte de mercancías y personas de un lugar a otro, sino que tenemos que hablar también de los aspectos relacionados con la accesibilidad de todos los ciudadanos a los recursos económicos y sociales existentes.

Casi la mitad de la población mundial reside hoy por hoy en las ciudades. En los países industrializados, por ejemplo en Europa y América del Norte, el nivel de urbanización actual (por encima del 75 por ciento) es el resultado de una larga historia de industrialización y desarrollo urbano, hecho posible gracias a las condiciones económicas y políticas, así como a las innovaciones en el transporte y las comunicaciones. En los países en vías de desarrollo, como América Latina o el Sudeste Asiático, se han alcanzado unos niveles similares de desarrollo urbano en un periodo de tiempo mucho más breve.

Los procesos de urbanización de hoy en día se diferencian de los del pasado no sólo en lo que respecta a un ritmo de crecimiento más acelerado, sino en que las causas son diferentes y por lo tanto conllevan la aparición de nuevas formas de asentamiento y estructuras urbanas así como de producción y de consumo.

Todos estos cambios tienen lugar en entornos que pueden ser muy diferentes, ya sea desde el punto de vista de las condiciones culturales, religiosas o históricas. Por lo tanto, mientras que a simple vista el desarrollo de los núcleos urbanos en líneas generales parece semejante, el cómo se traduce a la situación real varía considerablemente.

Lo mencionado apunta a la relevancia actual de la movilidad y el transporte. A fin de conectar las ciudades y sus funciones a distintos niveles (de redes globales a redes nacionales y regionales, de los centros urbanos a su entorno) se requieren unos sistemas que incorporen distintas modalidades de transporte. Es más, el transporte desempeña un papel fundamental, ya que no sirve exclusivamente para cubrir distancias físicas, sino que es esencial para favorecer la cohesión social.

4.8.1. Movilidad y estructura urbana.

El desarrollo urbano, ya sea la creciente dispersión hacia las zonas periféricas de las grandes ciudades en los países desarrollados o el crecimiento metropolitano y la aparición de nuevas áreas de rápido crecimiento urbano en los países en desarrollo, presenta un gran reto a los sistemas de transporte.

El nivel de crecimiento de las ciudades de los países en desarrollo, en las que ya se parte a menudo con deficiencias en el sistema de transportes, hace que ni siquiera los planes más ambiciosos para la mejora y expansión de las infraestructuras puedan mantener el ritmo impuesto por una situación siempre cambiante.

Esto último se verifica especialmente en los casos en los que las medidas tomadas no son las oportunas en un momento dado, o si la expansión de una ciudad se produce de una manera espontánea y sin control.

Por consiguiente, las zonas situadas en la periferia de las ciudades son a menudo las peor comunicadas, lo que se traduce en una mayor dependencia de los vehículos privados, el incremento de los servicios de transporte que van surgiendo para satisfacer las necesidades especiales de los usuarios y un aumento en general del tráfico rodado, lo que desemboca inevitablemente en problemas de congestión, de contaminación ambiental y de desigualdades de acceso a los servicios.

Mientras que las grandes urbes de los países en desarrollo crecen en superficie y en número de habitantes a la vez, en los países más avanzados encontramos una situación paradójica: los núcleos urbanos se reducen, mientras que las zonas periféricas no dejan de crecer. Este fenómeno se denomina despoblación urbana y es debido al descenso de la población y a las tendencias de los habitantes, que prefieren ubicar sus viviendas en zonas con más espacios verdes en los alrededores de la ciudad. La urbanización de zonas periféricas, cada vez más alejadas del centro urbano y con menor densidad de población, y la creciente dependencia de los vehículos privados que esta evolución crea, constituyen una seria causa de preocupación desde el punto de vista de los transportes.

Las ciudades que se estructuran en torno a un núcleo urbano bien definido presentan dificultades que se derivan de la aglomeración de funciones diferentes en un mismo espacio; es decir, los peatones, los vendedores

ambulantes, los comerciantes, las personas que van de compras y cualquiera que haga uso del espacio público, tiene que competir con automóviles, tranvías, autobuses y motocicletas por un espacio limitado de carreteras y aceras. Mientras que los medios de transporte se apropian de gran parte del espacio disponible (flujo continuo de vehículos, estacionamiento en aceras, prioridades de los vehículos sobre los peatones, etc.) la calidad del espacio a disposición del peatón es cada vez menor, y la seguridad ciudadana empieza a convertirse en un verdadero problema. La necesidad de recuperar espacios públicos para los ciudadanos conduce a la necesidad de plantearse la reducción del tráfico rodado y el traspaso de espacio público urbano de los vehículos privados a los ciudadanos.

Es obvio que nos enfrentamos a un círculo vicioso, ya que por un lado la estructura urbana influye en el transporte y las instituciones tienen que garantizar a todos los ciudadanos el acceso al transporte, independientemente de la capa social a la que pertenezcan o lugar de residencia. Por otra parte la mejora de los servicios de transporte repercute en el desarrollo urbano, puesto que hace que aparezcan nuevas oportunidades en áreas que hasta entonces eran de difícil acceso.

4.8.2. Movilidad y cohesión social.

El transporte y la movilidad no unen a la población sólo físicamente, sino que fomentan también la cohesión social y la superación de las diferencias entre los miembros de una comunidad. Esta relación entre movilidad y cohesión hace que sea más fácil conseguir que se viva en armonía en una ciudad en la que el transporte potencie el acceso de todos los ciudadanos a los servicios que ésta ofrece. El transporte puede ser una fuerza integradora al hacer que los habitantes puedan “codearse” en el autobús, contribuyendo así a la superación de las diferencias económicas y sociales. En las sociedades en las que impera el uso de vehículos privados se observa una tendencia a que los individuos se distancien del resto de la comunidad, refugiándose en la intimidad del propio vehículo.

A esto hay que añadir, sin embargo, que hoy por hoy en algunas ciudades los transportes contribuyen a la exclusión social en vez de combatirla. Uno de los problemas más urgentes en los países en desarrollo es la relación existente entre la pobreza y la accesibilidad al transporte. Por una parte, las mejoras en las redes de transporte fomentan el desarrollo económico y ayudan a combatir la pobreza. Por otra (y esto es aplicable también a las sociedades más desarrolladas), es vital que los transportes permitan la plena participación de los ciudadanos en la sociedad urbana,

es decir, el acceso a las oportunidades de empleo, servicios sociales, de salud y a los centros de esparcimiento. En el caso de los menos favorecidos, el acceso a los servicios, y por lo tanto al transporte y a la movilidad, es fundamental para que puedan prosperar. El papel que desempeñan los transportes en la lucha contra la marginación y la pobreza es un hecho cada vez más reconocido en todo el mundo. Una red de transportes accesible y eficaz, además de beneficiar a los más pobres, beneficia también a otros sectores que sufren problemas de movilidad, por ejemplo a los ancianos, a las personas con discapacidades o en algunos casos a las mujeres, que pueden ser víctimas de la discriminación de género.

Asimismo, la dependencia del automóvil en las ciudades hace que los que no disponen de vehículos privados puedan quedar desvinculados del desarrollo económico y social. Es más, la creación de vías para uso exclusivo de los vehículos privados, como puede ser la construcción de carreteras, puede contribuir al asilamiento de barrios donde en ocasiones se concentran los más desfavorecidos, paradójicamente estos últimos (que no usan automóviles ni carreteras) son con frecuencia los más afectados por la contaminación acústica y atmosférica y los que sufren un mayor riesgo de accidentes.

El impacto negativo de los transportes en el medio ambiente y en el entorno social es un hecho ampliamente conocido; este efecto negativo sigue aumentando debido a la creciente demanda de transportes.

Hoy en día el tráfico por carretera es el peor culpable de los daños al medio ambiente originado por los transportes. En las zonas urbanas los vehículos privados y los camiones generan la contaminación acústica y del aire que afecta a la calidad de vida de los habitantes de las ciudades de muchas maneras. Por ejemplo, la contaminación acústica puede ser un problema con efectos locales, limitado a un área en la que creará dificultades en la comunicación, los rendimientos escolares, el sueño y en el bienestar general, así como efectos cardiovasculares o problemas de oído. Pero la contaminación atmosférica, es decir, las emisiones de gases y sustancias nocivas en forma de partículas en suspensión, tiene también consecuencias globales. En el ámbito local, la contaminación del aire significa una directa amenaza a la salud y la calidad de vida de la población urbana. Las sustancias nocivas generadas por el transporte urbano pasan a la atmósfera y así se desplazan a otras zonas periféricas y rurales en las que se depositan, creando por lo tanto problemas medioambientales que afectan a regiones enteras; entre éstos destacan las altas concentraciones de ozono atmosférico y las deposiciones ácidas. Por último, el transporte es uno de los principales causantes del cambio climático; además de CO₂, hay otros

contaminantes que son emitidos por los vehículos a motor, como el monóxido de carbono (CO), el dióxido de sulfuro (SO₂) y los óxidos de nitrógeno (NO_x).

La tecnología ofrece diferentes medidas, algunas costosas, que se pueden tomar para paliar las consecuencias de la contaminación. Ahora bien, éstas no resultan siempre suficientes para contrarrestar el crecimiento del tráfico.

Se toman medidas que, en vez de centrarse en los vehículos privados, pretenden reducir el número de automóviles, camiones y motocicletas que circulan por las calles, entre éstas cabe mencionar planes de ordenación ciudadana, medidas restrictivas (límites de velocidad, prohibiciones de circulación, áreas de estacionamiento restringido), control de los precios y tasas (precios de combustibles, impuestos de circulación, peajes), etc. Estas medidas pueden ser fructíferas si van unidas a una legislación adecuada, como pueden ser las directrices establecidas por el Protocolo de Kyoto y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para la definición de los límites máximos permisibles (o deseables) de emisiones de sustancias contaminantes. La estrategia más prometedora es el que promueve la creación de estructuras urbanas que limiten la dependencia de los vehículos privados y busca que las distancias puedan cubrirse por medio de los transportes colectivos, en bicicletas o a pie.

Un plan con garantías de éxito para reducir las repercusiones del transporte en el entorno, deberá inspirarse en las diferentes propuestas existentes, adaptarlas a la realidad local y ponerlas en práctica con la flexibilidad necesaria para acometer los retos del futuro.

4.9. Gestión del agua en las metrópolis.

En los últimos años, el mundo ha experimentado un acelerado proceso de metropolización, lo que ha ocasionado que las grandes ciudades enfrenten para su progreso retos de gran magnitud en la prestación de los servicios urbanos, principalmente el abasto de agua, drenaje, tratamiento de aguas residuales y disposición de residuos sólidos, es primordial la búsqueda de soluciones que permitan lograr un desarrollo integral sustentable de estos núcleos de población.

El agua es un asunto estratégico para todos los gobiernos del mundo, y es un bien público para la humanidad, sin embargo, por la escasez del agua dulce y su mala distribución, considerando la ubicación de las grandes urbes, este recurso también debe ser contemplado desde el punto de vista social, económico, político, ecológico, y ambiental. Sin olvidar las diferencias existentes de esa

misma índole entre las distintas regiones del mundo y la cada vez mayor globalización de los entes encargados de la prestación de servicios.

En forma tradicional el manejo del agua se realiza para cubrir las demandas y necesidades de la población, al considerar que los recursos son suficientes o buscando su satisfacción a cualquier costo, actualmente debido a una inadecuada explotación de los recursos en las grandes ciudades, la disponibilidad de agua se ha reducido, por lo que debe reorientarse su manejo de acuerdo con la oferta regional del recurso y considerando un balance realista que integre a todos los usos y usuarios.

El objetivo es propiciar un mejor desarrollo en el manejo integral del recurso agua en las metrópolis mediante el intercambio de experiencias, investigaciones y conocimientos a través de la realización de foros o visitas técnicas directas realizados en forma de capacitación o asistencia técnica. Se plantean los objetivos específicos siguientes:

Particulares

- Formular propuestas de solución que permitan a las metrópolis un desarrollo integral sustentable.
- Reorientar el manejo del agua en las grandes urbes considerando un balance realista que integre a todos los usuarios.
- Proponer un marco legal más adecuado, que contemple la correcta relación entre autoridades, responsables del servicio y usuarios, para el fortalecimiento y consolidación de la prestación de servicios.
- Definir los mecanismos que permitan conciliar los intereses entre receptor y cedente de recursos.
- Identificar soluciones innovadoras para el mejor uso y aprovechamiento del recurso agua, reducir su contaminación y para minimizar los daños por fenómenos meteorológicos.
- Propiciar el intercambio de experiencias con éxito, sobre todo, hacia metrópolis medianas y países con poco desarrollo.

Temática

- Uso sustentable del agua para el desarrollo
- Disponibilidad y manejo del agua

- El agua como bien económico
- Compensaciones por trasvase de recurso
- Modernización del Marco Legal
- Innovación Tecnológica

4.10. Tendencias.

4.10.1. Tendencias Urbanas.

Los movimientos de personas en dirección a las zonas urbanas se han acelerado y en la actualidad la mitad de la población mundial vive en ciudades. El crecimiento futuro de la población se producirá en las ciudades de los países en desarrollo, que albergarán a más de 3500 millones de personas en el año 2030.

Pese al desarrollo significativo de todas las actividades humanas que ha tenido lugar durante las últimas décadas, muchas personas sufren los efectos negativos del proceso de urbanización. Según las Naciones Unidas, 920 millones de personas viven en suburbios (alrededor del 35% de la población urbana mundial), y esta cifra se mantendrá o aumentará con el paso del tiempo.

Además, las desigualdades de riqueza y de oportunidades están en aumento. La segregación espacial y la exclusión social resultan más evidentes y se ven magnificadas constantemente por la naturaleza de la vida urbana. El desempleo, la delincuencia, la degradación ambiental, los riesgos sanitarios, el deterioro de las infraestructuras y la falta de acceso a la tierra y a la vivienda se ven exacerbados en las zonas urbanas a causa de la llegada de población rural que busca un futuro mejor. En un mundo globalizado, en el que el crecimiento económico ha sido el marco tradicional, el reto de un futuro más igualitario y sostenible necesita dedicación e innovación.

4.10.2. Gobiernos locales.

Las ciudades son nodos clave de la red económica global, son las principales consumidoras de recursos y, a la vez, centros de innovación y creatividad. Dado el rápido avance del proceso de urbanización, los gobiernos locales tienen un papel clave en conseguir un desarrollo urbano sostenible. La capacidad de los gobiernos locales para manejar eficazmente los problemas depende de su acceso a recursos económicos, **humanos** e informativos, de las culturas y patrones de gobernanza dominantes, y de la magnitud de los problemas que deben afrontar. La flexibilidad de las instituciones de gobierno y su capacidad para adaptarse a contextos y circunstancias cambiantes son esenciales para efectuar un cambio positivo.

Los sistemas de indicadores de resultados pueden contribuir de varias maneras al logro de un desarrollo sostenible en un contexto urbano:

- Aumento de la eficacia de los planes estratégicos.
- Comprensión de los vínculos entre productos ambientales, sociales, económicos y de gobernanza.
- Mejora de la eficiencia, la eficacia y las consecuencias de los proyectos y de los servicios prestados.
- Posibilidad de aumentar la responsabilidad y transparencia de los organismos públicos.
- Generación de presión para obtener mejoras y reformas.

4.10.3. Indicadores de resultados.

Los responsables de la toma de decisiones necesitan técnicas útiles e información fiable para poder establecer prioridades y trabajar en logro de objetivos a corto y a largo plazo. Los gestores y planificadores urbanos sólo pueden evaluar las consecuencias de sus decisiones si existen sistemas de supervisión que les permitan mediar y comparar resultados.

En las agencias dedicadas al desarrollo, se considera cada vez más que la ayuda al desarrollo y el gasto público deberían encaminarse a la obtención de resultados. Las autoridades deben supervisar y evaluar continuamente la mejora de los resultados de las ciudades en sectores como la economía, la vivienda y los servicios urbanos para determinar si las estrategias, políticas y programas metropolitanos están teniendo las consecuencias deseadas.

Los indicadores de resultados son un sistema consistente en realizar un seguimiento regular de los resultados de las estrategias de desarrollo y en utilizar esta información para aumentar la eficacia. La utilización de indicadores de resultados en varios sectores de un marco urbano puede aportar información esencial y oportuna a las autoridades y a los gestores urbanos. La razón de ser de la valoración de los resultados de las ciudades es que, de este modo, las ciudades pueden prestar servicios más eficientemente, asegurarse más financiación y aumentar el apoyo de la comunidad.

4.10.4 Procesos participativos.

Las estrategias de capacitación deberían desarrollarse a nivel local para garantizar la utilidad de los sistemas de indicadores y obtener todo el apoyo que los responsables de la toma de decisiones necesitan para poder evaluar adecuadamente las políticas existentes y sus alternativas. En este contexto, se considera que desarrollar el potencial de capital humano es uno de los principales catalizadores para la implementación eficaz de distintos programas en las ciudades. Muchos intentos de importar conceptos de gestión y planificación a los países en desarrollo han tenido como resultado iniciativas y proyectos inadecuados, que no habían tomado en cuenta las circunstancias, historia y cultura locales.

La norma básica del proceso participativo es que los indicadores deberían elaborarse siempre desde la base hacia la cúspide, ya que dichos indicadores serán utilizados, en última instancia, en programas y medidas basados en la opinión de los grupos de interés acerca de lo que es importante. Por lo tanto, se evita que haya un conjunto de indicadores genéricos para todas las ciudades, y en cambio se instruye a estas ciudades en un proceso formal que les permitirá elegir sus propios indicadores, unos que sean útiles para cada una de ellas.

Las ciudades, además, deben llevar a cabo consultas con los grupos de interés para establecer indicadores sólidos y significativos, y el modo de hacerlo ha supuesto buena parte de la formación ofrecida a las ciudades.

4.11. Desarrollo de una política urbana.

Por “**decreto 63**” del gobernador Cesar Camacho Quiroz, se elevó a la “Villa Nicolás Romero” México, a la categoría política de “Ciudad”, decreto publicado en la Gaceta de gobierno el 11 de septiembre de 1998.

Para caracterizar el proceso de transformación que actualmente vive el municipio de Nicolás Romero en el marco metropolitano, se enuncian a continuación los principales procesos de cambio que condicionan esta dinámica de transformación, y que desde esta perspectiva y análisis, deben ser considerados por los funcionarios del gobierno del municipio:

Variación en el crecimiento de la población: Este fenómeno está presentando un aumento paulatino con respecto a décadas anteriores, especialmente de habitantes provenientes del Distrito Federal, pero requiere ser revisado en cuanto a las políticas de crecimiento y su congruencia con los programas municipales de desarrollo urbano.

Concentración de actividades selectivas: El proceso de concentración de actividades y personas ha dejado de ser abierto, para convertirse en selectivo y competitivo, siendo indispensable identificar los sitios con mejor infraestructura para promover actividades y usos productivos.

