

# POLÍTICA PÚBLICA E INFRAESTRUCTURA URBANA EN LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES, 2018

*Dr. Fernando Padilla Lozano<sup>1</sup>  
Dr. Juventino López García<sup>2</sup>  
Dra. Brisa Campos Aceves<sup>3</sup>*

## Resumen

La problemática urbana de la ciudad de Aguascalientes, por su complejidad, composición y efectos colaterales, alcanza notoriedad en el debate académico y sociopolítico actual, de forma particular en materia de la intervención administrativa gubernamental. En buena medida, debido al intenso crecimiento experimentado en las tres últimas décadas, de manera que las acciones de transformación en relación a la Política Pública e infraestructura urbana y la incorporación del suelo rural en suelo urbano amplia notablemente el área construida de la ciudad mediante una dinámica creación del espacio periférico, hacia el cual tienden a incorporarse nuevas áreas urbanas.

Mantener la confianza es importante, pero ahora en nuestro contexto es fundamental, sin ella, el bienestar económico y social puede modificarse en cualquier momento. Así, con el propósito de extender las posibilidades del éxito económico, los recientes gobiernos han intentado ajustarse a las reglas, creando o elevando impuestos para equilibrar la disponibilidad presupuestal, han incrementado el precio de los servicios públicos con el fin de eliminar los subsidios. En ese contexto se inscribe una agenda de preocupantes y complejos problemas que requieren atención y soluciones innovadoras para encauzarlos hacia la frontera de su solución o estabilidad y control. Estamos en el umbral de procesos que dificultan el habitar o la convivencia, desde la tendencia creciente hacia niveles elevados de contaminación atmosférica, la notable sensación de inseguridad, la continua demanda de vivienda, hasta el deficiente y polémico sistema de transporte público. Los actores facultados de ejecutar la gobernanza deben volver eficientes los instrumentos de planeación urbano regional y ordenamiento territorial si desean conservar el control sobre el crecimiento espacial, el cual, aunque haya desbordado los límites municipales, continúa siendo impulsado desde la ciudad central.

**Palabras clave:** urbanización, política pública, Infraestructura, movilidad espacial.

## Introducción

El progreso supone como premisa inherente, la mejora continua de las condiciones de vida del ser humano. Vivir en la ciudad nos acerca en teoría en la búsqueda del bienestar. En el sentido práctico, al impulsarlo germina la modernización de los sectores sociales y económicos cuyas acciones y actores la ostentan como sinónimo de progreso a seguir por gobiernos y población de países occidentalizados, este modelo incide en las acciones y prácticas de los gobiernos, los estados, las organizaciones y las instituciones, las cuales se incrementan y se vinculan con la construcción del orden social moderno, esta medida va sobre todo especialmente orientada hacia aquellas sociedades y estados definidos como carentes de tal modernización (Alejandre, 2015: 9).

---

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Sociología y Antropología, fpadilll@correo.uaa.mx

<sup>2</sup> Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Economía, jlopezg@correo.uaa.mx

<sup>3</sup> Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Ciencias Políticas, bhcampos@correo.uaa.mx

La población concentrada, fue aprovechada, porque en las ciudades tiene lugar la realización de los intereses de los grupos económicos dominantes, quienes se han convertido en los administradores y orientadores del desarrollo, ya sea participando directamente o influyendo en la toma de decisión.

En las nuevas formas de producción del espacio metropolitano, juega un papel fundamental la expulsión reciente de población de la zona centro de la Ciudad, particularmente hacia los municipios periféricos que conforman la Zona Metropolitana, el desarrollo urbano se ha orientado hacia los municipios aledaños, con lo cual van creciendo las localidades ubicadas en el área conurbada. Por otra parte, no podemos ignorar que existe otra migración, la cual está constituida por una expulsión de población hacia el exterior, fundamentalmente hacia los Estados Unidos de Norteamérica (Sobrino, 2011 citado por Alejandre, 2015).

El espacio público da identidad y carácter a una ciudad, ya que permite reconocerla y vivirla. Es conformado por la edificación y elementos del entorno, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza. Desde la perspectiva urbanística y social, permiten conservar la memoria de los habitantes en sus espacios naturales, culturales y patrimoniales. (Gobierno de la República, 2013: 55).

Sin embargo, la ambigüedad de la modernización vinculada como estándar de progreso o desarrollo, parecen factibles si la población se aglutina en ciudades, ya sean grandes o preferentemente de medias, dado que esa concentración representa múltiples ventajas económicas y políticas, principalmente las primeras. La urbanización en ese sentido, se ha convertido hoy en un paralelismo del desarrollo, “las ciudades, y en especial las grandes ciudades, son expresión del orden económico y social neoliberal, que entiende el desarrollo en términos de producción, distribución y consumo masivos, lo que ha provocado una mayor desigualdad y segregación urbana (Alejandre, 2015: 10).

La urbanización conjuga dimensiones físico ambientales, sociales y económicas, entrelazadas sistémicamente, por lo cual, las repercusiones socioculturales del desarrollo urbano son múltiples y complejas, pero acusan expresiones que facilitan su comprensión. La seguridad pública, la religión, la dinámica demográfica, y sobre todo la educación facilitan la explicación de lo que se desea mostrar, dado que la cultura es fundamental para entender las relaciones y las diferencias sociales.

### **Consideraciones teóricas**

Las determinaciones territoriales de la ciudad, y las distintas fuerzas políticas, económicas y sociales le han dado la estructura que hoy presenta como espacio consolidado en donde se evidencia un proceso paulatino hacia la consolidación metropolitana.

Si bien la ciudad de Aguascalientes no es un enorme aglomerado urbano, sí puede considerarse incipiente metrópoli; en la Ley General de Asentamientos Humanos encontramos una definición simple: “...el espacio territorial de influencia dominante de un centro de población, a su vez, nos ilustra Sifuentes “...La razón... es por un doble propósito: en primer lugar, el de ofrecer algunas herramientas conceptuales para la aprehensión científica de un peculiar espacio de acumulación que nos interesa particularmente: ese que denominamos “ciudad de Aguascalientes”, llamado por otros “ciudad media” o bien “área metropolitana”. El mismo autor insiste que “en la conceptualización de área metropolitana la definición más aceptada es la que recoge y cita Iracheta, según la cual, es una unidad económica y espacial, estructurada y organizada por una ciudad metrópoli (ciudad madre) en ella contenida, con una población muy superior a la de las ciudades del rango inferior; con un área urbanizada que se extiende territorialmente sobre varias unidades político-administrativas, existiendo una integración económica,

social y funcional entre sus partes, a la vez que un grado de importancia y complejidad del núcleo mayor en relación al resto de los centros urbanos” (1994: 60-61).

Narváez afirma: “El fenómeno de metropolización y centralismo de la ciudad capital se traduce en la concentración cada vez mayor de la inversión estatal y de los flujos migratorios”, (1993:431); por su parte Bassols señala que “Con ello no queremos decir que la capital no sólo llegó casi al límite de su capacidad concentradora de población estatal, sino que mostró con claridad un centro y una periferia urbanas segregadas entre sí; una ciudad bipolar que incluso comienza a extenderse sobre el territorio municipal de Jesús María, para iniciar su proceso de metropolización”, (1997:194); para Ortiz “El proceso metropolizador de la ciudad de Aguascalientes inicia a partir de la década de los ochenta con la integración a su área urbana del municipio de Jesús María”, (2001: 233); a su vez, Caudillo Morales categoriza para el año de 1990 a la ciudad de Aguascalientes como área metropolitana (1993: 47). No podemos dudar que Aguascalientes es históricamente la ciudad principal en nuestro estado, rodeada de localidades urbanas contiguas o cercanas dependientes más o menos económica y socialmente de ella e incluso extiende el área de influencia a nivel regional más allá de los límites estatales incorporando en la dinámica de su hinterland a la población de los municipios de Jalisco y Zacatecas colindantes con nuestro territorio. Por este motivo, se aborda el proceso de reestructuración operado por la fragmentación urbana como catalizador, debido al contraste en zonas de baja densidad poblacional con las de elevada densidad.