Un municipio competitivo: De una etapa prolongada en que el municipio de Nicolás Romero gozó de amplia protección estatal de carácter fiscal, educativo, industrial, etcétera, lo cual estimuló la localización de algunas pequeñas empresas mediante el otorgamiento de “ventajas” comparativas con respecto al resto del país, se pasó a condiciones más equitativas, e incluso de desventajas comparativas debidas a la aplicación de políticas de contención de su crecimiento. En este sentido, se debe revisar las estrategias adoptadas recientemente para fortalecer las actividades productivas y desalentar las contaminantes o que implican gran consumo de recursos.

La ciudad metropolitana: Hasta la década de los setenta, la ciudad de Nicolás Romero se encontraba totalmente dentro de los límites del municipio, mientras que en la actualidad se encuentra ya prácticamente ligado a los municipios conurbados del Estado de México, que ya forman parte de la “Ciudad de México”. Aunque dividida por límites político-administrativos, la ciudad de México es una unidad desde el punto de vista social, económico, ambiental y físico.

El uso intensivo del espacio urbano: De una ciudad de crecimiento horizontal, bajas densidades y un uso extensivo del suelo, se está transitando a una ciudad de crecimiento vertical, alta densidad y uso intensivo del suelo.

La disputa por el suelo: El municipio ha pasado de una etapa de fácil acceso al suelo, a otra en que la disputa por el mismo es cada vez más aguda,

confirmándose la teoría de la fricción por el espacio, lo cual es característico de las zonas metropolitanas; sin embargo, este acceso sigue siendo mayor de las partes, de forma irregular.

El uso racional de los recursos naturales: Mientras los recursos naturales del municipio fueron abundantes, se utilizaron en forma casi libre, y en cierto modo de manera abusiva, pero al sobrevenir su agotamiento o degradación, se ha pasado a un esquema en el que se va imponiendo un uso racional de los mismos, sobre todo a través de tarifas y mecanismos económicos.

La ciudad en búsqueda de consensos: De una etapa prolongada en que la vida política y la participación social del municipio tenía arreglos y reglas muy estables, era “homogénea” y no presentaba conflictos importantes, se ha pasado a la redefinición de reglas, a la pluralidad política y a la necesidad de establecer permanentemente los consensos.

La ciudad o municipio de masas: El tamaño y la extensión física han llevado a que se produzca una masificación social y una pérdida del vínculo social y la identidad individual.

El resultado que tenemos de estos procesos es el de una ciudad y municipio vivo, complejo, contradictorio, donde conviven lo nuevo y lo viejo, en la cual chocan estructuras poco eficientes con otras obsoletas; en donde se mezclan los valores locales con los nacionales e internacionales, y donde se redefinen permanentemente los espacios que ocupan los grupos sociales y las actividades económicas.

Considerando que las ciudades son hoy el principal escenario de la innovación tecnológica y la competencia económica en el nivel mundial, el municipio de Nicolás Romero no puede permanecer ajeno a los cambios que la globalización de la economía y el desarrollo científico y tecnológico están imponiendo en todos los ámbitos. Debe erigirse, aprovechando sus ventajas comparativas, como un municipio moderno, en un sitio eficiente y altamente productivo, capaz de brindar las mejores condiciones para la operación de las actividades económicas.

No basta sin embargo implantar nuevas tecnologías y actividades económicas modernas para lograr un verdadero desarrollo urbano que llegue a todos sus habitantes. Uno de los retos que se tiene por delante es precisamente el lograr una articulación entre la modernización urbana y la solución de los problemas acumulados que afectan su funcionamiento

cotidiano y que repercuten en distintos sectores económicos y grupos de la población.

El municipio necesita, sin duda, edificios nuevos, sistemas de información, parque, servicios de salud y muchas actividades económicas dotadas de tecnologías de punta; pero también sin duda, requiere grandes inversiones que permitan proporcionar servicios urbanos básicos a cientos de miles de familias; políticas capaces de atacar a fondo los problemas ambientales; programas que favorezcan la generación de empleos en ramas económicas menos desarrolladas, y acciones que puedan tener un impacto positivo sobre la calidad de vida de sus ciudadanos.

Los problemas de la ciudad de Nicolás Romero, como los de las otras grandes ciudades, no son fáciles de captar, debido a su diversa complejidad y naturaleza. Con frecuencia se ha visto a la ciudad como una suma de distintos componentes estructurales a manera de sistemas independientes, dejando de lado las múltiples conexiones e interacciones que se producen entre los mismos y sin considerar sus denominadores comunes.

Esta percepción resulta limitada, porque el desarrollo urbano de un municipio o ciudad, no es solamente una expresión de sistemas aislados y desarticulados. Si bien existe el reconocimiento de su especificidad y relativa autonomía, es importante no perder la visión de conjunto. Hay que subrayar que la naturaleza y complejidad de la realidad urbana se debe entender desde una perspectiva que permita esclarecer las relaciones y las mutuas interacciones que se producen entre los distintos sistemas y su funcionamiento como una unidad.

Los ingenieros están comprometidos con la sociedad en su conjunto, y uno de los programas prioritarios derivados de la demanda profesional y social de participación en las decisiones que afectan su calidad de vida, ha sido la integración en los gobiernos municipales de personas capacitadas en las áreas de desarrollo urbano, propiciando con ello un espacio de reflexión y de asesoramiento tanto a la ciudadanía como a la autoridad.

A continuación, y sin pretender hacer un recuento de todos y cada uno de los problemas que afronta el municipio, referiré sólo aquellos que considero que por su mayor peso e influencia en el funcionamiento de la urbe, deben ser analizados por las autoridades gubernamentales.

Base económica. El cambio en la base económica del municipio es resultado del proceso de reestructuración de la economía nacional, en que las políticas de desconcentración y las deseconomías generadas por la acumulación de problemas urbanos, han propiciado una reorientación de la base productiva del municipio. Los efectos negativos de esta situación han sido principalmente el cierre y la emigración de algunas empresas, la pérdida de empleos y la casi inexistente base fiscal.

Vivienda. Es evidente que la escasez de suelo significa una restricción para acceder a la vivienda. Esto, aunado al insuficiente ingreso de las familias, el escaso y costoso crédito para vivienda, la sobre regulación administrativa y las restricciones espaciales, provoca limitaciones serias. Sus efectos se traducen en crecientes tensiones sociales provocadas por los demandantes de vivienda con dificultades económicas. De continuar sin cambio esta situación, en los próximos años presenciaremos un incremento en las movilizaciones políticas en torno a este problema, con una menor capacidad para satisfacer las demandas.

Infraestructura y servicios urbanos. La persistencia de los desequilibrios sociales en la ciudad se observa a causa de la desigualdad del ingreso y de los servicios urbanos de los habitantes del municipio. Los niveles de ingreso y la dotación de servicios varían sensiblemente, no sólo entre los habitantes del municipio, sino también entre las entidades que conforman la zona metropolitana de la ciudad de México.

Actualmente, la ciudad y el resto de las colonias, no cuentan con una infraestructura urbana que la convierta al municipio en un espacio económicamente atractivo para el desarrollo económico-social de sus habitantes, todavía un sector importante de la población no tiene acceso a los servicios básicos.

Además, en la dotación de los servicios públicos prevalecen disparidades, en cuanto a cantidad y calidad, entre las distintas zonas del municipio. Así, por ejemplo, en algunas partes se reciben hasta 400 litros de agua diarios por habitante, mientras que en otros puntos se consumen menos de 20 litros al día por habitante.

Vialidad. Otro fenómeno problemático es el deterioro de la infraestructura vial así como la insuficiencia tanto de ésta como de su organización, lo cual obstaculiza la fluidez de los movimientos diarios que

requiere la vida urbana. El tránsito lento, los congestionamientos y los accidentes son sucesos cotidianos que provocan la irritación ciudadana.

Aunado a lo anterior, se debe mencionar que los recursos fiscales orientados a la promoción y ejecución de tales obras viales son insuficientes para evitar, por un lado, el deterioro de la infraestructura existente, y por el otro, para ampliar la red, en razón del elevado ritmo de crecimiento de la mancha urbana de la metrópoli.

Transporte. El transporte es uno de los problemas más agudos que enfrentan cotidianamente los habitantes de este municipio. La insuficiente oferta de transporte masivo, la deficiente organización del transporte concesionado, la limitada coordinación metropolitana y la preeminencia del vehículo particular, han provocado un transporte ineficiente, contaminante e inseguro en el municipio y en los alrededores; este problema se ha traducido en altos costos individuales y sociales.

En resumen, el problema de esta área radica en la ausencia de una alternativa de transporte colectivo eficiente, cómodo, funcional y seguro, que coloque a los medios de transporte no contaminante de elevada y mediana capacidad, como elementos fundamentales que den una estructura adecuada al conjunto de los traslados.

El problema del transporte requiere una respuesta eficaz y oportuna para evitar mayores daños al medio ambiente, a la eficiencia económica del municipio, y al bienestar social de sus habitantes.

Contaminación del aire. En materia de contaminación del aire, las fuentes generadoras de este problema son el transporte contaminante, las áreas depredadas ecológicamente y las emisiones generadas por la escasa industria y los servicios. Este fenómeno es agravado por ciertas condiciones orográficas del municipio y la escasa atención **regulatoria** en décadas pasadas a las emisiones contaminantes. La mala calidad del aire tiene un impacto negativo en la salud de los habitantes del municipio, afectando su bienestar.

Agua y drenaje. En cuanto al servicio de agua y drenaje, aún persisten deficiencias en su cobertura y calidad, las cuales han sido provocadas principalmente por los esquemas de organización del mismo. Sin embargo, la sobreexplotación de los mantos freáticos, generada por las crecientes necesidades de agua y el uso irracional del vital líquido,

constituye el aspecto más grave del problema. El equilibrio ecológico de la “ciudad” se verá seriamente afectado si no se establecen con oportunidad y eficacia soluciones a este problema.

No obstante que, en términos generales, la mayoría de la población del municipio cuenta con el servicio de suministro de agua, alcanzando su cobertura 75 a 80 por ciento, aún existen amplias zonas que carecen de este servicio.

El origen de las deficiencias en la distribución del agua se ubica en buena medida en la insuficiente respuesta institucional, ya que la problemática se ha atendido desde perspectivas distintas, implantando soluciones parciales en la atención del problema. La ausencia de una efectiva coordinación para la gestión del servicio ha ocasionado la duplicación de esfuerzos e inversiones, la desigualdad en la distribución de los recursos y serias disputas intergubernamentales.

En razón de lo anterior, debemos señalar que el problema del abastecimiento, distribución y tratamiento del agua deberá manejarse desde una perspectiva integral, poniendo énfasis sobre todo en el aprovechamiento racional de los recursos hidráulicos de la cuenca. De continuar explotando las cuencas de manera intensiva, en el mediano y largo plazo existe el grave riesgo de afectar el desarrollo del municipio.

Uso del suelo. En materia de uso del suelo es importante mencionar que, a partir de su definición, se establece la estructura de territorio del municipio. La distribución y las formas de aprovechamiento del suelo tienen impacto principalmente en la economía, el medio ambiente y el bienestar social.

Las presiones del crecimiento poblacional y de los sectores productivos sobre el espacio urbano, han convertido el suelo del municipio en un bien escaso y motivo de disputa. La ausencia de mecanismos institucionales adecuados para dirimir el conflicto de intereses entre lo colectivo y lo privado genera problemas en la administración del cambio en el uso del suelo.

Por otra parte, las transformaciones de usos en predios de la ciudad y áreas cercanas a ésta, han generado presión para modificar el uso del suelo en ciertas áreas de la misma con vocación agrícola y en muy pocos casos de servicios, a uso residencial. Esta situación se ha tornado

conflictiva, debiendo promoverse la revisión y formulación de los mecanismos adecuados de planeación para resolver el conflicto que surge de los intereses encontrados entre quienes intentan cambiar los usos del suelo y las organizaciones vecinales que se oponen a estos cambios.

La resistencia vecinal se fundamenta, principalmente, en los problemas que genera el cambio en el uso del suelo, como son los congestionamientos viales, el ruido, los impactos ambientales, etcétera. La perspectiva vecinal no coincide muchas veces con el interés colectivo, contraponiéndose no sólo a otros intereses privados como son los de los inversionistas, sino también al interés público.

El interés particular de algunos sectores, que ha obstaculizado el crecimiento vertical de la ciudad al oponerse al incremento de las densidades en los espacios construidos, también dificulta el desarrollo de obras de interés colectivo, anteponiendo su interés propio al público. El conflicto en el cambio de uso del suelo no radica solamente en la existencia de diversos y encontrados intereses, sino también en la insuficiencia de los mecanismos institucionales para resolver estos cambios.

El procedimiento implementado hace pocos años con la implementación de los Planes de Desarrollo Urbano para cada municipio del Estado de México, ha permitido un mejor manejo del uso de suelo en las poblaciones, en cada uno de ellos, se establecen los usos del suelo posibles, las densidades habitacionales, las alturas, las intensidades de construcción, las restricciones, la normatividad complementaria, etcétera. Estos planes son expuestos y confrontados con la comunidad para que de esta manera se establezca el proyecto de usos del suelo que satisfaga los intereses colectivos, pero también permita un desarrollo armónico en una economía que dé eficiencia y productividad del municipio.

Asimismo, se ha observado que la planeación en los usos del suelo tiene un alcance meramente local. Muchos de los planes para el aprovechamiento de territorio han resultado ser fragmentados y desvinculados, ya que no contemplan la continuidad físico-espacial. Así, por un lado encontramos zonas en las que se propone restricciones a su crecimiento y, por otro, zonas donde hay una franca y continua expansión urbana, como sucede en casi todos los municipios conurbados. Esto requiere sin duda una visión metropolitana en la planeación del territorio.

Administración urbana. Finalmente, un problema que subyace en la dinámica de la metrópoli para cada uno de sus componentes y funciones es el relativo a la administración metropolitana. A causa de la limitada coordinación entre los gobiernos que integran la zona, la centralización de la toma de decisiones dentro de la estructura de gobierno, el anquilosamiento de los sistemas administrativos, jurídicos y de planeación empleados en la gestión urbana, la baja profesionalización de los cuadros administrativos y la existencia de canales de participación social insuficientemente desarrollados, son factores que han impedido una pronta y eficiente modernización institucional frente a las crecientes demandas sociales y las nuevas realidades del municipio.

El explosivo crecimiento urbano ocurrido en décadas pasadas tomó más complejos los problemas de la urbe. Sin embargo, la profundización de algunos problemas y la aparición de otros no se explican solamente por esta expansión, sino también por la rigidez del aparato gubernamental para adaptarse y responder a la dinámica del crecimiento urbano.

La calidad de la gestión gubernamental ha sido afectada por elementos que pueden encuadrarse en dos grandes apartados: el primero tiene que ver con el propio funcionamiento de la gestión pública; y el segundo, con los mecanismos que regulan la interacción entre autoridad y ciudadanos, y que fortalecen o debilitan la respuesta institucional.

Entre los primeros, destacan la desarticulación entre instancias gubernamentales, en muchos casos la centralización de las decisiones en un solo hombre (presidente municipal) y la carencia de una adecuada profesionalización del sector público, y entre los segundos, la ausencia de canales adecuados de representación política y participación social.

A pesar de existir interacciones estrechas entre el municipio de Nicolás Romero y otros municipios conurbados, la zona urbana ha carecido de un diseño institucional que permita articular y coordinar esfuerzos para atender problemáticas comunes. Esta situación ha propiciado duplicidades de funciones y recursos, sobre posición de competencias y la omisión de problemas que requieren atención, así como conflictos intra e interinstitucionales que han dificultado el óptimo desempeño de las instancias de gobierno.

Otro de los factores que explican la calidad de la gestión gubernamental es la relación específica que han mantenido los órganos de

la administración estatal y federal con las instancias locales. La centralización ha caracterizado esta relación, no solamente en las interacciones de la federación con las instancias estatales, sino también entre éstas y las instancias municipales.

Las instancias locales no han contado con las suficientes facultades y atribuciones para proponer, decidir y aplicar las políticas necesarias que han de implementarse en sus espacios territoriales. En otros casos, la múltiple concurrencia de los diferentes niveles de gobierno en torno a problemáticas específicas, congestionan y dificultan la toma de decisiones, presentándose situaciones de duplicidad y sobre posición de competencias, por ejemplo, la subdivisión de predios sigue siendo facultad del gobierno estatal, pero el suministro de servicios, es obligación de las autoridades municipales.

Por otra parte, el bajo nivel de profesionalización de los cuadros administrativos y la burocratización de los procesos para atender y resolver las demandas de la ciudadanía, se han convertido en serios obstáculos que han impedido una oportuna respuesta institucional a las diversas demandas colectivas.

No existe continuidad administrativa pues los mandos intermedios de los gobiernos municipales, la organización está sujeta a cambios constantes y, en la mayoría de los casos, no actúan con lógica institucional, sino para bien personal y político.

Financiamiento. El crecimiento de la ciudad y las poblaciones irregulares en el municipio, y los insuficientes montos económicos requeridos para cubrir las necesidades que demanda la planeación urbana, hacen indispensable revisar y adecuar los mecanismos de captación de ingresos y los criterios de asignación de egresos.

Participación ciudadana. La problemática a la cual se enfrenta el municipio de Nicolás Romero en materia de participación de la comunidad es la descoordinación de la misma, la cual tiene su origen en la falta de una política que, en la esfera de mejorar las condiciones de vida de los habitantes, norme las acciones que los diversos organismos deben promover para la participación de la comunidad a escala metropolitana.

La carencia de tal política provoca que no exista congruencia en las acciones, así como la dispersión de las actividades de participación

comunitaria, debido a la inexistencia de objetivos y funciones que canalicen la potencialidad participativa de las personas. La desorganización que genera tal situación provoca el desinterés y la pérdida de confianza de la ciudadanía en acciones de participación comunitaria.

4.11.1. Política urbana.

Los elementos descritos, que son la base de la política urbana, se pueden sintetizar de la siguiente manera:

En términos económicos, el municipio atraviesa por un proceso de reestructuración de su base económica: se han implementado acciones tendientes a contar con un padrón “confiable” catastralmente hablando, sin embargo sólo el 60% de éste cubre sus pagos correspondientes, además, más de la mitad de la población, no hace pago alguno, por vivir en predios parte del “Ejido”.

De lo anterior se desprende una contradicción fundamental: un municipio con crecimiento demográfico alto y económico no adecuado, en donde ambos ocupan un lugar físico; una ciudad que se reestructura económica y espacialmente, y todo ello dentro de un territorio que presenta ya severas limitaciones. De esta contradicción fundamental, que no puede ser resuelta en términos estructurales, debe derivarse la política urbana del municipio, con cuatro grandes objetivos que son:

- Disminución de las desigualdades.
- Contención y regulación de la expansión del área urbana.
- Mejor utilización del espacio urbano ya construido.
- Humanización de las condiciones de vida del municipio.