Su expresión territorial es periférica y dicha expansión se presenta normalmente en dirección radial alrededor del centro de la ciudad o en dirección lineal a lo largo de la infraestructura vial. Algunos de los factores que influyen en la expansión urbana son el volumen de la población, la tasa de crecimiento poblacional, la distancia y la densidad (Shudira et al 2004, citado por Obregón, 2015: 492). En ella pueden coexistir localidades de carácter urbano y rural, en este sentido Bazant (2010, 483) exhibe dificultades al distinguir donde comienza una y donde termina otra, ya que podemos encontrar una localidad totalmente urbanizada y presenciar a su alrededor características totalmente rurales.

Para obregón (2015: 493), dichas transformaciones han llevado a la teorización de dos modelos de estructura y funcionalidad: el mono céntrico y el poli céntrico, que es el estado de transición entre uno y otro, En el modelo mono céntrico, el núcleo central de la zona central es el que ejerce principal dominio, mientras en el poli céntrico además del núcleo central existen subcentros que extienden su influencia a toda la ciudad y otros menores que la ejercen en áreas más reducidas. Un patrón territorial estructurado en subcentros minimiza la longitud de los desplazamientos, concluyendo que el modelo mono céntrico resulta ser deficiente, si bien el modelo poli céntrico influye en los patrones de movilidad y conduce a su aumento.

Ahora bien, el término periferia resulta necesario conceptualizarlo, si bien es polisémico, pero en cuanto al análisis territorial, presenta dos acepciones orientadas por el enfoque que se le dé, la primera conceptualización es geográfica, como una parte del proceso de expansión de la ciudad sobre zonas colindantes inmersas en la tradición rural, es decir, el ensanchamiento físico que se observa al crecer las ciudades mediante los desarrollos inmobiliarios que confieren status o intervenciones urbanas para asentar infraestructura o servicios ubicados en el perímetro de la ciudad. Mientras la segunda acepción es social, al ser definida por los territorios que concentran procesos de degradación o asimilación física y sociocultural como consecuencia de la concentración de problemas, desatención de los poderes públicos y desinterés o exclusión del capital privado, en estas circunstancias se reconocen como espacios de miseria, ausencia, carencia y subordinación. Enfocado por procesos ausentes de intervención y/o planeación.

La experiencia muestra que ambas acepciones suceden generalmente de forma segregada, si bien puede en ocasiones haber presencia sólo de una, es decir se puede contar con una periferia predominantemente marginada o predominantemente elitizada. En ese tenor, es claro, no todos los espacios de carencia social son periféricos y no necesariamente todas las periferias son espacios de marginación, no existe una periferia urbana cuyas características se replican en las mismas condiciones, por ello, cada localidad dentro de la periferia urbana presenta circunstancias sustentadas por necesidades locales, como carencias de servicios, deterioro de espacios públicos y deficiencia en la movilidad urbana, entre otros.

Debido al poder de intereses inmobiliarios sobre los equipos rectores de la gobernanza urbana, se crean facultades para orientar los procesos de planificación de la ciudad, así, los intereses económicos pueden condicionar el presente y el futuro de las ciudades al minimizar las dinámicas urbanas que en la actualidad estructuran socio-espacialmente las ciudades (Díaz 2012, citado por Obregón, 2015: 496),

Como elemento clave, la política urbana cuenta la focalización de acciones de naturaleza diversa sobre un territorio delimitado por el entorno edificado, es decir el ámbito urbano, lo que permite distinguirla de forma inherente hacia la construcción de la ciudad en todas sus implicaciones mediatas o de largo alcance, por ello, al delimitar la evolución del entorno urbano se puede incluso generar geográficamente zonas periféricas con menor o mayor integración funcional al núcleo central, a sabiendas de que la influencia de la ciudad no termina en la mancha urbana, sino que se extiende hacia localidades cercanas. En relación con áreas periféricas de nueva construcción, condicionan el poblamiento de cada zona la desigualdad y la degradación urbana, la accesibilidad localización y los medios de transporte privado o colectivo, así como el equipamiento de infraestructura para la educación o el acceso y atención a la salud, influyendo sobre las posibles estrategias de intervención.