Disminución de las desigualdades. Como cualquier urbe dónde no existen políticas adecuadas para el desarrollo urbano, Nicolás Romero presenta zonas con infraestructura y servicios desgastados e insuficientes para cubrir las demandas, y zonas donde se carece de lo elemental. Zonas con buena accesibilidad y amplia cobertura de transporte, y zonas a las que es difícil llegar o de las que es difícil salir, y cuyos medios de transporte son caros, ineficientes y contaminantes.

Aunque estos desequilibrios en general sólo afectan a las familias que viven en las zonas más atrasadas, es suficiente motivo para que se conviertan en la preocupación central del gobierno, es sus tres niveles. Es decir, por razones de justicia social se debe realizar el esfuerzo. Sin embargo, en un país tan complejo como el nuestro, en donde muchas cosas interactúan con otras, las carencias en un sector de la urbe afectan también al medio ambiente y al funcionamiento global de la misma.

Contención de la expansión urbana. El segundo criterio en materia de desarrollo urbano ha sido la contención del crecimiento en las zonas más críticas. La expansión horizontal de los nuevos fraccionamientos, conlleva costos económicos y ambientales muy altos debido a las fuertes pendientes, la pérdida de bosque, la ocupación de zonas inundables, el deterioro de cauces y barrancas, la obturación y contaminación por drenajes de los mantos acuíferos.

Durante más de una década, se ha intentado controlar el crecimiento del área urbana con acciones de planeación consistentes en la declaratoria de las zonas de conservación, límites urbanos y en la expedición de licencias de uso de suelo y construcción con base en los programas parciales que limitan el crecimiento en dichas zonas. Estos instrumentos han contribuido mucho a detener la expansión; sin embargo, la presión demográfica y los intereses legítimos e ilegítimos por usufructuar el suelo a valor urbano han provocado la pérdida de áreas que no se debieron urbanizar, debido también a corruptelas políticas.

Resulta difícil frenar la urbanización en terrenos de propiedad privada o social únicamente prohibiendo su utilización. En muchas ocasiones esta prohibición reglamentaria ocasiona su urbanización ilegal, ya que los propietarios utilizan este medio como la única salida para dar valor a su patrimonio debido a que no los pueden usufructuar pero tienen que mantenerlos y pagar sus impuestos. Por ello, varios dueños de grandes predios han seguido la práctica de fraccionar clandestinamente éstos.

Además de las acciones tradicionales de vigilancia y conservación de las zonas protegidas, se debería de implementar un programa que genere un “cinturón” verde que permita lograr el control de la expansión urbana.

Mejor utilización del espacio urbano ya construido. El tercer gran objetivo de desarrollo urbano consiste en lograr una utilización más

racional y eficiente del espacio urbano ya construido, respetar los usos de suelo, marcar zonas de servicios y comercio.

Aunque el municipio de Nicolás Romero no tuviera limitaciones de espacio (que sí las tiene), un municipio relativamente pobre como este, no puede darse el lujo de expandir excesivamente su infraestructura.

Los aumentos de densidad para la vivienda se hicieron necesarios porque los programas contenían una contradicción fundamental: por un lado impedían la expansión territorial del área urbana, pero por el otro hasta hace unos 20 años contenían densidades muy bajas incluso en las áreas centrales.

En este sentido se debe de contar con una doble estrategia. Por un lado, abrir nuevas zonas de desarrollo para absorber la presión inmobiliaria y ordenarla, y por el otro, inducir un proceso de recuperación de las zonas centrales que en las últimas décadas se han deteriorado en su infraestructura.

La segunda parte de esta estrategia consiste en regresar el desarrollo al centro, que ya no parece atractivo. No es fácil, ya que idiosincrasia propia de los habitantes, lo han convertido en un gran “tianguis”, y las preferencias sociales juegan en sentido opuesto migrando hacia la periferia y en mucho hacia el poniente del municipio.

Se ha tratado de revertir gradualmente esta tendencia de desdoblamiento y abandono de las zonas centrales regresando el desarrollo inmobiliario a los sitios que fueron abandonados con los años. La clave para que esta estrategia tenga éxito es que no sólo se pueda invertir en la construcción y regeneración de oficinas, comercio, sino que construya y rehabilite la vivienda. Cuando las clases “medias” estén dispuestas a vivir en el centro o en las colonias que lo circundan, se podrá decir que esta política funciona.

Humanización de las condiciones de vida del municipio.- El último gran objetivo de la política urbana del municipio de Nicolás Romero es más difícil de describir. Consiste en un esfuerzo deliberado y sistemático por conseguir las ventajas de las grandes ciudades. Ventajas que muchos de los pobladores creen que se debe de tener a cambio de los “costos” que los gobiernos les hacen pagar.

Se trata regenerar sus espacios abiertos y crear otros nuevos, de mejorar su imagen urbana y su arquitectura, de lograr un patrón de actividades culturales y recreativas para todos los sectores sociales, para todas las edades y para todos los grupos con intereses especiales incluyendo los minoritarios. Además de un programa, se debe adquirir una actitud, que debe ser del gobierno, pero también de los particulares y de las distintas comunidades.

Finalmente se debe estar consciente de que la manera en que evolucione la ciudad y en general todo el municipio, a partir de la toma de decisiones individuales tendrá mucho que ver con su futuro.

5. El espacio público.

5.1. La crisis del espacio abierto urbano público como lugar de convivencia e integración comunitaria.

En la actualidad vivimos una serie de crisis en varios aspectos, uno de ellos es la del espacio público. Su importancia radica en su dependencia inmediata de los comportamientos sociales, de la experiencia comunitaria y del vínculo entre ciudadano y ciudad. Si estas palabras, como conceptos que son, están mudando su significado, entonces nos preguntamos ¿en dónde queda la relación del individuo y la comunidad con el espacio público?

Un tema de primera importancia es la crisis en cuanto al rompimiento de vínculos entre el ciudadano y el espacio público, que nosotros analizaremos desde la experiencia del parque vecinal, área verde o de donación en el ámbito urbano.

Una definición del concepto de lo público referida al espacio y al tiempo dice que es “el mundo común donde los hombres se relacionan, actúan y viven juntos. En este sentido, lo público remite a concepciones asociadas a los valores, imaginarios y representaciones de lo colectivo: bien común, legitimidad, soberanía, poder, comunidad, ciudadanía y sociedad.” En esta frase está el fondo de la crisis del espacio público, adelante veremos por qué.

El espacio público es mucho más que un espacio urbano a cielo abierto. Idealmente, es el lugar común en donde se expresa la diversidad cultural de la sociedad. El atractivo del espacio público está en lo que permite que suceda. En palabras de Emilio Duhau, se trata de “[la] diferencia social sin exclusión, coexistencia de funciones diversas, aceptación y disfrute de lo extraño, lo nuevo y lo sorprendente; publicidad, lo que define al espacio público como lugar abierto accesible a cualquiera y donde cada uno arriesga y acepta encontrarse con quienes son diferentes.”

Tener presente un concepto de ciudad ayuda a comprender lo que significa y representa su espacio público. Jordi Borja nos dice que ‘...la ciudad es aquella que optimiza las oportunidades de contacto, lo que apuesta por la diferenciación y la mixtura funcional, social, la que multiplica los lugares de encuentro.’ Así que, tomando en cuenta ambas nociones podemos suponer que lo que es esencial al concepto de ciudad está en el espacio público, lo que nos remite a la importancia que éste tiene para la construcción, creación y planeación de la ciudad.

Avanzado un poco más en este sentido, también podemos decir que, los elementos que posibilitan una continuidad en el proceso de hacer ciudad son los espacios abiertos públicos porque en ellos están inscritos los factores

significativos que trazan puentes entre los individuos y la comunidad, capacidad que no tienen otros elementos urbanos, como la arquitectura. Ellos son los que hablan de las características de sus habitantes de sus tradiciones. A través de ellos podemos dar cuenta de cómo van cambiando las formas de vida urbana. La continuidad no es lineal sino multidireccional y recíproca y en ese tránsito se produce la historia de la ciudad.

Lo que le da vida y coherencia al espacio público es el uso, la experiencia. Al utilizarlo se verifican en él conceptos, nociones, identidades y creencias ya conocidas, pero también se producen nuevos; es decir, se actualiza el contenido significativo del espacio abierto público.

Hay muchos factores que intervienen y se mezclan para pensar en replantear la función y los contenidos del espacio público. Dentro del tema de los espacios abiertos urbanos públicos existe una amplia diversidad de géneros, entre los cuales hemos diferenciado a los parques o áreas verdes vecinales (jardines). Estos son, en casi todos los casos, áreas relativamente pequeñas que dan servicio de esparcimiento al entorno habitacional inmediato. Una parte de la tesis de esta investigación propone que las cualidades, características y propiedades de los diferentes jardines vecinales o parques dependen en primer lugar de su ubicación en el plano de la ciudad y en segundo término de la forma urbana del ámbito en donde se encuentran. Es decir, se plantea que existe una relación inmediata entre la forma de la traza urbana, los modos de vida de los habitantes y la creación de lazos de identidad con los jardines o áreas verdes vecinales.

El problema por analizar es el de las variaciones en las formas de uso. Desde hace un par de décadas, las áreas verdes perdieron la intensidad de uso sobre todo por el problema de la seguridad pública, falta de equipamiento y del robo o despojo de éstos. Sin embargo, y a pesar de que los índices de seguridad no mejoran, para no decir que empeoran, los ciudadanos necesitan cada vez más del espacio abierto urbano porque, entre otras cosas, los espacios privados son menores que en épocas anteriores.

5.2. Aumentos de densidad de la población.

La creciente demanda de vivienda genera el reciclamiento o reutilización

del suelo urbano. Cada vez hay más necesidad de espacio habitacional en todo el municipio, por ejemplo, la rentabilidad del uso habitacional en las colonias que poseen un carácter urbano histórico se refleja en la reutilización de construcciones antiguas para generar más vivienda y comercio (como la ex hacienda de el gavilán en la colonia manantiales, que fue destruida y edificado el centro comercial Gigante) así en el plano horizontal como en el vertical. Hecho que reduce el porcentaje de la superficie de áreas verdes interiores destinadas al esparcimiento. Los jardines habitacionales se reducen al mínimo o se sacrifican en aras del mercado urbano. Sucede entonces, que en donde antes había una sola casa, ahora hay un edificio o vecindad con una o dos recamaras, o en su caso, varias casitas.

La nueva vivienda tiene menores dimensiones lo cual limita las actividades de esparcimiento dentro del hogar. En algunos casos, este hecho devuelve al usuario al espacio público. ¿Qué sucede en el parque, jardín o área verde cuando se multiplican los usuarios? Por ejemplo, parques como el de San Ildefonso que daban servicio a 500 ó 700 visitantes a la semana, aumento su rango de ocupación tres veces o más (de 1 500 a 2000 visitantes por semana). ¿Están preparados los parques y jardines (y en general, el espacio público) para recibir a este número de usuarios? ¿Cómo afecta la situación de sobre ocupación en el comportamiento de las personas y en su nueva visibilidad? Es decir, ¿qué sucede si además de la alta densidad de población en los centros habitacionales, el espacio público también está saturado? ¿Cuáles serán las respuestas sociales a este fenómeno?

Algo de estas reacciones sociales se dejan ver en el Parque del atrio de la iglesia de San Pedro Apóstol en la cabecera municipal, que en principio fue panteón, es un parque urbano repleto de personas de todas las edades al que se le han incorporado una serie de actividades complementarias al uso tradicional, por ejemplo, lugar de descanso de las personas que acuden de compras al único mercado municipal, o también como único lugar de distracción familiar ante el cúmulo de presiones semanales de los habitantes. El jardín no es tan grande y ya se percibe cierta saturación en cada una de las áreas. Así, hay varios jardines y campos urbanos que hasta hace poco tiempo estaban desiertos y ahora se ven ocupados por un nutrido grupo de personas.



Imagen 81.- Jardín de la parroquia de San Pedro Apóstol
Col. Juárez Centro.

La necesidad de espacio abierto para el esparcimiento no ha disminuido, es diferente. Los usuarios regresan al espacio público pero ahora tienen una nueva manera de verlo, de apreciarlo; sus expectativas con relación al uso del mismo son otras y eso lo que tenemos que distinguir, conocer y atender como especialistas del espacio abierto.

Sabemos que hay más alternativas para el entretenimiento y nuevas ofertas para el mismo derivadas del consumismo capitalista. Los centros comerciales se multiplican por todos lados en los municipios conurbados, como Cuatitlán Izcalli y Atizapán de Zaragoza, (pero inexistentes en Nicolás Romero) y además actualizan día a día su oferta para estar en las preferencias del público. Con todo y esto, hay quienes prefieren la experiencia del parque y del campo a la de dar vueltas y vueltas estériles por un centro comercial.

La transformación en las formas de vida y la accesibilidad a los medios de comunicación, más la proliferación de los centros comerciales y el incremento de

usuarios opacan las bondades del parque o de la plaza a la vista de un número creciente de grupos sociales.

La experiencia con la realidad social se vuelve cada vez más mediática y en consecuencia trae el distanciamiento a la ciudad, la intolerancia a lo diferente, al otro, la discriminación.

5.3. El referente social.

También está en crisis la connotación escénica, publicitaria del espacio público. Hay poco interés en lo cotidiano de usar el espacio público para hacerse ver y para ver a otros. Por el contrario, cada vez hay menos disposición por contactarse con el otro en cualquier forma. Lo desconocido ha dejado de ser interesante o hasta divertido, hoy representa riesgo y probable peligro. “[Sennett] Señala, al respecto, que en las prácticas cotidianas en la ciudad existen vínculos entre personas semejantes pero escasamente se observa integración entre grupos diferentes en torno a propósitos comunes que impriman sentido a la vida urbana.”

La ruptura de vínculos con la ciudad nos habla de una intención del ciudadano por negar la realidad urbana que vive. Pretende excluirse de la ciudad para construirse su propia imagen de ‘seguridad’. Evitar todo contacto con la ciudad la cual representa inseguridad, peligro, corrupción y vicios antes que representar cualquier cualidad que tenga. Las personas se construyen pequeños mundos controlados por ellos mismos tratando de estar en contacto sólo con los iguales. Buscan por todos los medios exponerse lo menos posible a las agresiones de la ciudad y ser invisibles. Los resultados de este esfuerzo son, en primera instancia, el distanciamiento y en segundo término, la homogeneización social de pequeños núcleos urbanos en forma de ghettos o búnquers, como los llaman los especialistas. Duhau opina que el seudocomunitarismo”, en las áreas de clase media se expresa mediante la defensa del entrono urbano inmediato, busca proteger el valor de la propiedad, el control de las externalidades urbanas y la exclusividad de los espacios residenciales a través de instrumentos como los planes de uso del suelo y de lo que podríamos llamar como creciente condiminización.

5.4. Referentes políticos.

Las personas han sustituido el espacio público por el espacio virtual de los medios de comunicación para interpelar al gobierno. Hay mucho que decir al respecto, pero digamos sólo que las nuevas formas de vida, de ser ciudadanos y de la democracia, se reflejan en el contenido significativo del espacio público. La clase gobernante y la política se manifiestan y se verifican a través de los símbolos del espacio público. El saldo de una larga historia de conflictos y vacíos de contenidos de estos dos grupos es la pérdida de credibilidad en las instituciones. Y no sólo en las instituciones públicas, también en las privadas, ya que se lee un cierto grado de complicidad y corrupción. ¿Si para los ciudadanos, el espacio público ya no representa el lugar adónde hacerse ver o hacerse escuchar cotidianamente por la clase gobernante, entonces qué nuevos valores tiene el espacio público para los habitantes de la ciudad? Es decir, si la dimensión ‘pública’ relacionada a escenario político está en crisis, ¿cuáles dimensiones son las que mantienen vivo al espacio público?

Los símbolos de identidad creados por siglos de una forma de hacer política y de gobernar han caído, ya no tienen el poder identitario que tenían y por lo tanto, han perdido su poder de convocatoria.

El referente de lo político sigue siendo un elemento para la valoración del espacio público; sin embargo, es cada vez menos considerable porque se ha vuelto una condición cotidiana. Lo que el público no ha logrado vencer, en muchos de los casos, es el miedo por la falta de seguridad pública. Lo cual nos regresa al tema de lo político y administrativo que nos remite a una lista de incumplimientos sociales, que se suma al descrédito de la clase gobernante.

Estamos en el entendido de que **‘.. corresponde al Estado intervenir en el desarrollo urbano, porque la operación y funcionamiento de las ciudades requiere de bienes públicos, para limitar efectos negativos a terceros y garantizar niveles mínimos de bienestar y calidad de vida a los grupos mayoritarios, funciones que sólo puede realizar el poder público.’** Pero vale la pena preguntarnos ¿Cómo va a intervenir el Estado? Su papel es el de crear los espacios para la participación, para el consenso, la discusión y para la ejecución de las acciones.

Por otro lado, Suárez Pareyón sitúa a la participación de los académicos en la tarea de “Integrar la planeación del desarrollo urbano como la dimensión espacial cuya consideración es indispensable y simultánea al proceso general de planeación y que contemple el proyecto de ciudad deseada como respuesta a objetivos políticos y sociales legítimamente validados.”

En este sentido, Richard Rogers dice que “la búsqueda de beneficios a corto plazo y resultados rápidos sigue apartando a la inversión de complejos de usos mixtos coartando así sus inherentes beneficios sociales y medio ambientales.” Por lo tanto, diversificar el uso del suelo es una condición fundamental para permitir el acceso de toda la población a los satisfactores urbanos básicos.

5.5. La forma de la traza urbana.

Otro factor que influye en el uso de los jardines o parques es la forma de la traza del medio urbano en donde éste se inscribe. A través de los casos de estudio se ve que una traza regular geométrica facilita la accesibilidad al área verde. Sucede que el acceso es claro porque es sencillo de leer y por lo mismo se puede reconocer su ubicación.

También, las calles rectas permiten visuales más largas y, por lo tanto, reconocerlo desde una distancia considerable lo cual establece un contacto claro y evidente que varía en los distintos momentos de aproximación.

En cambio, un trazado irregular (como en la mayor parte del municipio) es difícil de leer y por lo tanto complica la orientación o el sentido de dirección. Pensemos en un ejemplo: en la estructura vial de Ciudad Universitaria. Más de dos ó tres cientos de personas se pierden aquí, y lo que es peor, aparentemente no hay referentes urbanos reconocibles que los puedan ayudar. En estos casos se depende cien por ciento del la señalización, lo cual en términos de diseño del espacio urbano no es lo más conveniente, y en Nicolás romero, dónde la señalización es prácticamente nula, los habitantes no conocen ni siquiera los nombres de las calles vecinas y ni en que lugar pueden encontrar un área digna dónde convivir.

La forma torcida de las calles aleja los destinos. Así que las distancias por recorrer para encontrar al parque, áreas verdes o de donación son mayores y normalmente requieren del automóvil. Sin embargo, en estos casos existe el factor sorpresa que bien trabajado y explotado puede enriquecer la experiencia. Si hay que decir, que una estructura vial de esta naturaleza en una escala que no

es peatonal limita el uso y la apropiación del espacio público. El vehículo se vuelve una herramienta clave para el tránsito eficiente y eso se convierte en una condicionante del uso.

“es conveniente que el espacio público tenga algunas cualidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.”

Un ejemplo a considerar por su capacidad mixturante y porque apuesta por la diferenciación es el parque de Polanco. Es un lugar en el amplio y sensible sentido de la palabra. Está vivo, permanece vigente y además invita a cualquier usuario. El centro urbano donde se encuentra tiene un uso de suelo mixto lo cual es ya de por sí una ventaja poco común para el uso potencial del parque. Su contenido histórico como tal, también es un elemento importante. Tiene una historia de continuidades sociales y urbanas que le da otro peso jerárquico en la zona.

En él sí se propicia el encuentro con los otros, diferentes a uno y entre sí. La riqueza de ese parque es notable porque se da la mezcla social, impera la tolerancia y el deseo por convivir en perfecto respeto del otro. Todo esto gracias a su flexibilidad espacial. El parque es lineal y se divide en varias zonas con ambientes diferentes que dan cabida a diversas actividades que van desde el teatro, hasta la librería, estanque para carrera de lanchas a control remoto, pasando por la zona de juegos infantiles y el área de las esculturas. También tiene una galería y servicios sanitarios. Cabe aclarar, que hacen uso del mobiliario desde el vecino adinerado que ha podido adquirir uno de los nuevos departamentos de lujo del perímetro, hasta el niño y sus amigos o hermanos que venden chicles o dulces y para descansar de sus labores se divierten en los juegos. Familias de diversos y a veces extremos grupos socioeconómicos se ven e intercambian más que miradas.

El comercio informal se adapta a los requerimientos temporales de los usuarios. Ofrece una respuesta espontánea que por eso mismo resulta exitosa. Vemos por ejemplo que hay un brincolín y un inflable que sin ser permanentes, ni el elemento central, complementan la diversidad de actividades y eso hace al espacio más atractivo.

Existen diversos factores que llevaron al parque antes citado hasta su estado actual, y uno de ellos que propicio su desarrollo es la decisión política (basada en adecuados estudios técnicos) de transformar el medio.

Según Jordi Borja “La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales.”

Un área verde significativa cumple con dos satisfactores: materiales y simbólicos. Es decir, por un lado tenemos al espacio y, por el otro, a sus objetos. El mobiliario del espacio abierto cambia según las modas que responden a la actualización de los gustos, expectativas e imaginarios de los usuarios. En él está buena parte de la capacidad de actualización del espacio público. Los satisfactores simbólicos son referentes culturales específicos asignados a elementos del lugar.

La gran paradoja es que hay necesidad de espacio público, pero las personas quieren reducir en la medida de lo posible el contacto con él.

La situación crítica de la política, el vacío en el discurso, programas de desarrollo urbano que atienden en primera instancia a una lógica de mercado urbano, entre otros factores, nos conducen a buscar otro tipo de referentes culturales que asignarle al espacio público. El espacio permite el reconocimiento de un nosotros, en términos materiales y simbólicos, a través de la construcción cotidiana de experiencias que vinculan las subjetividades con un entorno. Sin esto no hay continuidad histórica (pasada o presente), continuidad comunitaria, ni posibilidad alguna de crear lazos de identidad.

Entonces tenemos que para desempeñar su tarea, los diseñadores y los planeadores tienen que pensar en las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son estos nuevos elementos simbólicos que en efecto crearán vínculos de identidad entre espacio público y usuarios? ¿Cómo y a partir de qué se reconstruye el fundamento para recuperar el espacio público? ¿Cómo identificar a los elementos de identidad?

No hay recetas, ni teorías totalizadoras. Hay lugares y hay experiencias. Es en eso en lo que debemos trabajar y con lo que debemos trabajar. La tabla rasa no resulta para dar respuestas a espacios y geografías urbanas tan diversas y complejas.

La información que producen otras disciplinas como la sociología urbana no es suficiente por sí sola para ofrecer soluciones, requiere del complemento de los especialistas que son capaces de traducir esa información en realidades materiales. Su propia investigación para comprender qué es aquello en lo que puede y debe incidir en el proceso de hacer ciudad.

Falta mucho por hacer y por conocer. Mucho camino qué andar para encontrar alternativas que procuren una calidad de vida digna en Nicolás Romero. ¿Cuánto podemos pedirle al Municipio?, ¿cuánto estamos dispuestos a ofrecer por nuestra ciudad? Mantenernos aislados, negando a la ciudad no sirve de nada salvo para construir falsas realidades que sólo alimentan la desilusión y el desencanto.

**6. Gobiernos
municipales, decisiones
políticas para la
habitabilidad de las
ciudades y para el
crecimiento urbano.**

6.1. Gobiernos municipales, decisiones políticas para la habitabilidad de las ciudades y para el crecimiento urbano.

Las reflexiones que se exponen a continuación hacen referencia a tres elementos fundamentales para entender las transformaciones recientes y responder al cambio urbano. El primero es el espacio o territorio en el que tienen lugar estos procesos; el segundo son los ciudadanos que lo habitan, y tercero, como eje que los articula y relaciona, la gestión urbana, entendida en su acepción más compleja que involucra no sólo el aparato administrativo sino toda la estructura económica, social y política que la soporta.

En consecuencia, sobre cuatro ejes se construyen estas reflexiones: el primero alude a la planeación y a la esencia de la cuestión urbana; el segundo hace referencia al vínculo que los individuos, por medio de lo cotidiano, construyen en torno al espacio que ocupan y habitan; el tercero plantea la necesidad de recuperar los espacios locales, los ayuntamientos y su territorio, como el marco en el que deben ser tomadas las decisiones; el cuarto hace referencia a los ciudadanos y su ciudad e incorpora algunas apreciaciones acerca de la importancia de su participación en la construcción de nuevos espacios de relación entre gobernantes y gobernados; por último, hablo de la gestión urbana mediante la cual se establece el vínculo entre las decisiones políticas y la habitabilidad de las ciudades.

El final del siglo XX ha sido testigo de un cambio sin precedente en los patrones de asentamientos humanos como ya ha sido mencionado en capítulos anteriores, las ciudades y las sociedades de todo el mundo están experimentando una profunda transformación. Ciudades y ciudadanos presenciamos el proceso de urbanización más rápido y de mayores dimensiones de la historia, y Nicolás Romero, no puede ser la excepción.

Por ello resulta fundamental asumir un papel activo y comprometido con la tarea de buscar nuevos caminos para responder a los retos de un mundo en constante expansión, pero que requiere de acciones que contribuyan a preservar la habitabilidad del espacio urbano.

El crecimiento desmesurado de las aglomeraciones urbanas está ejerciendo una enorme presión sobre la infraestructura existente, resulta cada vez más difícil abastecer a la población urbana con agua potable, tratar sus aguas servidas, recolectar y depositar sus residuos sólidos o producir la energía eléctrica necesaria.

La deficiencia en la provisión de servicios es causada por una serie de factores: el rápido incremento del tamaño de las ciudades, la alta

concentración de población en condiciones de extrema pobreza, y **una inadecuada gestión y ausencia de habilidades técnicas de las municipalidades**, así como de las agencias gubernamentales para enfrentar el acelerado crecimiento en la demanda de servicios urbanos.

No obstante, las políticas urbanas practicadas hasta ahora parecen desfasadas ante los desafíos de la globalización de la economía y la tecnología, también frente a la localización de la sociedad y la cultura. De ahí que el paso indispensable hacia una redefinición de los instrumentos de gestión urbana sea el **análisis y comprensión de los procesos tecnológicos**, económicos, culturales e institucionales que están en la base de la transformación de las ciudades.

El punto medular de estos problemas estriba en conocer y analizar, junto con la dimensión espacial de los procesos, la voluntad política que los acompaña. Las consideraciones que a continuación presento, se refieren a la necesidad de renovar el papel específico de las ciudades y los ciudadanos en un mundo de urbanización generalizada, proponiendo la construcción de una relación dinámica y creativa entre éstos y sus gobiernos, en la búsqueda de ciudades más sanas, de espacios más habitables. Haciendo énfasis en los procesos de decisiones políticas relacionados con la habitabilidad de la ciudad, en gran medida porque son precisamente esas decisiones las que han contribuido a la actual distribución espacial de las actividades económicas y de la población en el territorio.

6.2. La planeación y la esencia de la cuestión urbana.

Los fenómenos urbanos y regionales, ubicados dentro de lo que se conoce como “ciencia regional”, aluden a la distribución de las actividades económicas y de la población dentro del territorio.

Lo urbano aborda las transformaciones de una ciudad a medida que se incrementa su población, la actividad económica y su extensión física. El fenómeno regional analiza áreas más extensas, aunque con cierto grado de homogeneidad, identificadas mediante indicadores económicos, demográficos, geográficos y sociopolíticos, enfatizando los factores que determinan su desarrollo, las interrelaciones regionales, la distribución de sus recursos naturales, las políticas económicas imperantes y, en general, sus diversas peculiaridades regionales.

Algunos autores coinciden en que la planeación regional ha sido el elemento fundamental del desarrollo urbano del país y de su configuración territorial. La *política regional*, entendida como la parte del proceso político del Estado que trata de corregir las desigualdades y contradicciones del sistema económico-espacial. Dicha política tiene que ver con los factores que gobiernan la localización de actividades económicas y población, de acuerdo con requerimientos tecnológicos y económicos, a aspiraciones y necesidades humanas, y a características del área en cuestión.

Las acciones concretas de planeación en México se iniciaron como pioneras entre 1915 y 1940. Las llamadas políticas de impacto territorial aislado ocurrieron entre 1940 y 1970. El siguiente periodo, el de la planificación urbano-regional institucionalizada, entre 1977 y 1982; la etapa subsiguiente denominada sistema nacional de planeación y acciones ante la crisis económica (1983-1988); las acciones de *modernización urbana*, 1988-1994. El Plan de Desarrollo 1995-2000, propuesto por el Ejecutivo Federal, destaca la necesidad de elevar el nivel de bienestar y la calidad de vida de todos los mexicanos. Finalmente, el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 plantea que las acciones de planeación en el ámbito urbano tendrán como objetivo central una estrategia que permita la competitividad internacional del sistema urbano nacional, a la vez que haga posible incorporar al desarrollo vastas regiones de México.

Pero no podemos seguir padeciendo la enorme desvinculación entre los programas y las acciones; entre las propuestas y las realidades, entre los planes institucionales y las necesidades ciudadanas; entre las decisiones políticas y la habitabilidad de las ciudades.

La planeación aislada **descontextualizada** no puede ser más la guía para la acción gubernamental. Si queremos romper esas inercias habrá que pensar en el valor que tiene la autonomía de los estados y municipios, para contrarrestar las decisiones centralizadas y esto sólo se logrará reconociendo el poder local. Sin autonomía y fuerza en la gestión local no habrá estrategia que alivie las desigualdades regionales.

Los resultados visibles de más de 60 años de planeación urbana y regional de México ponen en evidencia que los esfuerzos realizados hasta el momento no han resuelto la mayor parte de los problemas urbanos y ambientales de nuestras ciudades, y en Nicolás Romero, parece que el

tiempo se detuvo hace mucho en esta materia, se sigue tolerando el anarquismo urbano, y es más, la autoridad es cómplice de estos hechos.

El discurso del planificador se fundamenta en la cuestión de la implantación de normas mediante la racionalidad. Sin embargo, la reflexión sobre la ciudad esconde un aspecto residual e informal percibido como su lado marginal. La ciudad tiene múltiples caras, algunas visibles, legibles, y, por tanto, capaces de someterse a normas; otras invisibles, escondidas, ilegales, pero más voluminosas que las primeras en donde el desorden y la irracionalidad dificultan, casi impiden, la disciplina y la aplicación cartesiana de normas.

En la planeación urbana existen distintos niveles de acción y probablemente el talón de Aquiles del quehacer urbano sea que en la actualidad hay una mayor preocupación por los grandes problemas y se ha dejado de lado lo que atañe directamente al ciudadano, a su salud, a su bienestar.

Nos encontramos entonces ante la paradoja universal de la planificación: por un lado, el urbanismo bien intencionado que presenta soluciones objetivas y viables para permitir la sobre vivencia del sistema y, por otro, la no objetividad, el conocimiento de la ciudad por medio de sus símbolos y mitos, y de las prácticas cotidianas de sus usuarios, la asimilación de su magia horizontal, profundamente marcada por la memoria, mediante la cual podemos llegar a la esencia de la cuestión urbana.

Es necesario ir en busca de esa esencia, encontrarnos con la ciudad de otra manera y entenderla en toda su complejidad por medio de sus habitantes. Rescatar esas caras poco conocidas de las ciudades que van tejiendo nuevos espacios de relación y vida.

6.3. Los ciudadanos y su ciudad, nuevos espacios de relación y vida: el rescate de lo cotidiano.

Cada espacio revela su historia en un ciclo continuo de procesos impulsados por los cambios económicos, políticos, demográficos, sociales y ambientales, plasmados finalmente en una imagen que revela la manera de pensar y actuar de sus habitantes. Los cambios que experimenta la sociedad se pueden ver reflejados en cada uno de los espacios que conforman la ciudad, en consecuencia, **el ambiente urbano es una expresión de la manera de pensar y de actuar de los habitantes de una ciudad.**

Al mismo tiempo la ciudad, tanto en la tradición de la sociología urbana como en la conciencia de los ciudadanos en todo el mundo, implica un sistema específico de relaciones sociales, de cultura y, sobre todo, de instituciones políticas.

En las megalópolis modernas, dado el carácter complejo de las interacciones, la movilidad de un lugar a otro, la hibridación de identidades culturales diversas que porta cada individuo, se torna complejo hablar de una apreciación total del fenómeno urbano: la ciudad, para sus habitantes, es una experiencia fractal.

Si uno la mira desde el interior, desde las prácticas locales cotidianas, ve sólo fragmentos, intermediaciones, sitios fijados por una percepción miope del todo. Desde lejos, parece una masa confusa a la que es difícil aplicar los modelos fabricados por las teorías del orden urbano.

Por ello, es importante ir más allá de la política institucional e introducirse por las callejuelas de la vida cotidiana, considerar la experiencia diaria de la gente, sus deseos, sus miedos, sus aspiraciones y recorrer el sustrato cognitivo-afectivo de la ciudad.

Buena parte de lo que podemos decir acerca de la organización social, de su estructura y su desarrollo, de su pluralidad, encuentra su refrendo en un espacio determinado que estructura, él mismo, las situaciones que soporta. Así, la idea del espacio supone tanto la existencia física de un territorio de adscripción grupal, como la presencia de marcas culturales que doten de señales de identidad-identificación a sus habitantes.

De este modo, uno de los requisitos para la comprensión de los territorios y espacios es el reconocimiento de los modos en que los individuos se apropian del espacio, tanto en su dimensión física como

imaginaria. El vínculo que como personas y grupos puedan formar en torno al espacio que ocupan y construyen, define los modos en que se vive.

Asumir el territorio es cobrar conciencia del lugar que habitamos, en el que se desenvuelve una buena parte de nuestra vida cotidiana, por tanto es el espacio que como ciudadanos debemos preservar y defender. Pero al mismo tiempo es un espacio que se comparte con otros ciudadanos y con sus gobernantes.

En este sentido, el acotamiento de lo local posibilita una mayor identificación entre los ciudadanos. No sólo tiene que ver con el hecho de ocupar el mismo sitio, sino también con que la interacción de nuevos agentes sociales en esos espacios locales permite la construcción de redes de solidaridad y afectividad profundas que, a su vez, configuran un “espacio instituido de significado” relativamente común a todos.

Parto de la convicción de que es en los espacios locales y desde éstos como mejor se puede responder a los problemas que durante muchos años han intentado resolverse desde el centro, con el consecuente desconocimiento, en la mayoría de los casos, de los procesos más particulares y cotidianos de la vida en dichos espacios.

Es esa dimensión de la planeación urbana la que debemos rescatar, la que alude a los espacios locales y sus ciudadanos, **porque es desde el ámbito de los gobiernos locales que pueden entenderse mejor los procesos de construcción territorial de los espacios y los movimientos de sus habitantes**, y son los que pueden tener un mejor conocimiento de su ámbito más próximo, de la población que gobiernan.

6.4. La gestión urbana: otra cara de la planeación.

La gestión ha sido una preocupación fundamental de la investigación, en particular la urbana. Cuando se intenta explicar la organización y configuración de los espacios y sus asentamientos, invariablemente aparece el tema de cómo se regulan y administran la población, el territorio y los recursos en un determinado momento y espacio, bajo la premisa de la responsabilidad ambiental. Pero la gestión tiene que ver también con elementos que involucran no sólo una labor administrativa, sino política, es decir, de gobierno, de poder de relaciones entre ese gobierno y quienes son gobernados.

Cuando nos referimos a una gestión que tiene lugar en el ámbito municipal, debemos incorporar además el análisis de los elementos que caracterizan a los gobiernos locales. El estudio de la gestión local cobra relevancia a partir de los cambios políticos y administrativos que han tenido lugar a nivel general en México y que han repercutido también en los espacios municipales. El contexto general de cambios y transformaciones políticas e institucionales, mediante las reformas democráticas y la modernización administrativa, ha impreso una nueva dinámica en los espacios locales.

Es importante entender ese vínculo espacial entre las ciudades y la política, analizando la dimensión y el significado político de las vidas cotidianas, de la participación y de la ciudadanía, en busca de espacios sustentables.

El espacio urbano, y en particular el espacio local, es un elemento clave en todos los sistemas políticos, no sólo por ser el ámbito más próximo a los ciudadanos que se encarga de brindar y gestionar una serie de servicios fundamentales para su bienestar, sino porque en países como México, que están en un proceso de transición democrática, los gobiernos locales desempeñan un papel estratégico en la construcción de la nueva legitimidad, en el desarrollo y reforzamiento de las nuevas estructuras y prácticas democráticas.

Principio básico de la política urbana es considerar que todo aquello que mejore las relaciones que se establecen entre los ciudadanos y el territorio que habitan será benéfico tanto para la ciudad como para sus habitantes. De ahí que todas las ciudades cuenten desde siempre con órganos de gobierno (consejos, ayuntamientos o similares) **cuyo objetivo es**

coordinar las acciones que se realizan en el espacio urbano con el fin de posibilitar una vida mejor a cada individuo. Los responsables de lograr este objetivo son los *políticos* (federales, estatales o locales, según sea el caso), contando para ello y a la escala de cada ciudad con recursos profesionales y administrativos más o menos competentes y, normalmente, con una legislación exhaustiva .