En cuanto al desplazamiento de avance, al menos 15 por ciento de su población ocupada que trabaja en el municipio reside en los municipios centrales. Tiene un porcentaje de población económicamente activa ocupada en actividades industriales, comerciales y de servicios mayor o igual a 75 por ciento. Tiene una densidad media urbana de por lo menos 20 habitantes por hectárea (2015: 504).

El INEGI considera la distancia de viaje a la zona conurbada como uno de los criterios para la delimitación de localidades con grado de interacción con el núcleo central dentro de la zona metropolitana, si bien las redes varias estructuran el territorio, el automóvil extiende el espacio urbano, lo descompone y lo recompone según sus formas inéditas, el transporte privilegia las relaciones espacio-temporales, la elección de destinos, la inmediatez que permite al menos potencialmente a cada ciudadano ser actor, poder escoger los nodos de la red; la instantaneidad, realizada imperfectamente por velocidades a menudo insuficientes pero siempre crecientes. En este sentido, la red asegura la puesta en relación, la conexión máxima a ser posible directa y múltiple, entre puntos del espacio, independientemente de su localización y más allá de las diferentes barreras y límites. La red favorece así la apertura del espacio urbano y la descentralización, la red es capaz de asegurar la circulación en un tiempo corto, el automóvil y las telecomunicaciones refuerzan el fenómeno. La red define al unísono el espacio y el tiempo, estableciendo entre ellos una nueva relación basada en la circulación, el flujo y la velocidad, en el sentido de los desplazamientos, lo que cuenta es el tiempo de recorrido y no la distancia (2015: 505).

Dentro del marco de referencia teórico-empírico, conceptualizaremos la Gobernanza metropolitana como el proceso permanente de equilibrio entre las necesidades urbanas del ámbito metropolitano y las capacidades del gobierno de cada delimitación territorial involucrada, en la cual se instrumentan políticas públicas en a la par de acciones colectivas orientadas a resolver problemas comunes a fin de incidir en el desarrollo de cada municipio que integra la metrópoli. O bien, la gobernanza regida por el

Sistema de reglas formales e informales (normas, procedimientos o costumbres) que configuran un marco constitucional para integrar los diferentes actores tanto públicos como privados en el proceso de decisiones.

Requiriendo previamente el fomento de una cultura política participativa, la existencia de una sociedad civil estructurada y sensible hacia los procesos territoriales y sus consecuencias. Cuenta con instrumentos políticos capaces de dar cauce a estas dinámicas y dificultades. Llega a un consenso y pone en práctica las decisiones.

Particularmente la premisa del caso abordado, remite el argumento básico en función del desarrollo urbano, de la movilidad y en general del bienestar para la población, exteriorizando como fin último, mejorar la calidad del entorno construido. Se busca asegurar el desarrollo de políticas integradas en la gestión de la ciudad impulsando la coordinación de las diferentes administraciones y la participación de sectores sociales, lo que implica un esfuerzo extraordinario de cooperación entre las instancias administrativas de una misma área metropolitana o urbana, democracia local participativa y transparencia en la toma de decisiones (Lefévre, citado en López, 2010: 204).

En cuanto a la literatura de la gobernanza metropolitana, tenemos que la urbanización incluye representaciones clásicas donde se establecen relaciones entre sujetos según nivel socioeconómico, sexo y edad, además de tipificaciones que surgen de los actores mismos y que los agrupan demográficamente en sus dimensiones socio ambientales y urbanas, por lo cual, al mostrar cómo se configura el cambio de estructura urbana, se comprende las repercusiones de su transformación, particularmente el entorno construido que se encuentra en este proceso, en el cual se muestra el impacto de las decisiones en diversas esferas de la organización territorial, en consecuencia algunos sectores de la población resienten efectos diferenciados, con resultados favorables o adversos. Se expresa una respuesta que orienta e instrumenta las acciones que en materia de política pública se decide, y con ello, vigoriza el esquema general de gobernanza metropolitana.