Pese a este enramado político, técnico, administrativo y legal es fácil observar, una insatisfacción urbana creciente entre los ciudadanos. Independientemente del lugar del mundo en que nos situemos, diversos indicadores señalan la irritación de los urbanistas frente a lo que consideran decisiones nefastas para la ciudad. La lista de quejas parece interminable. Ésta incluye desde aspectos que afectan a toda la población, a otros que atañen a unos pocos vecinos; y van de temas objetivos a otros de carácter subjetivo. En fin, se trata de una serie de decisiones de política urbana que de uno u otro modo impiden el adecuado desarrollo de las actividades que deberían caracterizar el espacio público, generando con ello un estado de descontento sumamente negativo para la salud de la ciudad y sus habitantes.

Las encuestas de opinión sobre el tema señalan que, de manera generalizada, la gente acepta su ciudad como un mal necesario pero no como un sitio con el que mantiene una relación de empatía. **Todos sabemos que cualquiera que no se encuentre a gusto en el lugar en que vive terminará tarde o temprano por no importarle lo que ocurre en su hábitat**, con el consecuente deterioro social y ecológico del medio que esto implica. O se mudará a otro lugar, sin haber resuelto con ello su situación, porque lo más probable es que vuelva a encontrarse con los mismos problemas que seguirán generando esa insatisfacción urbana y reproducirá en otros espacios los modos de vida y las carencias que tenía en su lugar de origen.

Como toda manifestación social, los factores responsables del fenómeno enunciado son múltiples y su estudio escapa la extensión de este trabajo. Sin embargo, quisiera referirme a una posible causa de considerables decisiones políticas desacertadas: la falta de conocimiento, atención y cuidado del espacio que se habita y se gobierna. Gran parte del malestar que producen las resoluciones políticas en los ciudadanos se evitarían **si sus gobernantes y representantes locales se dedicaran sistemáticamente a conocer su ciudad, su espacio urbano, y así muchas cosas cambiarían para la ciudad y los ciudadanos.**

Ese reconocimiento y aprehensión del territorio que gobiernan les llevaría a percibir que en la mayoría de las ciudades hay pocos lugares para “estar”, que faltan asientos y sombras acogedoras donde acomodarse, que los ruidos y humo impiden la contemplación, y los carteles tapan la vista. Luego, al recorrer una plaza, una calle o un edificio, se darían cuenta de la cantidad de elementos que les sobran (cables, postes, publicidad. . .) y de los que les faltan (manutención, iluminación, árboles...); observarían también las dificultades que ponen a la convivencia social la mayoría de los espacios urbanos, excesivamente pensados en la eficiencia técnica y la rentabilidad económica. Y si tienen sensibilidad, tendrían una colección de desaguisados estéticos de distinto calibre (el edificio que irrumpe en la armonía del centro histórico, la ruptura espacial de aquel basurero, el cartel que tapa la hermosa vista del volcán...) que afean la ciudad y que sólo se aprecian si se dedica tiempo a observarlos. Con ello es probable que no se solucionen los “grandes problemas urbanos”, pero quizá la calidad del espacio y de la vida que en ellos se desarrolla sería algo más habitable.

6.5 Democracia y participación para unas ciudades habitables.

Hoy, en pleno siglo XXI, a pesar de las corrientes teóricas que abogan por los derechos civiles, políticos y sociales, encontramos a muchos individuos que todavía no son ciudadanos, no obstante los esfuerzos de diversos grupos e instituciones sociales por defender este principio universal, sería necesario cambiar muchas circunstancias del contexto, participar en el que se desenvuelven para que realmente pueda hablarse de un disfrute pleno de la vida pública y exigir un puesto como miembro de pleno derecho de la sociedad, es decir, como ciudadanos.

La ciudadanía tiene muchas dimensiones. En su sentido de acceso al proceso democrático, tiene la dimensión de la participación política (heredada de los residentes de las ciudades). También tiene una dimensión de protección frente al Estado y de control de éste ejemplificada en los derechos civiles, políticos y sociales (heredada de los ciudadanos de los Estados nación y del liberalismo). A estas dos dimensiones se añade una tercera gracias a la globalización: la ciudadanía cosmopolita.

La concepción contemporánea de la ciudadanía está profundamente ligada a la construcción y funcionamiento del Estado nación. La globalización, en la medida en que constituye una amenaza directa a la

territorialidad y la soberanía del Estado, supone, al mismo tiempo, un desafío al concepto mismo de ciudadanía.

La democracia, tal como la conocemos, presupone la existencia de un pueblo con límites precisos, presupone una esfera pública determinada en la que sea posible la deliberación y la discusión. El ejercicio de estas actividades comunicativas permite, a su vez, el control político y el funcionamiento de la relación de responsabilidad del Gobierno, de respuesta a sus actos ante los ciudadanos, y de ejercicio del juicio político por estos últimos.

La categoría de ciudadano en su forma inicial no apunta a una comunidad de iguales, sino a un campo de privilegios, de vínculos corporativos y por tanto de jerarquías, que tenían por lo demás una precisa adscripción espacial; la ciudadanía era, en efecto, un atributo de la ciudad, concebida como la única sede del poder político, monopolizado por las élites.

Hoy las prioridades políticas suponen una legitimación de la importancia de la acción pública y una actitud más decidida y enérgica de los ciudadanos con respecto a la provisión mínima de ingresos, cultura, información y espíritu cívico que generen las condiciones para la participación en la vida pública. Ser ciudadano o ciudadana en estos tiempos resulta de una complejidad mayor.

La lección de este siglo debe hacernos conscientes de la responsabilidad que como actores sociales y políticos nos compete. En estos tiempos la ciudadanía no se hereda, porque a pesar de ser un derecho histórico y jurídicamente concedido a la humanidad, hoy se debe luchar por ella para poder ejercerla.

Recientemente han surgido trabajos e investigaciones que intentan recuperar las novedosas experiencias de “participación” ciudadana en contextos muy diversos, en particular en los espacios locales, en donde los ciudadanos se apropian de su ser ciudadano y enarbolan la bandera de sus derechos y responsabilidades que ahora quieren ejercer, a costa de grandes dificultades.

De ahí que las ciudades contemporáneas son escenarios del florecimiento de culturas urbanas, enriquecidas y diversas, que convocan a reconocer los derechos y deberes ciudadanos. Surgen nuevos actores

urbanos y nuevas formas de relación con el territorio. Tienden a transformarse las prácticas de la planeación tradicional hacia modalidades participativas que buscan acuerdos democráticos entre la sociedad civil, el Estado y el sector privado. Se plantea un cambio en las relaciones de dominación y las actitudes contestatarias en beneficio de la concentración y gobernabilidad compartida.

Se tiende a democratizar la gestión pública junto con el fortalecimiento de las redes sociales y la ampliación de los campos de acción de las organizaciones de la sociedad civil. La calidad de vida surge como una preocupación central con el crecimiento de las ciudades y, si bien la pobreza relativa crece, la pobreza absoluta tiende a disminuir. El reencuentro con lo urbano ha significado procesos por un mayor aprecio por la democracia, lo ambiental y las solidaridades. Se consolida la movilidad y la interrelación intraurbana.

Es indispensable entonces un urbanismo cuya gestión contribuya a una efectiva participación de la ciudadanía, a revertir disparidades y garantizar una calidad de vida y acceso a los servicios públicos y a las instancias de decisión, a todos los habitantes sin discriminación de ningún tipo. Debemos buscar el camino que conduce hacia sociedades inclusivas, en donde las necesidades se tomen en derechos y el concepto de la expansión de la ciudad considere tanto los derechos políticos y civiles, como los derechos económicos y sociales. Se requiere, por tanto, una estrategia que promueva la participación transformando nuestras democracias representativas en democracias participativas. Una estrategia que fortalezca la gobernabilidad en todos los niveles, desde el local hasta el global.

Es en la esfera de la interacción recíproca entre la sociedad y el medio ambiente (tanto el natural como el construido), donde la acción del Gobierno es fundamental, como la entidad que preserva y defiende los derechos colectivos. Esto sólo será posible con un nuevo tipo de política pública y de gestión urbana, que permita a todos los niveles de gobierno y a la sociedad civil en su conjunto trabajar coordinadamente.

Es necesario que los ciudadanos seamos capaces de crear y mantener una cultura política de apoyo, una cultura general que efectivamente sustente las prácticas e ideales democráticos. Una cultura democrática subrayará el valor de la libertad personal y dotará de apoyo a derechos y libertades adicionales.

Lograremos ciudades más habitables en la medida en que todos participemos y nos comprometamos en su construcción. La democracia no es un estatus en el que un pueblo pueda instalarse cómodamente, como bien lo señala Aranguren (1996), es una conquista ético-política de cada día, que sólo podrá mantenerse por medio de una autocrítica siempre vigilante y de una participación activa y permanente.

7. Alternativas para el crecimiento, planeación urbana y rescate de espacios públicos.

7. Alternativas para el crecimiento urbano.

7.1. Escenarios tendenciales.

De mantenerse la misma dinámica poblacional presentada en el municipio se espera que para el año 2010 se cuente con una población “oficial” de 339, 000 habitantes.

Si las autoridades locales no implementan un programa de vigilancia, la expansión de territorio en el área urbana seguirá siendo de manera anárquica sobre las vialidades principales, teniendo una expansión generalizada en toda la ciudad, formando un área continua con Tepotzotlán y Cahuacán principalmente.

En materia de ordenamiento y mejora urbana existen varios ejes o marcos sobre planeación en la materia como son:

- **Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006.**

Para cumplir eficazmente con las tareas del gobierno federal se han creado tres comisiones que agrupan a dependencias y entidades de la administración pública: la Comisión para el desarrollo Social y Humano, la Comisión para el Crecimiento con Calidad y la Comisión de Orden y Respeto.

La Comisión para el desarrollo Social y Humano es la que se vincula con el Desarrollo Urbano. Tiene como objetivo central:

- Coordinar las inversiones en justicia social.
- Eliminar los desequilibrios sociales extremos.
- Y procurar una vida digna para todos, promoviendo la iniciativa individual y colectiva de los mexicanos, en especial para aquellos que, por tiempo inmemorial, aguardan la justicia y cotidianamente sufren la miseria, el abandono, la ignorancia y la violencia.

Las tres comisiones están apoyadas por una fuerte inversión en capital humano. La educación es la verdadera palanca para el progreso individual, la mejor avenida para la movilidad social, y la estrategia adecuada para ganar nuestro futuro. La educación será la columna vertebral de la presente administración.

Sin embargo, El Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006 no es un Plan detallado, sino una etapa de un proceso que permite vertebrar las iniciativas ciudadanas, alcanzar objetivos concretos y encaminar al país hacia una visión de largo plazo.

- **Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006.**

Este programa propone establecer una política de ordenación del territorio que integre todos los ámbitos espaciales que ocupa del sistema de asentamientos humanos, desde las localidades rurales, pequeñas y dispersas, hasta las grandes metrópolis, en un esquema de planeación y actuación que combata las causas estructurales de la pobreza y la marginación que permita maximizar la eficiencia económica del territorio y fortalecer la cohesión política, social y cultural del país.

El Programa establece las siguientes políticas:

- De Ordenación del Territorio y Acción Urbana y Regional: Programa de Ordenación del Territorio.
- De Desarrollo Urbano y Regional: Programa **Hábitat**.
- De Suelo y Reserva Territorial: Programa de Suelo y Reserva Territorial.
- De Prevención y Atención de Impactos por Desastres Naturales en Zonas Urbanas y Rurales.

En función de lo anterior se desprende la siguiente estrategia en la materia, Diseñar, promover, normar y coordinar en el contexto del Pacto Federal las siguientes Políticas Nacionales: una de Estado de Ordenación del Territorio y de Acción Urbana Regional; otra de Desarrollo Urbano y Regional y de impulso a proyectos estratégicos con visión integral en regiones, zonas metropolitanas y ciudades. Y una De Suelo y Reservas Territoriales.

- **Programa Sectorial de Vivienda 2001-2006.**

El Programa marca que la visión de futuro de nuestra sociedad es la de un país en donde cualquier persona tiene posibilidades de comprar, construir, remodelar o rentar una vivienda para su familia, de acuerdo con sus posibilidades económicas y preferencias en cuanto al tipo y ubicación de ésta.

Asimismo, marca como misión crear las condiciones necesarias para garantizar a la población el acceso a la vivienda a través de promover un mayor flujo de recursos para su producción y financiamiento.

De forma resumida plantea las siguientes estrategias:

- . Mejorar la articulación interinstitucional y fortalecer el Sector Vivienda.
- . Impulsar el crecimiento y la consolidación del financiamiento público y privado para la vivienda.
- . Apoyar a la población más necesitada para la adquisición de vivienda, el mejoramiento habitacional rural y urbano y la consolidación jurídica de su patrimonio.
- . Desgravar y desregular el Marco Normativo de la Vivienda.
- . Abastecer de suelo con aptitud habitacional y desarrollar infraestructura y servicios para programas de vivienda.

- **Plan de Desarrollo del Estado de México 1999 – 2005.**

El Plan señala la obligación que tiene el gobierno estatal con los municipios de promover las condiciones para el desarrollo integral de la población, elevar la calidad de vida, incrementar la infraestructura y los servicios adecuadamente, así como crear las condiciones necesarias para que el mercado de trabajo responda a las necesidades de la población dinamizando la economía como palanca de un desarrollo más justo, a través de políticas, estrategias y líneas de acción.

Al tener el municipio de Nicolás Romero zonas boscosas y estar ubicado dentro de Valle de México necesariamente debe llevar a cabo políticas de cuidado intensivo en zonas boscosas, equilibrar la extracción de agua potable de los mantos acuíferos así como poner exclusiva atención a las zonas de recarga, con la finalidad de apoyar al desarrollo sustentable que establece el Plan.

- **Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México.**

Al mismo tiempo deberán ser observadas las estrategias inscritas en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el cual busca la integración y la congruencia del crecimiento de los municipios ubicados en la zona metropolitana.

Establece que la expansión urbana se deberá llevar a cabo fuera del área conurbada, en asentamientos existentes separados; es decir, en los municipios localizados al norte y oriente de la zona.

- **Plan Estatal de Desarrollo Urbano.**

Entre los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo Urbano destacan los siguientes:

- Promover condiciones territoriales que permitan mejorar los niveles de vida de la población del Estado y el desarrollo de los centros de población a partir de la vocación y potencialidades de las regiones y ciudades.
- Evitar la ocupación y urbanización de áreas con valor ecológico y agropecuario, áreas con riesgos naturales, zonas de recarga acuífera, derechos de vía de redes de infraestructura troncal, así como de todas aquellas zonas que por interés público o por imposibilidad de proporcionarles servicios adecuadamente, sea necesario preservar en su estado natural.
- Reducir la vulnerabilidad de los asentamientos humanos a situaciones de riesgo y contribuir al abatimiento de los niveles de contaminación de agua, suelo y aire, propiciando un desarrollo urbano sustentable para la conservación del medio natural y restaurando en lo posible los sistemas alterados.
- Orientar el crecimiento a las zonas más aptas para el desarrollo urbano, de acuerdo a las condiciones naturales del territorio y a una disponibilidad adecuada de infraestructura, equipamiento y servicios.
- Estructurar el territorio y mejorar la accesibilidad y movilidad espacial de la población y sus productos e insumos.
- Estimular y orientar inversiones para crear las condiciones materiales que permitan el desarrollo equilibrado de actividades productivas y satisfactorios sociales.
- Propiciar la generación de oferta de suelo y establecer los mecanismos para que la población pueda resolver sus necesidades de vivienda de acuerdo a su capacidad económica, integrándose a un desarrollo urbano ordenado.

Las políticas del Plan Estatal de Desarrollo Urbano están enfocadas a promover la integración económica de las regiones, municipios y centros de población del Estado, para permitir un desarrollo más justo en términos sociales y mejor equilibrado en términos territoriales y ambientales; así como para concretar un desarrollo urbano ordenado y sustentable, siendo las siguientes:

- Atención a las necesidades del desarrollo económico y social;
- Fortalecimiento productivo del Estado ante la globalización.
- Articulación regional del Estado con el resto del país.
- Desarrollo urbano ordenado y sustentable.
- Orientación del poblamiento.

- **Plan Municipal de Desarrollo Urbano.**

Actualmente se encuentra vigente el plan aprobado en el 2003, sin embargo, es necesario adecuarlo para determinar de forma precisa los lugares que se consideren adecuados para el desarrollo de nuevos conjuntos habitacionales y principalmente para la construcción en el futuro de vialidades alternas.

Es en campo del nivel municipal, dónde el presente trabajo tiene como un objetivo proponer algunas alternativas viables, a fin de que se cuente con opciones al alcance de las autoridades locales y claro, de **su presupuesto**.

En las siguientes páginas se hablará de algunas estrategias que se podrían implementar las autoridades de gobierno en las algunas áreas de la administración municipal, que sin duda, tendrán como objetivo principal el proporcionar la posibilidad de construir un municipio más ordenado y generoso, para toda aquella persona que por decisión propia o por circunstancias, tenga que vivir en Nicolás Romero, Estado de México.

7.2 . Propuestas.

A continuación proponen algunas alternativas encaminadas a generar un desarrollo urbano más ordenado en el municipio de Nicolás Romero.

7.2.1. Creación de un Órgano Descentralizado Municipal de Planeación Urbana.

Con fundamento en la Ley Orgánica Municipal vigente, En el año 2003 el gobierno municipal en turno decidió hacer cambios importantes en las áreas que conforman la administración municipal, resaltando la creación de direcciones generales que agruparon varias áreas que existieron hasta agosto del mismo año, éstas son:

- La Dirección General de Educación, Cultura y Bienestar Social.
- La Dirección General de Seguridad Pública Municipal y Buen Gobierno.
- La Dirección General de Desarrollo Integral Humano.
- La Dirección General de Administración.
- La Dirección General de Salud Municipal. (Ya desaparecida).
- **La Dirección General de Desarrollo Urbano, Ecología, Obras y Servicios Públicos.**

Ésta última agrupa a las direcciones materia del presente trabajo como son:

- Dirección de Desarrollo Urbano.
- Dirección de Servicios Públicos.
- Dirección de Ecología.
- Dirección de Obras Públicas.
- Subdirección de Tenencia de la Tierra.

Como se puede ver, prácticamente esta dirección general, agrupa las áreas dónde se llevan a cabo los trabajos de materia urbana y muchas veces es en este seno, dónde se toman las **decisiones** de las autorizaciones de nuevos conjuntos urbanos o cambios de densidades sin aprobación legal del cuerpo colegiado del H. Ayuntamiento en una sesión de cabildo.