La propuesta en torno al congestionamiento del tráfico, se ha centrado en solucionar los problemas de tránsito ampliando la infraestructura vial, considerando a los automovilistas como principales usuarios de las vías, por lo cual la noción expresada en las administraciones gubernamentales radica en priorizar la construcción de pasos a desnivel, puentes vehiculares y vialidades rápidas. De manera que la principal cuestión a atender es el tiempo de espera en las intersecciones y cruces viales.

Desde ésta perspectiva, se asume que la movilidad de la población debe ser proporcional al uso del automóvil, dejando en segundo plano a la población que se desplaza en transporte público y modos no motorizados, pero como señala Granados, "más obras vehiculares no necesariamente es mejor movilidad para todos, ni en un mayor acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad (2018,7).

La participación social desarrolla la conciencia cívica de las personas, refuerza los lazos de solidaridad, hace más comprensible la noción de interés general, y permite que los individuos y grupos más activos intervengan en la gestión pública. La participación es a la vez un medio y un objetivo democrático, que reconoce el derecho de todos los ciudadanos, produce conocimientos, nuevas modalidades de acción colectiva, y persigue fines igualitarios para la sociedad. Además, puede ser expresión y defensa de esa sociedad, al cumplir una función crítica de la posible particularización de los asuntos públicos (concentración de la toma de decisiones en una elite). Finalmente, la participación permite establecer una identificación entre necesidades y soluciones a los problemas que se enfrentan, aprovechar mejor los recursos, comprometer a los ciudadanos, y evitar el paternalismo al interesarlos en el mantenimiento

de obras construidas con su propio esfuerzo, con lo que se favorece el desarrollo comunitario (CEPAL/SEGIB, 2006, citado por Ottón 2007).

Las grandes dimensiones de una ciudad y el conjunto de impresiones visuales impiden entender los sucesos exteriores que transforman diariamente. Las ciudades tienen la peculiaridad de estar en constante movimiento o cambio y se convierten en nodos al actuar como centros de tráfico para sus alrededores. A mayor actividad mayor modernización provocando a su vez una diferenciación de los grupos que la integran.

Las ciudades se transforman no sólo por las acciones ejecutadas en el poder, dictando los lineamientos urbanísticos y de organización social, sino que los grupos desfavorecidos juegan un papel importante en la constitución de la misma. De este modo Castells señala que la acción de los ciudadanos desprotegidos tiene la capacidad para ejercer aportaciones en la constitución de sus ciudades. En general se plantean dos propuestas señalando por un lado a los individuos organizados, capaces de lograr gestiones o de agentes que cuentan con el poder político para que la ciudad se constituya en lo que ellos deseen. En la otra propuesta, la urbe deja de ser el lugar de la lucha de clases y se convierte en producto y productora de actores diferentes, además de ser causa y efecto de diversos aspectos de la vida social e individual (Castells 1981, citado por Ottón, 2007).

De este modo las estructuras urbanas propuestas y existentes a nivel territorial, no son estáticas, sino que se pueden transformar a través de las acciones de sus habitantes, de manera que las perspectivas sugeridas no solo están enfocadas hacia las construcciones materiales, sino que deben considerar la forma en que éstas influyen en la vida de los individuos que habitan los espacios.

Se entiende por espacios públicos a los terrenos de apropiación colectiva constante, que serán las calles y calles peatonales, plazas, jardines y los lugares públicos, los centros en donde se ponga en juego el control y la influencia de la colectividad sobre estos espacios públicos, el mantenimiento de estos últimos, su adaptación y sus prácticas ordinarias. (Sefarty, 2003, citado por Ottón 2007) La apropiación implica una vivencia, un conocimiento y una identificación mutua entre las personas y el espacio, y se ejerce de forma real o simbólica.

En la esfera pública los ciudadanos discuten sobre aspectos que les conciernen en el mundo de la interacción social. Propiamente, no es espacio del control gubernamental y el mercado, sino un lugar de intercambio racional de argumentos cotidianos e interpersonales, cuya finalidad, en teoría refuerza la ciudadanía. Propios para la formación de dicha esfera son plazas públicas, tabernas, cafeterías, o cualquier otro sitio de encuentro e interacción de opiniones. Aprovechando los escenarios tecnológicos, desde las redes sociales al conectar diversos públicos y grupos en red.