Un servidor participo en la decisión de la creación de las direcciones generales antes mencionadas, es más, vote a favor de ellas, sin embargo, la realidad del municipio, la irregularidad urbana a la que están acostumbrados los habitantes, la responsabilidad legal de quién se encuentra a la cabeza, y otros factores, convergieron de tal manera que lo que un día se planteo como una solución ágil y menos burócrata, se perdiera en el transcurso de menos de un año.

Se acumuló un importante poder en un solo hombre, que lejos de utilizarlo para agilizar trámites en beneficio de los contribuyentes, lo hizo más lento, ya que es él quién firma TODOS los documentos emitidos por las direcciones citadas, lo que prácticamente anuló toda capacidad humana de poder concentrarse en la planeación a largo tiempo en materia urbana.

A excepción de la subdirección de tenencia de la tierra, las demás direcciones se han convertido en áreas dónde sólo se realizan trámites de licencias de construcción, obras por compromisos políticos (promesas de campaña), mejoras a la IMAGEN urbana, servicios públicos básicos, etc. Olvidando darse tiempo para la PLANEACIÓN a corto, mediano y largo plazo de temas inherentes a cada dirección.

La mayoría de las veces sucede por no contar con un presupuesto adecuado para cada área, en otras y quizá sea lo más común en varios gobiernos municipales, por no contar con el personal adecuado es decir capacitado para desarrollar adecuadamente las áreas que se le encomiendan, ya sea por compromisos económicos o políticos.

Por lo anteriormente citado y por lo desarrollado en los capítulos anteriores, y con fundamento principalmente en el Art. 155 de la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, propongo la creación de un organismo

descentralizado municipal de planeación urbana (OPPLA); mismo que deberá estructurarse jurídicamente dentro del marco de las leyes federales y estatales vigentes y ser autorizado por la legislatura del Estado.

Este organismo es necesario debido principalmente a que las personas que toman la última decisión “legal” en materia de nuevos conjuntos urbanos, factibilidades de servicios públicos, cambio de uso de suelo, densidad y altura de edificaciones, etc., es decir, los integrantes del H. Ayuntamiento en sesión de cabildo, en la mayoría de las ocasiones carecen de la formación académica en temas de planeación urbana, lo que dificulta ya de hecho una discusión realmente objetiva de estas cuestiones, además de que el gobierno municipal hasta la fecha, carece de la información adecuada en archivos o expedientes, para que se tome una decisión apegada a los estudios mínimos necesarios para una decisión de tal magnitud.

Además, no se puede dejar de mencionar el hecho de conveniencias políticas e intereses personales en la toma de decisiones en materia urbana, decisiones que afectan a en muchas ocasiones los servicios públicos y en general el nivel de vida de los habitantes del municipio.

Las decisiones en el ámbito urbano ya no deben estar basadas sólo en cuestiones políticas o electoreras, que sin ser ilegales, si están orientadas a satisfacer ambiciones de inmobiliarias, privando en el futuro a los habitantes de un municipio ordenado.

El Organismo Municipal de Planeación Urbana tendría como principal objetivo ser un instrumento técnico para la realización de la Planeación Urbana en el Municipio de Nicolás Romero, con participación de la ciudadanía y de las instituciones educativas de nivel superior, con visión de largo plazo, que trascienda los períodos de las administraciones municipales.

Por ley los ayuntamientos tienen que presentar un plan de desarrollo municipal, en él plasman las metas que quieren alcanzar en tres años de gobierno, sin embargo, cada administración puede cambiar el rumbo trazado tantas veces como les sea conveniente, esto no permite la continuidad de proyectos exitosos o a un largo plazo, y la materia urbana no puede ser la excepción, lo que convino a la administración 1997-2000, no concuerda con lo planeado en el 2003, aunque existían programas exitosos.

Es por eso que el organismo debe ser descentralizado, buscando que cuente con presupuesto propio, sin embargo en sus primeros seis años, deberá

sobrevivir con la partida económica que el gobierno municipal en turno le otorgue.

A continuación se citan algunos de los conceptos básicos que deberá contemplar el organismo:

- Organismo público descentralizado de la esfera municipal.
- Consultor del Municipio en materia de planeación urbana.
- Autonomía en la toma de decisiones.
- Deberá ser encabezado por un consejo con participación de ciudadanos.
- Desfase entre gobiernos municipales para la elección del Director y del Consejo (Lo cual deberá ser autorizado por la legislatura del Estado).
- Patrimonio y personalidad jurídica propios (Cuando ya sea sustentable el proyecto).
- Personal calificado y tecnología de punta.
- Entidad de reflexión e investigación con una orientación científica.
- Deberá preparar proyectos estratégicos.
- No realizará trámites para autorización de acciones urbanas (Construcciones nuevas, subdivisiones, licencias, etc.).
- Potenciar la capacidad de gestión financiera y urbana del municipio (Gestionar programas y recursos federales en materia urbana).
- Incluir a través de la consulta la participación ciudadana en las diferentes fases de los planes y proyectos.
- Trabajar en los temas esencialmente municipales en materia urbana.

7.2.1.1. Misión:

Proveer los planes y proyectos urbanos que Nicolás Romero requiere, con visión de largo plazo, continuidad y participación de la ciudadanía e instituciones educativas a nivel superior (Imagen 81).



Imagen.- 82

7.2.1.2. Visión:

Ser un organismo que impulse el desarrollo urbano sustentable y la ordenación del territorio, utilizando las mejores y más modernas herramientas y técnicas de planeación y diseño, buscando aumentar la calidad de vida y la competitividad en el municipio, además de contar con un equipo humano capaz de cabildear en las esferas locales con los líderes sociales.

7.2.1.3. Organización:

- Junta de Gobierno
- Consejo Consultivo
- Director General
- Contralor

7.2.1.3.1 Junta de gobierno.

Composición:



7.2.1.3.2 Consejo consultivo.

Consejeros:

- Gobierno municipal
 1. Presidente municipal constitucional.
 2. Secretario técnico.
 3. Regidor de mayoría.
 4. Regidor de mayoría.
 5. Regidor de representación.
 6. Director General de Desarrollo Integral Humano.

Los regidores preferentemente que pertenezcan a las comisiones de obras públicas, desarrollo urbano o servicios públicos.

- Consejeros ciudadanos.
 1. Presidente del COPLADEMUN (comisión de planeación para el desarrollo municipal)
 2. Colegio de Ingenieros Civiles en el Edomex.
 3. Universidad Tecnológica Fidel Velásquez
 4. Colegio de Arquitectos.
 5. Cámaras empresariales.
 6. COPACIS (consejos de participación de la región y colonias en estudio)
 7. Colegio de Abogados.

Consejeros con voz y voto 13 en total.

En caso de empate el presidente municipal contará con voto de calidad.

- Invitados permanentes:
 1. Ciudadanos
 2. Organismo de agua potable (SAPASNIR)
 3. Director del Instituto
 4. COPACIS
 5. Director de Protección Civil

De ser necesario, tendrán sólo derecho a voz.

7.2.1.3.3 Contralor.

El contralor tendrá la función principal de vigilar que los trabajos tanto del consejo consultivo y de la junta de gobierno, sean apegados a las leyes y reglamentos en materia, antes de que los resultados sean pasados a los integrantes del H. Ayuntamiento para su aprobación en sesión de cabildo.

7.2.1.4 Áreas operativas.

Para el funcionamiento del organismo de Planeación Urbana se considera una estructura mínima compuesta por seis áreas:

- Estudios y Proyectos
- Vialidad y Transporte
- Estadística e informática.
- Comunicación y participación social.
- Administrativo.
- Director general (cabeza del organismo).

7.2.1.4.1 Estudios y proyectos.

Esta área tendrá la obligación de realizar los estudios necesarios para llevar a cabo un ordenamiento territorial acorde a las necesidades que vive el municipio, Proyectos urbanos y arquitectónicos (diseño urbano, micro-planeación, imagen urbana, edificios públicos), Estudios Urbanos y Regionales (suelo, vivienda, equipamiento, ambientales, etc.), Proyectos de infraestructura y servicios públicos (drenaje pluvial, rellenos sanitarios, pavimentación, etc.).

En general trabajos tendentes a propiciar mejores condiciones de vida a los habitantes del municipio, por citar algunos:

- Aprovechar la infraestructura subutilizada.
- Proponer para las zonas de crecimiento futuro, los conductos que servirán como colectores principales.
- Estudio integral de drenaje pluvial.
- Red de Pavimentos.
- Ejes Estructurales (vialidades a futuro).
- Modernización de vialidades.
- Pequeñas Obras de Liga.
- Puentes.
- Pavimentación en tu Colonia.

- Centros culturales.
- Bibliotecas.
- Centros de abasto.
- Corredores industriales.
- Delimitaciones boscosas.
- Regularización en la tenencia de la tierra.
- Acuerdos con gobiernos estatal y federal.
- Ubicación de gasolineras.
- Centros de servicio.
- Centros comerciales.
- Hospitales.
- Clínicas municipales.
- Centros DIF.
- Etc.

Es importante aclarar que dichos proyectos se conciben a mediano y largo plazo, ya que el presupuesto destinado por el Ayuntamiento a las direcciones OPERATIVAS en materia urbana, ha sido insuficiente, además, lo desordenado en más de cien años, no tendrá una solución en un trienio.

Pero si se pretende dejar estudios que podrán ser llevados a cabo en la medida de la existencia de recursos, y sobre todo por la presión que ejerza la sociedad civil organizada.

En materia de estudios se deberá diseñar o elaborar la normatividad e instrumentos jurídicos (reglamentos y normas de desarrollo urbano y construcción) de índole municipal, reglamentos complementarios en materia de accesibilidad para personas con capacidades diferentes, proyecto de reglamento de Imagen Urbana, etc., mismos que se presentarán a la comisión de revisión y actualización de la reglamentación municipal (del H. Ayuntamiento).

7.2.1.4.2. Vialidad y transporte.

Definirá las acciones para el mediano y largo plazo que permitan mejorar el sistema de vialidad y transporte del municipio de Nicolás Romero, acorde con las exigencias de modernización y del desarrollo social de su población.

En estas acciones se incluyen los estudios y proyectos de señalización, construcción de nuevas vialidades, reordenamiento de comercio informal, creación de bases y paraderos de transporte público, etc.

7.2.1.4.3. Estadística e informática.

Ésta será una de las áreas con mayor carga de trabajo y de mayor importancia en el futuro, de su trabajo dependerá la proyección en el tiempo de los trabajos del organismo, de las premisas en la toma de decisiones y en general de la información necesaria para los trabajos del organismo.

Deberá realizar estudios de la información urbana (estadística, documental y cartográfica) existente, su correlación y principalmente de su actualización, elaborar atlas de riesgos del municipio de Nicolás Romero, cartografía urbana de la localidad municipal, usos de suelo, equipamientos, áreas verdes, infraestructura, estadísticas de accidentes de tránsito, transporte público, redes de agua, catastral, etc.,(Imagen 82).

Quizá surja la inquietud de pensar ¿por qué hacer estos estudios y no basarse en los del INEGI o los que publica el gobierno Estatal?

Bueno de hecho no se descarta toda, sin embargo, es importante mencionar que hasta este día, el gobierno municipal no ha clasificado y mucho menos ordenado la información del archivo municipal, lo que se traduce en mala información.

A lo anterior hay que agregar que como se mencionó en capítulos anteriores, la información encontrada carece de actualización y sobre todo son datos OFICIALES, es decir, muchos de ellos son FALSEADOS debido a que la verdad implicaría elevar el presupuesto asignado al municipio, además es posible que rebele corruptelas consumadas de gobiernos anteriores.



Imagen 83

7.2.1.4.4. Comunicación y participación social.

Esta área tendrá como principal objetivo contribuir a la formación de una cultura urbana (difusión de temas trascendentes), a través de reuniones en comunidades, exposiciones en diferentes foros, talleres de consulta pública, documentos impresos, radio, televisión, etc.

7.2.1.4.5. Administración.

Se encargará de las labores administrativas del organismo (personal, documentación, nómina, etc.), pero principalmente de la elaboración de convenios con instituciones educativas de nivel medio superior y superior, para que con la ayuda del personal humano (estudiantes) se realicen a cabo los trabajos del organismo desantralizado, ésto por la razón principal de que se carece de recursos económicos.

Los recursos económicos son escasos, e invertirlos a largo plazo en algo que los gobernantes en funciones no verán en resultados dentro de su mandato, complica la ya difícil tarea de hacerse de dinero para los trabajos necesarios.

Se necesitará de sensibilidad política, de visión a largo plazo y de no desviar recursos con miras electorales. Es por ésto de que se requerirá de apoyo por parte de las instituciones educativas en especial la UNAM, los alumnos necesitan realizar por ley un servicio social, este organismo podrá brindar la oportunidad de llevarlo a cabo en un menor tiempo, ya que si en un cabildo se aprueba que se considere un proyecto específico para acreditarlo, no será necesario la permanencia de los alumnos por mucho tiempo y si avalar las horas que necesitan para cubrir su requisito.

Este organismo no pretende duplicar labores de la administración municipal, tampoco hacer el trabajo que por ley le corresponde al gobierno local, más bien tiene como función ser una alternativa de consulta real en la búsqueda del orden urbano para el municipio, por esa razón y para evitar tentaciones políticas, los integrantes del mismo durarán en el cargo tres años, pero en ningún momento la elección de los integrantes y su periodo de trabajos, deberán coincidir con un solo gobierno municipal, es decir, si constitucionalmente la autoridad local gobierna por tres años, el organismo será renovado a la mitad de este tiempo. (Imagen 83).

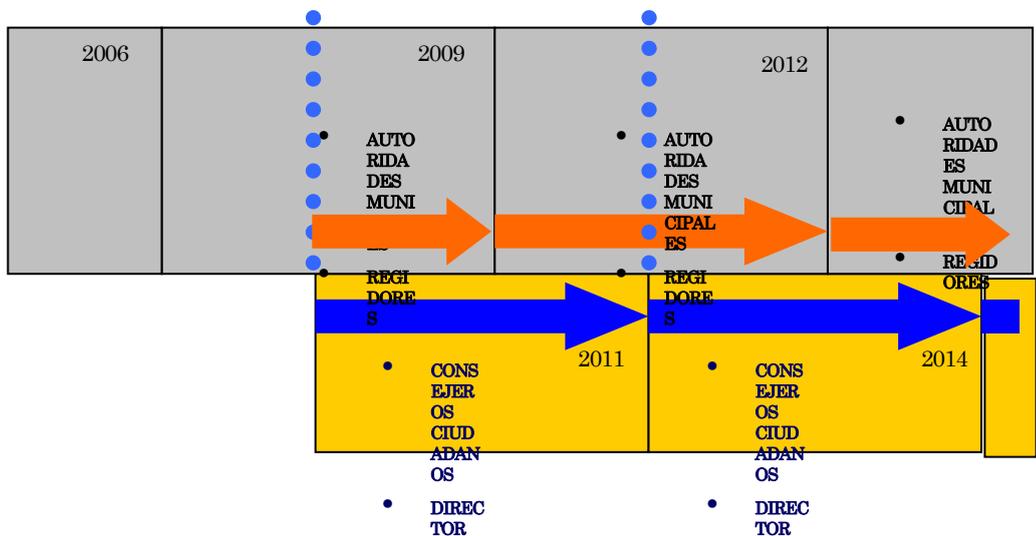


Imagen 84.- Cronograma de elección de integrantes del organismo.

Las decisiones finales seguirán en manos de la máxima autoridad local, es decir, el H. Ayuntamiento (presidente, síndico y regidores).

Los proyectos o estudios serán propuestos por el director a la junta de gobierno, misma que solicitará la opinión del consejo consultivo, una vez aprobada alguna propuesta, será presentada a los integrantes del ayuntamiento para su análisis y posible aprobación en sesión de cabildo. (Imagen 84).

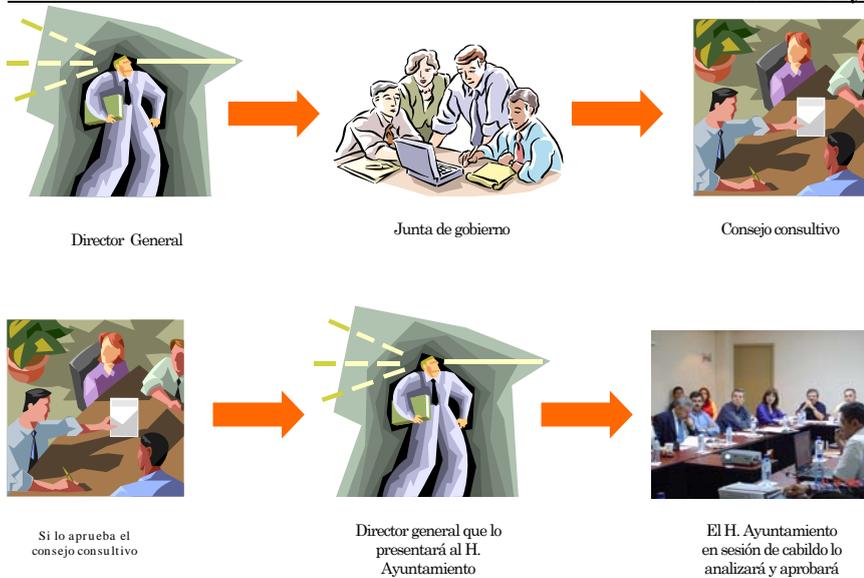


Imagen 85.- Diagrama de análisis y aprobación de propuestas.

La planeación buscará la identificación e los fenómenos y problemas más representativos del territorio municipal a efecto de poner énfasis en lo estratégico, centrando la atención en proyectos específicos de gran impacto, evitando con ello distraer la atención y recursos en un universo de acciones de importancia quizá menor (proselitismo político permanente), lo que a su vez ayudará a obtener resultados mensurables que puedan ser evaluados.

La necesidad de cumplir las responsabilidades administrativas a corto plazo (tres años) establece la necesidad de que el quehacer gubernamental se conduzca con eficiencia y eficacia, en un marco de excelencia, logrando realizar acciones que construyan el futuro factible del municipio, buscando siempre el bien común de sus habitantes.

La planeación estratégica en el ámbito urbano resulta hoy día para el municipio, un proceso impostergable de análisis de la problemática municipal, para desarrollar la programación, presupuestación, evaluación y control de la actividad gubernamental enfocada a un mejor crecimiento urbano de la localidad y de la región estatal.

De ésta manera, la planeación urbana es uno de los factores claves para el éxito del gobierno municipal, ya que constituirá parte fundamental de un

proyecto POLITICO con multiplicidad de iniciativas en la búsqueda de un municipio ordenado y generoso.

7.2.2. Firma de convenios de colaboración con instituciones educativas de nivel superior.

Otra propuesta en la búsqueda de mejorar las condiciones de vida en materia urbana en el municipio de Nicolás Romero, lo constituye la implementación de un programa municipal que deberá ser operado y supervisado por la Dirección General de Desarrollo Urbano, Ecología, Obras y Servicios Públicos, a través de la Dirección de Desarrollo Urbano y la Dirección de Obras Públicas.