En ese sentido, el espacio cibernético es un lugar más de lucha, donde al confrontarse discursos de poder y resistencia trascienden geografías y marcos temporales. Al respecto, la resistencia ha encontrado plataformas donde movimientos sociales y acciones colectivas se manifiestan, ciudadanos intercambian apoyos y conocimientos para proponer mejoras al mundo social a través de la creación de espacios colaborativos, respaldando la búsqueda de una política pública más justa, desde la conexión de acciones colectivas donde convergen identidades, el diseño de la política pública surgida de públicos participativos en ambientes digitales, hasta la preservación y defensa de espacios públicos.

Sobre la percepción del espacio utilizado, la descripción de los flujos de movilidad espacial se ha ido convirtiendo en una interpretación del uso del territorio por parte de la población, derivada de sus actividades cotidianas. El resultado es la delimitación de espacios que integran un sistema de movilidad local, formado por uno o varios centros y un territorio circundante dependiente en términos funcionales

(Díaz et al., 2002). Esos espacios delimitados por flujos agregados de movilidad habitual han recibido diversos nombres en la literatura especializada, por ejemplo: áreas de cohesión, mercados laborales locales, zonas de viajes al trabajo, espacios de vida. Destacan tres vertientes de estudio que intentan vincular a la población con espacios específicos del territorio

En primer orden, en la delimitación territorial a partir de la movilidad espacial de la población interurbana, se recurre a el análisis de los flujos de movilidad cotidiana en los habitantes de cualquier zona urbanizada, asociado a la identificación de los desplazamientos. Usualmente, se identifica un núcleo urbano central que organiza los flujos procedentes de un área dependiente, en alusión directa a la Teoría de Lugar Central y los análisis de sistemas de ciudades, así como los intentos de delimitación de áreas metropolitanas a partir de quienes se desplazan como flujos cotidianos de movilidad tanto en grupos específicos de población, así como hacia a dónde se desplazan, ya sean zonas deportivas, administrativas o en la delimitación de centros tradicionales de negocios.

El estudio de la población vinculada al territorio facilita cuantificar la población que utiliza un territorio, pero cuyo lugar de residencia habitual es otro. Las implicaciones para la planeación son clave para la asignación de recursos, el diseño de políticas públicas y la planificación de negocios. Lo importante es el planteamiento sobre cómo se replantea la relación entre población y territorio mediante un eje territorial, que incorpora lugares en los cuales se ubican espacialmente los individuos. El eje demográfico, suma personas usuarias a los residentes legales o censales de los lugares, replanteando la asociación tradicional entre población y territorio que ha definido el contexto espacial empleado usualmente en la explicación de los procesos sociodemográficos.

El desarrollo urbano supone el crecimiento planificado con cambios en la estructura física, desarrollo previsto para mejorar las infraestructuras y los servicios sociales básicos entre ellos la infraestructura mediante redes que aseguran, además de la producción y el comercio, los desplazamientos de los habitantes de la ciudad (López, 2010:158). En los últimos años se han buscado nuevas fórmulas de gobierno del territorio para definir y decidir en el futuro, en el nuevo orden el ideario es el de las llamadas 3C, para alcanzar sus objetivos de estrategia territorial.

Coordinación: Compatibilización en las políticas y actuaciones en los diferentes niveles o esferas, administrativos. con responsabilidad en las acciones sobre el territorio. No estorbarse (obras públicas, urbanismo, medio ambiente).

Concertación, o capacidad para llegar a decisiones satisfactorias para todas las partes.

Cooperación; o conseguir que la consecución de resultados sea consecuencia de una acción común.

Intervenir, ordenar y dar sentido al espacio urbano, requiere un conjunto de acciones político administrativas expresadas mediante las estrategias de desarrollo plasmadas de manera programática, para organizar y transformar el territorio con fines de aprovechamiento en función de favorecer la distribución adecuada de la movilidad, actividades, usos y destinos. La intervención es un proceso planificado el cual debe proceder como política de estado, dado que es una función pública orientada a la necesidad de controlar u ordenar el crecimiento, motivo por el cual, se adapta a distintos estilos de gobernar el desarrollo. La planificación como política de estado, es un instrumento básico de largo plazo con el cual los gobiernos estatales han tratado de conciliar el desarrollo económico con las distintas formas de ocupación territorial, mediante el establecimiento del uso y ocupación del territorio a ser alcanzados en un horizonte prospectivo.