Este programa consiste en celebrar convenios con las diferentes instituciones de enseñanza superior de la zona, dónde se impartan las licenciaturas en Ingeniería Civil y Arquitectura, entre ellas se encuentran principalmente la U.A.E.M. (Universidad Autónoma del Estado de México Campus Atizapán de Zaragoza), la FES Acatlán (Facultad de Estudios Superiores), UNITEC (Universidad Tecnológica Campus Atizapán de Zaragoza), TEC de Monterrey (Tecnológico de Monterrey Campus Estado de México); dicho convenio consistirá en suscribir un acuerdo para que los estudiantes puedan realizar su servicio social en el Ayuntamiento de Nicolás Romero, en las áreas citadas anteriormente.

En dicho servicio social, los estudiantes estarán en la posibilidad de desarrollar conocimientos adquiridos en las aulas en el área urbana, de tal manera que apoyándose en el recurso humano de los estudiantes, el gobierno municipal podrá realizar estudios y proyectos tendentes a buscar una solución al crecimiento urbano desordenado, una imagen urbana adecuada para el momento y para un futuro no muy lejano, proyectos ejecutivos de obras publicas (pavimentaciones, centros recreativos, estaciones de bombero, módulos de seguridad, colectores pluviales, redes de drenaje y alcantarillado, etc.), buscando una armonía funcional y visual entre ellas.

El presupuesto municipal destinado a las áreas administrativas antes mencionadas, no ha permitido un verdadero desarrollo de la **subdirección de proyectos y concursos (dependiente de la dirección de obras publicas)**, limitando su función a convertirse en una dependencia de elaboración de licitaciones para obras del gobierno en turno, supervisión de las mismas y en algunos casos investigación de obras no ejecutadas en gobiernos anteriores.

La elaboración de proyectos a mediano o largo plazo no es una característica del gobierno actual, sin embargo, con este programa se busca que con poco recurso económico destinado principalmente a nómina y recursos materiales (computadoras, ploters, papelería en general, traslados, y combustibles), y con un gran recurso humano: **los estudiantes**, se cuente con una gran herramienta para hacer estudios y proyectos que puedan trascender.

En capítulos anteriores se mencionó que en este municipio no existe armonía visual en obras tanto privadas como públicas, que lo mismo les resulta a las autoridades locales el construir módulos de seguridad con elementos prefabricados que con ladrillo aparente, o aplanados de diferente color, o entre pavimentar una calle con concreto asfáltico y a la mitad de la misma (sin razón técnica) hacerlo con concreto hidráulico, beneficiando principalmente a los constructores.

Los estudiantes contribuirían de gran manera al desarrollo armónico de la ciudad y las colonias aledañas, principalmente en aquellas dónde aún existen grandes extensiones de terreno, pero el proyecto no es tan ambicioso como para suponer que se cambiarán las condiciones de vida de los habitantes de manera inmediata, es más, los proyectos serán planteados para llevarse a cabo en administraciones futuras, es decir, los futuros arquitectos e ingenieros podrán elaborar un manual que quizá pueda transformarse en reglamento en materia de nuevas construcciones en el centro de la ciudad, un manual o guía para futuras edificaciones en materia de módulos de seguridad, dando una imagen de que refleje el verdadero objetivo de la corporación y no solo los COLORES del partido del gobierno en turno.

Se podrán hacer levantamientos de TODAS las calles a las que les falte pavimento, drenaje, agua o cualquier otro servicio público, para elaborar un atlas de necesidades en equipamiento, y en base a ésto, los que toman las decisiones (cabildos) cuenten con una herramienta valiosísima para normar su criterio, y no sólo basarse en lo que conocen, por que es importante mencionar que muchos de los actuales gobernantes, no tienen la menor idea de cuantas colonias hay y de los problemas que existen en la más desprotegidas.

Los proyectos ejecutivos de futuras estaciones de bomberos y protección civil se podrán realizar con este programa, y en un futuro no muy lejano, sólo se tendría la necesidad de actualizar costos, y quizá algunos requerimientos de funcionalidad del mismo, pero ya se contaría con un proyecto sólido.

Ahora bien, tampoco se trata de que se proyecte algo y no sufra modificaciones, no!, ésto atentaría con un principio humano de cambio y mejora de las condiciones sociales y por ende urbanas, además, a los futuros arquitectos no les agradará eso, ellos son buenos para dar su toque personal a cada obra.

Los gobiernos municipales futuros podrían beneficiarse de un programa de esta índole, se necesitará de visión de estado, visión y disposición política al cambio al creer que los gobiernos futuros deberán superar lo hecho hasta hoy, pero más aún, la generosidad humana para creer en los futuros profesionistas, ya que un servidor considera que ellos cuentan con algo que muchas veces con el transcurso de los años se pierde, que al entrar al **gobierno** se extravía, que la sociedad en su constante afán de satisfacer las necesidades básicas llega a absorber, me refiero, a la capacidad de SOÑAR, soñar en un México diferente, soñar en ver algún día, que el proyecto realizado cuando aún eran estudiantes, en un futuro, sea una realidad.

En la dirección de desarrollo urbano y en la de obras públicas se cuenta con personal certificado en las áreas de estructuras, costos, hidráulica, construcción, administración, leyes, etc., por lo que la responsabilidad final del proyecto recaerá siempre en personal legalmente autorizado (con título profesional) para ejercer las profesiones relacionadas a la dinámica urbana.

Los jóvenes tendrían una gran ventaja, no necesitarían estar muchas horas realizando su servicio social, ya que se trabajaría por proyectos, concluido uno, cumplirían con el requisito legal.

7.2.3. Implementación de un programa de regularización en materia de Tenencia de la Tierra y de vigilancia contra el fraccionamiento clandestino.

Como se mencionó en capítulos anteriores, Nicolás Romero ha sido un paraíso para los fraccionadores clandestinos y para los invasores de predios, lo que ha originado un problema de mala traza de colonias, escasez de servicios públicos y sobre todo, la no contribución a las arcas municipales de más de la mitad de las viviendas existentes, por el simple hecho de que no se les puede registrar en el catastro excepto de forma voluntaria, es decir, viven de forma irregular, sin la certeza jurídica de su patrimonio, además, de los registrados en el padrón más de 60% no pagan.

El gobierno del Estado de México ha hecho grandes esfuerzos en materia de regularización de predios dentro del municipio a través de la desaparecida CRESEMM y hoy día IMEVIS, se han regularizado varias colonias, sin embargo,

el trabajo de estas dependencias se ha centrado en GRANDES colonias o dónde se ha facilitado localizar a los legítimos propietarios, dejando varios y extensos remanentes, que exigen servicios públicos, pero viven de forma irregular.

En la subdirección de Tenencia de la Tierra dependiente de la DGDUEOSP, se han venido haciendo algunos trabajos en materia de regularización de predios, sin embargo, hasta la fecha, no se le ha brindado el apoyo necesario par la correcta realización de las actividades en busca de incorporar el patrimonio de varias familias a la vida legal, es decir, la certeza jurídica de su patrimonio.

Es necesario la implementación de un programa que coadyuve a los trabajos que viene realizando el actual IMEVIS, dicho programa se enfocaría a que la subdirección de tenencia de la tierra fuese una dependencia intermediaria entre los ciudadanos ante el IMEVIS y el Registro Publico de la Propiedad, de tal forma que la dependencia municipal recopile y ayude a tramitar toda la documentación necesaria parA iniciar el tramite tendente a regularizar la situación jurídica en que viven los habitantes del municipio en materia de la tenencia de la tierra, debido a que el Ayuntamiento carece de facultades para realizar la regularización por si mismo.

El gobierno municipal en aras de buscar una captación vía predial en un futuro, tendrá que invertir en un programa se esta índole tarde o temprano, porque primero deberá regularizar la tenencia de la tierra y luego las construcciones que existen en dichos predios, debido principalmente a que las leyes vigentes, exigen que para poder regularizar una construcción, se necesita presentar el TITULO propiedad debidamente inscrito en el registro público de la propiedad.

Sumando esfuerzos con el gobierno del estado, la labor en materia será más sencilla, pero también dependerá de la visión de los gobernantes en turno, ya que la inversión económica y humana, no se verá reflejado en su periodo de gobierno.

Implementar un programa de vigilancia contra los fraccionadores clandestinos será de vital importancia debido a que día a día muchas familias son engañadas, lucran con su necesidad al venderles predios sin las autorizaciones correspondientes y en la mayoría de las veces, sin ningún servicio público, lo que genera a largo plazo problemas para su patrimonio, pero también al gobierno municipal.

Debido al poco presupuesto asignado a esta dependencia no se ha podido atacar el problema de fraccionamientos clandestinos, y aunque es un delito penal en el Estado de México fraccionar o subdividir lotes, esta actividad está a la orden cada día debido a la complicidad de funcionarios y sobre todo a la necesidad creciente de la demanda de vivienda a muy bajo costo.

Es importante señalar que la subdirección de tenencia de la tierra conoce de varios casos de fraccionamiento ilegal cuando éstos ya fuerón consumados, es decir, los adquirientes acuden a las dependencias municipales la mayoría de las veces cuando ya fueron citadas por autoridades de desarrollo urbano, por construir sin la licencia requerida, entonces se les solicita su título, y al solo presentar un contrato de compra venta (la mayor de las veces sin protocolización ante notario), son canalizados a la subdirección en comento, donde los ciudadanos se enteran que legalmente no han adquirido nada.

Es importante mencionar que muchas ventas o la promoción de lotes se hacen principalmente los días sábado y domingo, días no laborables por el personal adscrito a la subdirección de tenencia de la tierra, lo que complica la labor de vigilancia.

Y en verdad no se necesita mucho presupuesto, con cinco personas, un vehiculo y recursos para volantes, mantas, trípticos etc. (material para informar a la gente que antes de adquirir cualquier predio, acudan a las oficinas municipales correspondientes), serían suficientes para iniciar un programa, que en verdad, daría muy buenos resultados en muy poco tiempo.

7.2.4. Participación Ciudadana de forma permanente en la construcción de la obra publica.

La obra publica en el municipio de Nicolás Romero durante los últimos 20 años se ha centrado principalmente en pavimentaciones de calles, construcción de redes de drenaje, agua potable y aulas escolares, es decir, la inversión en infraestructura que permita un desarrollo vial sustentable, una adecuada distribución de agua u obra viales, ha sido prácticamente nula.

Esta tendencia seguirá imperando debido a que día a día llegan más habitantes al municipio, surgen nuevas calles, más manzanas y en poco tiempo una colonia nueva, con la carencia de todos los servicios básicos.

En el trienio de 1997-2000, se realizaron más de 1500 obras, de éstas, más de 1000 fueron pavimentaciones con concreto hidráulico, con la

modalidad de que el gobierno municipal aportó la mitad del cemento requerido y todos los agregados, los beneficiados aportaron el cemento faltante y **la mano de obra**.

Es cierto que los gobiernos tienen la obligación de proveer de los servicios necesarios para que los habitantes vivan decorosamente, sin embargo, las necesidades superan por mucho la capacidad del presupuesto destinado para cada año.

Si a lo anterior le sumamos el desvío de recursos públicos a otros fines y las corruptelas de varios políticos, la capacidad real de respuesta se reduce a muy poca.

Principalmente por la carencia de recursos que puedan satisfacer todas las demandas de los habitantes, es imprescindible que de forma subsidiaria se trabaje en la construcción de la mayoría de las obras públicas necesarias en el municipio.

Debe implementarse un programa permanente (que trascienda las administraciones), que permita hacer más con menos, que no privilegie a las empresas constructoras, sino que busque un equilibrio.

A continuación se mencionan algunos lineamientos mínimos que deberán observarse:

- Podrán participar en el programa todos los vecinos interesados en mejorar las condiciones de infraestructura vial de su calle, organizándose para canalizar su petición a través del Consejo de Participación Ciudadana de su colonia.
- El Ayuntamiento destinará una partida presupuestal para la adquisición de materiales: cemento, arena y grava, que serán otorgados a la comunidad para construir guarniciones, banquetas y pavimentos.
- Para el caso de guarniciones y banquetas se solicitará una aportación que determinarán las autoridades por cada bulto de cemento requerido para estos trabajos, los agregados se entregarán gratuitamente. Por su parte, los vecinos aportarán la mano de obra.

- Para el caso de pavimentos, se solicitará haber realizado previamente la construcción de guarniciones y banquetas, y que cada lote cuente con drenaje y por lo menos la preparación para una futura introducción de agua potable, el ayuntamiento otorgará todos los materiales de forma gratuita y la comunidad aportará la mano de obra.
- La diferencia con otros programas de este tipo radica en la supervisión técnica de los trabajos que realiza el ayuntamiento, a través de la Dirección de Obras Públicas, cuando se reciba la petición, personal del área de Obras realizará el levantamiento correspondiente, cuantificará las cantidades de materiales de acuerdo a la proporción requerida, determinará el costo de la aportación por cada vecino en función de los metros cuadrados de banqueta y los metros lineales de guarnición que estén frente a su lote, supervisará la aplicación de los materiales de manera conjunta con el COPACI (concejo de participación ciudadana), quien hará responsable a un vecino beneficiado de la correcta aplicación.
- De igual forma se realizará el trazo de la calle, las nivelaciones necesarias y se apoyará con el retiro de los materiales producto de los trabajos de pavimentación realizados.
- En la construcción de redes de drenaje y agua pública se seguirá una secuencia similar.
- En la construcción y mejora de aulas y módulos sanitarios, si los trabajos por monto o complejidad, no lo pueden hacer los beneficiados, las autoridades determinarán la cantidad económica que aportarán misma que será ingresada a las arcas municipales.

Vale la pena destacar que en caso de predios de carácter municipal o de infraestructura educativa, social o cultural, no aplicará la aportación establecida para guarniciones y banquetas.

Si el Ayuntamiento sigue decidiendo aplicar los recursos para ejecutar la obra mediante contrato (como en los últimos seis años), solo se podrá abarcar una quinta parte de la obra que podría ser ejecutada por este programa.

El éxito del programa radicará en la coordinación entre la Dirección de Obras Públicas, los Consejos de Participación Ciudadana y los vecinos beneficiarios de las obras, quienes encontrarán en este programa una alternativa

más rápida para ver mejoradas las condiciones de su comunidad, respetando las preferencias políticas de cada persona y teniendo como única meta mejorar el nivel de vida de los habitantes.

La corresponsabilidad será un factor determinante, no se entregarán los materiales indiscriminadamente, no se dejará sola a la comunidad para ejecutar sus trabajos, siempre deberán ser supervisadas por las áreas técnicas, y quizá si el dinamismo lo permite se podrán dar extras a la construcción, como concreto estampado, color o un diseño propio, pero buscando armonía con el medio.

Estás son solo algunas propuestas que lejos de ser un tratado urbanístico, o un manual de operación de alguna dependencia, buscan ser un punto real de partida para un gobierno municipal que tenga una verdadera visión humanista, que realmente trabaje por mejora las condiciones de su pueblo.

7.3. El espacio público

Este es el principal objetivo del presente estudio, y es dónde los resultados de las alternativas antes citadas se reflejarán en mejora de las condiciones de vida de los habitantes del municipio.

Con la creación de un órgano descentralizado se tendrá la oportunidad histórica de **iniciar** a planear el futuro urbano de este municipio de una forma óptima y sustentable, dónde se implementen políticas públicas que garanticen el cumplimiento de los planes establecidos.

Una adecuada planeación podrá indicar dónde se deben de respetar las restricciones de urbanización tendentes a garantizar la existencia de espacios públicos abiertos, pensar en tener por lo menos un parque municipal, capaz de dar servicio a todos los habitantes de este municipio, y que permita la integración social en beneficio de los habitantes.

Sin embargo contar con adecuados espacios públicos, la exigencia de los mismos y sobre todo, la participación de los habitantes en la construcción, mantenimiento y un adecuado uso de los mismos, sólo será posible si antes si ponen en funcionamiento otros programas integrales.

Un órgano municipal de planeación urbana será el inicio de un largo trayecto en la vida pública de este municipio, los ingenieros civiles están en la oportunidad de diseñar estrategias capaces de integrar a diferentes disciplinas y

sobretudo la participación ciudadana, enseñar a los habitantes y dirigirlos en los trabajos para rescatar sus áreas de donación, sus áreas verdes, jardines, etc.

Cuando los habitantes participan en la transformación de su entorno urbano, cuando se les toma en cuenta en la toma de decisiones y prioridades, se vuelven coparticipes en toda la vida pública de un municipio, valoran las obras que ellos han hecho con su esfuerzo, sin olvidar que la responsabilidad de la obra publica es obligación del estado, pero si trabajando de forma subsidiaria.

Si se hace un gran esfuerzo en planear para el futuro y hacer una proyección urbana adecuada, y al mismo tiempo se impulsa un programa de regularización de la tenencia de la tierra, dónde se señalen y la gente conozca de una forma precisa, cuales serán las áreas de convivencia, los habitantes serán los principales guardianes de esas áreas, sin embargo, antes de ésto se deberá satisfacer las necesidades básicas de agua, drenaje, pavimentación y alumbrado, para que en un tiempo inmediato, los pobladores tengan el firme interés de crear áreas verdes dignas de ser visitadas.

Con los acuerdos de colaboración entre las autoridades municipales y educativas, los alumnos tendrán la oportunidad de desarrollar los conocimientos adquiridos en las aulas e impulsar proyectos integrales de mejora a los espacios públicos, pero no sólo en materia de proyectos y construcción, si no que podrán medir o vivir el desarrollo humano que genera contar con parques, jardines, áreas verdes, canchas de fútbol, etc.

El avance o desarrollo comunitario se verá reflejado en el empoderamiento comunitario, que es la creación y apoyo de procesos tendientes a formar comunidades autosuficientes; mecanismo que se ha transformado en los últimos tiempos en una parte integral del proceso de desarrollo de América Latina y que constituye hoy por hoy una herramienta importante para diseñar e implementar políticas efectivas de reducción de la pobreza, impulso al desarrollo regional y promoción de la autogestión, si detonamos consciencias, detonaremos el desarrollo de comunidades.

Estoy convencido que hoy en día el Ingeniero Civil debe hacer propuestas integrales para transformar el entorno, participar (proponiendo y no sólo siguiendo ordenes) en el cambio social que vive nuestro país, creo que se debe tomar muy en serio los alcances y consecuencias que pueden tener las decisiones que se tomen tanto en el ámbito técnico como el social.

Un ejemplo de lo anterior tiene que ver con las decisiones que se deben tomar en el predio que alberga lo que hace algunos años aún era el vaso de la presa en San isidro la Paz, que alimentaba del vital liquido a la fabrica de Casimires San Ildefonso, y que desde hace cinco años se ha ido rellenando con el fin de contar con una cancha de fútbol y un lugar de esparcimiento para los habitantes de San isidro la Paz (Imagen 86).