La noción anterior es relevante, en tanto aceptemos que los planes gubernamentales presentan un carácter polivalente, pues no existe la planeación pura, ya que los planes mismos resultan de consensos, pero principalmente de la confluencia de los intereses en juego. Esta debilidad enfrenta a la planificación urbana ante los intereses colectivos que, al no contar con beneficiarios específicos, al final, la planificación resulta incapaz de enfrentarse a intereses concretos, especialmente a los del capital.

Aún así, con mayor énfasis se requiere participación social en la elaboración e instrumentación de una planificación que busque reconciliarse con las personas que enfrentan reclamos de la naturaleza, crear conciencia ecológica, elevar, elevar la calidad de vida de la población o recuperar el interés estético y la forma geométrica de la ciudad sobre el derecho de toda persona al espacio de la ciudad, al cual se debe adaptar y no se construye de acuerdo a sus necesidades, gustos y costumbres.

La planificación urbana no existe en abstracto, en un vacío social, sino que es determinada en una totalidad estructurada de fuerzas económicas, sociales y políticas que ejercen su influencia sobre los agentes estatales que intentan regular la estructuración espacial de las actividades económicas y la población (Garza, 1984). Las políticas gubernamentales no pueden estar fuera de los proyectos políticos dominantes, la viabilidad de todo proceso decisorio de planificación es dada por acciones correlativas.

En el ámbito estatal los mecanismos planificadores han sido congruentes con los objetivos nacionales, pero sin coincidir con el horizonte planteado en los planes y programas nacionales, además no existe una evaluación de las acciones planteadas en cada plan o programa, con lo cual queda en entredicho la coordinación existente entre los tres órdenes de gobierno, para que las acciones permitan eficientar el ejercicio de la planeación.

### **Características contextuales de la ciudad de Aguascalientes.**

El crecimiento urbano ha dado como resultado la expansión de la ciudad de Aguascalientes con suburbios y espacios periféricos en los cuales prevalecen tanto áreas populares y como zonas residenciales. Transitan las calles el limpiaparabrisas, el vendedor ambulante y el pordiosero, alternando con elegantes hombres y mujeres, burócratas y comerciantes, además cotidianamente encontramos congestionamientos de tránsito y dependiendo de la zona, si es popular, hay niños en la calle.

A consideración de quienes la habitamos, es una ciudad limpia y ordenada, que tiene poco en común con el desorden de grandes áreas urbanas como la ciudad de México o de Monterrey, se hace un verdadero esfuerzo por proporcionar a la capital hidrocálida un aspecto pulcro, dotada de infraestructura y servicios. La tradición planificadora implementada desde la esfera gubernamental, ha proporcionado hasta hoy el desarrollo ordenado, así como se impulsa la construcción de múltiples parques públicos y espacios de ocio y recreación.

El centro de la ciudad se ha mantenido vivo gracias a proyectos y políticas públicas creativas, aquí las ciudades perdidas no proliferaron como en otras partes porque las autoridades han luchado en contra de su desarrollo, si bien hacia el oriente se concentran las colonias populares y marginadas. La pobreza es sutil como problema, pues la estructura industrial ha logrado opacar una subestructura de pequeños talleres diversificados, por eso resulta menos visible. Hasta la llegada de las grandes empresas metalmeccánicas de capital internacional, había poca industria de gran escala; con excepción de algunas empresas, prevalecían las fábricas medianas y pequeñas capitalizadas regionalmente.

La imagen como una ciudad mexicana apacible y tradicional comenzó a modificarse con la instalación de empresas importantes que eligieron Aguascalientes por una serie de características que le otorgan un grado de competitividad regional, tanto por la buena disposición de su mano de obra asociada a la paz



social y laboral que distinguen al estado, su clima agradable y su paisaje urbano enmarcado geográficamente en el valle que delimita el corredor industrial de norte a sur, el cual comenzó a cambiar precisamente por el cambio de uso del suelo agrícola al industrial.