Imagen.- 86 Vaso de la presa San Isidro, hace 5 años.

Este lugar ha ido cambiando su imagen en poco tiempo, la orilla de el vaso ya se regularizo y los habitantes de las casas que aparecen en la imagen, cuentan con una escritura publica, al ir construyendo los vecinos de esta y otras colonias, la tierra excavada es vertida en la presa, con el fin de rellenar el sitio y contar con una cancha (imagen 87).



Imagen.- 87 Vaso de la presa San Isidro 2006.

El no poner la debida atención por parte de las autoridades a este sitio, generará problemas de inundaciones, pleitos entre vecinos y si se descuidan, hasta fraccionamiento de predios habrá.

Recordemos que es el paso natural de un río, el tipo de suelo no permite una construcción sin cumplir con ciertas especificaciones, sin embargo, al hacer un proyecto integral, un buen sistema de captación de aguas, un drenaje diseñado, una correcta cimentación, etc., permitiría contar con un digno espacio publico para ocho colonias circundantes

La adecuada instrumentación de cualquiera de las propuestas planteadas, implicará la participación profesional de muchas personas y la toma de decisiones, muchas que no serán nada populares, sin embargo, el aplazamiento de cualquier medida tendente a mejorar las condiciones urbanas de el Municipio de Nicolás Romero, lo único que generará es un desorden mayor y una desintegración social lamentable, que podría contaminar a los Municipios conurbados.

Conclusiones.

8. Conclusiones.

El presente trabajo se escribe en los momentos más cruciales para la vida social del municipio Nicolás Romero, son momentos cruciales para este municipio, porque no obstante haberse convertido en “ciudad” dos años antes de terminar el siglo pasado, su creación intempestiva no permitió una preparación y planeación acorde a la nueva realidad de sus habitantes para encarar el futuro; a tal grado que, mientras que en muchas ciudades del mundo los avances científicos se presentan como la base fundamental de la vida cotidiana, en Nicolás Romero, por el contrario, son manifiestos los resultados de una tradicional idiosincrasia, contraria a la cultura racional, opositora al progreso.

Mientras que en otras ciudades del mundo se ha creado la capacidad para transformar la naturaleza por medio de su sistema educacional y ponerlo al servicio de los habitantes en la búsqueda de mejores condiciones de vida, en Nicolás Romero las autoridades locales aún desconocen los métodos para observar los problemas cotidianos de sus habitantes, problemas sociales producto en gran medida de una mala planeación urbana, es aquí, donde el desarrollo del mundo pasa inadvertido para los habitantes de este municipio-dormitorio que, por su misma condición, sólo es una apática consumidora de la modernidad y, por ende, incapaz de producir progreso.

La problemática urbana que vive el municipio de Nicolás Romero no es otra cosa que la derivada de la historia del urbanismo en México, no es una característica exclusiva que haga diferente a los habitantes de Nicolás Romero del resto de los demás; más bien, es el reflejo municipal de toda una problemática nacional y de la forma en que afecta a cada una de sus células básicas, el municipio.

El comercio ambulante se ha convertido en un problema económico nacional por haber sido producto de una equivocada política económica que le permitió no sólo su sobrevivencia, sino también convertirse en una fuerza política con la capacidad suficiente para rebasar al Estado, lo grave para los habitantes de Nicolás Romero no es el comercio ambulante en si mismo, sino que por ser el comercio la actividad económica más importante, y al carecer de industria, cualquier crisis económica que se suscite a nivel nacional le afectará doblemente por ser un municipio dormitorio y, por ende, será doblemente doloroso.

El fracaso de la industria tiene sus raíces históricas desde su configuración en el periodo porfirista y su desconfiguración en la Revolución Mexicana y desde 1930 hasta la fecha, su dependencia política tutelar al Estado Mexicano y su dependencia financiera del extranjero. Pero este fracaso nos muestra que el municipio no es un ente aislado y ajeno a todo el contexto nacional, es a partir de esta problemática que el municipio de Nicolás Romero debe plantear su futuro, su crecimiento y su desarrollo como ciudad. Es decir, considerar en primer lugar que lo único que lo hace diferente del resto de los demás municipios es el hecho de que su sistema de vivienda se construyó al estilo de las viejas ciudades orientales; amurallando su campo y con una sola ruta de acceso para todo su territorio. En segundo lugar, que en términos de municipio, se encuentra ante una coyuntura histórica de competitividad nacional con los demás municipios en la solución de los actuales problemas que aquejan a la sociedad, para no arrastrarlos en su futuro crecimiento a riesgo, claro está, de repetir la historia del urbanismo en México.

También está el fracaso de las políticas públicas municipales, que lejos de permitir un desarrollo armónico sustentable, han terminado detonando colonias “acartonadas” que día a día aparecen en la periferia de la ciudad, es innegable el papel de los gobiernos municipales en este aspecto, con un apetito feroz de contar con ciudadanos que legitimen sus actos, han sido capaces de depositar en prenda el futuro de los habitantes a tener un espacio ordenado para desarrollarse.

La ciudad en Nicolás Romero es infeliz testigo de las consecuencias de improvisación y de carencia de la planeación en lo referente a las áreas verdes urbanas. La estructura verde existente es básicamente la que se creó en los años 20, con algunas adiciones y si muchas **sustracciones que nunca compensaron el crecimiento desmesurado de la ciudad, los vecinos se siguen preguntando cómo pudo justificarse la existencia de miles de licencias de construcción en gran parte del territorio municipal sin exigir áreas verdes, lo que eliminó de forma alarmante el espacio público.**

La gestión metropolitana constituirá para el municipio de Nicolás Romero un espacio privilegiado para la construcción de nuevas relaciones de gobernabilidad urbana de carácter democrático, para la planificación, el desafío fundamental consistirá en crear un espacio de articulación entre la planificación territorial al nivel nacional (que puede en algunos casos asumir la forma de ordenamiento territorial) y la planificación de los espacios locales (representado por el municipio), incorporando los procesos de globalización.

En el caso de la regulación urge crear ante todo los instrumentos de intervención sobre los procesos de carácter metropolitano (por ejemplo el transporte público o el manejo de los desechos sólidos), combinando la regulación de los usos de suelo del territorio con del tipo de actividades.

Respecto de la administración, el desafío central será la organización de una institucionalidad flexible capaz de coordinar las diferentes acciones a través de sus dependencias u órganos de gestión, que incorporen las visiones, discusiones y prácticas de los distintos actores.

Y para la inversión, el desafío es doble: recuperar, pero a la vez relocalizar en el territorio, los sitios adecuados para el desarrollo industrial, y sobre todo el papel estratégico de la inversión pública en obras de vialidades, sin las cuales la inversión privada nunca crecerá.

Será de vital importancia en los próximos seis años, diseñar una estrategia que permita ordenar y normar el crecimiento urbano en el municipio, yo apuesto por las inversiones de inmobiliarias, ya que la historia reciente de la localidad, nos ha enseñado que siempre será preferible la inversión en este rubro que un crecimiento desordenado de fraccionamientos o subdivisiones sin contar con la urbanización mínima requerida para que tenga éxito en el futuro.

La humanidad se encamina hacia un mundo de urbanización generalizada. No sólo porque los datos indican que la mayoría de la población del planeta vivirá en áreas urbanas, sino también porque las áreas rurales formarán parte del sistema de relaciones económicas, políticas, culturales y de comunicación organizada a partir de los centros urbanos. Ello plantea con urgencia dramática el tratamiento de los problemas de vivienda y servicios urbanos así como de conservación del ambiente, problemas agudizados por una forma de asentamiento territorial más depredadora que las anteriores.

Si buscamos ciudades habitables, debemos partir de que el desarrollo sustentable es aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias. Entonces, la gestión y promoción de dicho desarrollo debe apuntar hacia el conocimiento y preservación del patrimonio urbano existente, que regenere y mejore los equipamientos mediante la utilización óptima de los recursos naturales, humanos y productivos del municipio.

Para ello será indispensable, por un lado, que profesionales de diversas áreas y disciplinas (**entre ellos los Ingenieros Civiles**) se capaciten para asesorar y, en su caso, **tomar las decisiones técnicas y políticas** tendientes a integrar la concepción ambiental en la creación de infraestructura urbana en sus múltiples ámbitos. La preparación de cuadros académicos interdisciplinarios, formados en esta nueva concepción del desarrollo sostenible con una conciencia, responsabilidad y coparticipación en los planes, programas y proyectos de desarrollo, es el inicio de una nueva forma de concebir el devenir de las ciudades y de sus habitantes.

La gestión y la promoción urbana en el contexto del desarrollo sostenible compromete a todos los ciudadanos, a los gobiernos, a las universidades y a los universitarios, a la sociedad en su conjunto, a hacer suyos dichos principios, a trabajar en las ciudades y con los ciudadanos en un proyecto de respeto ambiental que garantice la individualidad de la comunidad, que conserve la diversidad urbana característica de cada lugar a la vez que preserve sus elementos naturales, fundamentales para elevar la calidad de vida de todos los seres humanos.

Los urbanistas tendrán que asumir su papel indiscutible en la salud y bienestar de la población, y tendrán la obligación de ampliar su mirada y reconocer que el urbanismo es inseparable de la política, la economía y la gestión. No sólo es la habitabilidad de las ciudades una responsabilidad de todos nosotros, sino también lo es el conocer y comprender las profundas causas políticas y económicas que la impiden.

Debemos reconocer que la planeación urbana y las políticas que la acompañan no sólo constituyen un conjunto de instrumentos neutros diseñados para resolver técnicamente problemas cardinales de una sociedad en un momento determinado. Expresan además la forma en que una sociedad enfrenta la desigualdad, materializa las relaciones de poder, conceptualiza los problemas sociales y, en consecuencia, actúa políticamente.

Es evidente a todas luces que la responsabilidad ambiental implica asumir con pasión y compromiso la producción de nuevos saberes, y recuperar la función crítica y pro positiva del conocimiento, generar un saber eficaz e inventar utopías que habrán de conducir los procesos de cambio histórico hacia los ideales de igualdad, justicia y democracia; crear

nuevos conocimientos, métodos y técnicas para construir una nueva racionalidad social, en la cual los valores culturales y los potenciales de la naturaleza, desdeñados por los empeños productivistas de la modernidad, orienten el renacimiento de la convivencia en Nicolás Romero.

Hoy más que nunca, todo parece indicar que los grandes dilemas pendientes de la nueva gestión pública se van a dilucidar en el espacio de los gobiernos locales. Los municipios de este país y las ciudades que gobiernan y administran, no están dispuestos a esperar más las soluciones desde el centro a sus problemas cotidianos de gobernabilidad y de gestión municipal. La innovación surge precisamente de la ausencia de respuestas a los problemas de los **espacios locales**, y de un nuevo vigor en el espacio municipal. El impulso de la ciudadanía, las exigencias crecientes, la demanda de espacios de participación, está obligando en buena parte a los municipios del país a imaginar un nuevo modelo de gobierno, **un nuevo modelo de ciudad**.

El nuevo modelo de gestión pública, de planeación y decisión de los espacios y territorios se está gestando en los espacios locales; pareciera que las sociedades vienen eligiendo el espacio local para resolver los expedientes todavía pendientes de la democracia, de la búsqueda de bienestar, y una nueva forma de relación entre los ciudadanos. Si aceptamos estas tendencias como el escenario por venir, tendríamos que aceptar que el nuevo punto de la agenda, cuando se reflexiona acerca de la población, el desarrollo sostenible, la planeación urbana, las ciudades y su habitabilidad, se encuentra en los **gobiernos locales y en la sociedad civil**.

Una de las transformaciones más importantes que viven nuestras sociedades se ha manifestado en la revalorización de lo local como el espacio de definición de las formas de convivencia, de organización social y colectiva, y de realización de anhelos y logros de bienestar. Paradójicamente, en la fase de globalización, integración mundial y desvanecimiento de fronteras económicas, surge también una tendencia a impulsar y fortalecer las identidades locales y regionales, como un mecanismo social de defensa de su entorno inmediato, de su ámbito de cotidianidad, de su necesidad de pertenencia y permanencia.

El valor de concebir los problemas globalmente, en su trascendencia mundial, pero traducirlos en preocupaciones y acciones locales, se inscribe en esa búsqueda de caminos diferentes para lograr ciudades diferentes, amables, habitables.

No podemos intentar resolver los problemas de la nueva economía y la nueva sociedad con las fórmulas obsoletas de un pasado caduco que aún pesa, de forma paralizante, sobre las instituciones de unas ciudades sometidas a los embates de una nueva dinámica.

Debemos buscar los mecanismos que permitan unir democracia participativa con desarrollo descentralizado administrativamente e integrado culturalmente. El reto es: ¿cómo hacer de las ciudades, de los ciudadanos y de sus gobiernos los actores de esa nueva historia?

Hay que empezar por involucrar directamente a los ciudadanos, a sus gobiernos y a las ciudades en una acción conjunta, en donde todos se responsabilicen como parte integral del espacio urbano en el que habitan, en el que se desenvuelven sus vidas cotidianas, en el que ejercen diversas formas de gobierno. Olvidar los viejos esquemas y abrir nuevos espacios de participación.

Si partimos del principio de que el patrimonio urbano es un bien común y es el campo idóneo para desarrollar técnicas de ingeniería y que es el reflejo del espacio vital de la mayoría de los seres humanos, esto involucra por medio de la participación ciudadana al sector público y a la sociedad civil. En este contexto la dimensión política de los procesos urbanos cobra particular relevancia y dentro de ésta la posibilidad de repensar las ciudades, su planeación y los fenómenos demográficos como parte de un proceso democratizador que involucra inevitablemente a todos los actores sociales. Porque después de todo, repensar la ciudad también significa repensar el papel del Estado en relación con los procesos que están construyendo la ciudad contemporánea.

Es necesario e impostergable en Nicolás Romero un “proyecto de ciudad”, como un compromiso ineludible de participación, como un instrumento eficaz al servicio de la iniciativa ciudadana; de mantener activos los elementos que conforman el paisaje y que constituye el testimonio irremplazable de su historia; donde la gente sienta el espacio urbano como propio, la calle como una prolongación de su casa, las fachadas, los patios, como parte de un paisaje entrañable, y toda la ciudad como un proyecto suyo.

Para ello será indispensable que los ciudadanos estemos más informados, capacitados y comprometidos con las decisiones que en torno a nuestra ciudad y a nuestro municipio se toman. La preparación de los ciudadanos es fundamental para esta nueva concepción democrática de las ciudades, porque sólo de esa forma entenderemos que es necesario integrarnos, con responsabilidad y coparticipación en los planes, programas y proyectos para el desarrollo de un espacio compartido, como el inicio de una nueva forma de concebir el devenir de las ciudades y de sus habitantes y de hacer habitable el municipio de Nicolás Romero para sus residentes.

Bibliografía.

Bibliografía.

- 1.- “Azcapotzaltongo Raíces de Nuestro Pueblo”
Antonio V. Carrillo.
Impresiones Aries, 1989.
- 2.- “Nicolás Romero a fines del siglo XX, su problemática”
José Luis Alanís Chanes.
Editorial Chornos, 1999.
- 3.- “Nicolás Romero en cifras”
Marcos O. Rodríguez S.
Ediciones Kami, 2003.
- 4.- “Memoria de labores”
H. Ayuntamiento de Nicolás Romero 1967 - 1969.
- 5.- “Monografía del municipio de Nicolás Romero, Estado de México”
Xavier I. Esparza Santibáñez (cronista municipal).
Enciclopedia de lo municipios de México, 2001.
- 6.- “Monografía del Municipio de Nicolás Romero”
Defino H. Pinzón. 1957.
- 7.- “Plan de desarrollo urbano”
Ayuntamiento de Nicolás Romero.
Gaceta de Gobierno 2003.
- 8.- “Memorias XI Congreso Nacional de Obras y Servicios Públicos Municipales”
AMMAC. Huatulco, Oaxaca, México. 2004.
- 9.- “Memorias XII Congreso Nacional de Obras y Servicios Públicos Municipales”
AMMAC. Aguascalientes, México. 2005.
- 10.- “Memorias del 8º Congreso Mundial de Metrópolis”
AMMAC. Berlín, Alemania, mayo 2005.

- 11.- Seminario “La regulación de los usos de suelo en el Estado de México, a la luz de los nuevos planes de Desarrollo Urbano”
Abogados de Empresa Asociados, noviembre de 2004.
- 12.- Memorias “Diplomado de alta gerencia municipal”
Universidad Panamericana, 2004.
- 13.- “Iris para ver la historia”
Cuaderno de divulgación histórica.
Gilberto Vargas Arana, 2004.
- 14.- “Bando Municipal de policía y buen gobierno”
Honorable Ayuntamiento de Nicolás Romero 2003-2006.
- 15.- “Contribución de la arquitectura al desarrollo de la capital”
Arq. Felipe de Jesús Gutiérrez Gutiérrez, 2000.
- 16.- “La privatización de la gestión de la ciudad y de los servicios urbanos: ejes de una gestión urbana neoliberal”
Mario Lungo
San Salvador: Istmo editores, 1992.
- 17.- “Gobernar desde las ciudades. La expansión metropolitana de San Salvador”
Jaime Barba
Editorial Centroamérica, 1998.
- 18.- “Ciudad grande, país pequeño: los desafíos de la gestión metropolitana en Centroamérica”
Lungo Mario
Argentina: CLACSO, 2002.
- 19.- “Urbanismo y Vivienda”
Fernando Greene Castillo (coordinador)
Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Arquitectura
Centro de Investigaciones y Estudios de Posgrado
Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo
2005.

-
- 20.- “La Ciudad Sustentable, Creación y Rehabilitación de Ciudades sustentables”
Ruth Lacomba (compiladora)
Editorial Trillas, 2004.

Fuentes

- 1.- “INEGI Conteo de población 2000”
- 2.- IGCEM (Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Gobierno del Estado de México).
- 3.- “Dirección de Desarrollo Urbano”
Aytto. De Nicolás Romero 2003-2006.
- 4.- “Dirección General de Educación, Cultura y Bienestar Social”
Aytto. De Nicolás Romero 2003-2006.
- 5.- “Sub Dirección de Tenencia de la Tierra”
Aytto. De Nicolás Romero 2003-2006.
- 6.- “Sistema de agua potable, alcantarillado y saneamiento de Nicolás Romero”
(SAPASNIR).
Aytto. De Nicolás Romero 2003-2006.

Web

- 1.- <http://www.fi-a.unam.mx>
- 2.- <http://bidi.unam.mx>
- 3.- <http://www.ubiobio.cl>
- 4.- <http://www.azc.uam.mx/publicaciones>
- 5.- http://www.iadb.org/sds/SOC/site_15_s.htm

Julio 2007