En un breve periodo de tiempo la población creció rápidamente, de 93 mil 363 habitantes en 1950, se incrementó a 293,152 en 1980 y a 440,425 en 1990 y, como consecuencia del incremento de autobuses y automóviles, el espacio periférico comenzó a extenderse, con lo cual la población en el año 2000 fue de 594,092, misma que en el año 2010 se incrementó a 722,250 habitantes. Derivada de la encuesta intercensal realizada en el año 2015 por el INEGI, la población de la ciudad de Aguascalientes, se estima en 785,942 habitantes.

Hacia 2018 varias zonas de Aguascalientes presentan cada vez más características de una imagen basada en modelos y paisajes occidentalizados en relación al aspecto físico, sobre todo las partes sur y norte, donde se abrieron nuevos hoteles y centros comerciales o se ampliaron o renovaron los ya existentes, sin embargo se percibe un proceso alterno de orientalización en relación a los servicios comerciales y ofertas culturales, ya sea de consumo de comida oriental o bien de imagen a través de anuncios y marquesinas con agregados de servicios en idioma japonés.

Contradictoriamente, en el marco de bonanza y bienestar social, el desempleo y la informalidad se incrementa, más gente local emigra a Estados Unidos u otras regiones del país, mientras a su vez, de otras regiones emigran hacia Aguascalientes con la esperanza de encontrar aquí lo que no tuvieron en su lugar de origen. El estado dejó de ser territorio de paso y tránsito de enervantes hacia al norte y empezó a involucrarse el narcotráfico en los eventos policiacos, con lo cual Aguascalientes se convirtió ahora en lugar de comercialización y consumo de sustancias prohibidas, si bien no se registran niveles alarmantes y en contadas ocasiones la población se ha sentido en estado de indefensión, pocos se atreven a negar la presencia del crimen organizado.

La concentración de la población en las ciudades, ha fortalecido la industria y el ámbito urbano se convierte en espacio de transformación de las antiguas estructuras sociales, además ofrece oportunidades para la emergencia de nuevos actores sociales, pero también son espacios propicios para la producción y reproducción de las clases sociales. Y en ese sentido se observa una constante recurrente, la polarización social en algunas ciudades con mayor intensidad que otras, es donde el poder de los pobres es diminuto y en el mando se ubican las oligarquías.

En el caso de México, con la transformación acelerada del país, dejó de ser predominantemente rural al consolidar el perfil urbano actual en tan solo unas cuantas décadas, cuyos efectos de una reducción en los estímulos a la producción agropecuaria de autoconsumo y paralelamente al incitar la emigración del campo hacia las ciudades, se inició así un retiro de la cantidad de mano de obra ocupada en actividades agrícolas tradicionales de subsistencia y autoconsumo y se traslada hacia las fuerzas del mercado (Solís, 1975, p. 338, citado por Alejandre, 2015: 24).

La concentración de la población, detona la demanda de espacios para vivienda por lo cual se detonan políticas e iniciativas para la construcción de vivienda de “interés social”, consistente en espacios elementales para una familia de tipo nuclear; a medida que los espacios físicos o predios disponibles son escasos, con viviendas cada vez más estrechas.

En el caso de Aguascalientes, se entró de lleno al modelo neoliberal desde 1982, en concordancia con la política nacional, cuando el Estado emprende la retirada de la construcción de vivienda para los trabajadores y deja este rubro en la iniciativa privada, así las empresas de la construcción de vivienda han hecho de esta actividad un emporio a partir de que los trabajadores han dejado de ser

indispensables para la acumulación de capital, con lo cual se intensifica en la ciudad la economía informal, al cual se adhiere la fuerza de trabajo antes de reserva, ahora sobrante y marginal, lo que en perspectiva afecta la capacidad de adquisición de vivienda de interés social y esta tiene que tornarse cada vez más elemental, además de sortear la escases de créditos de aquellos que se quedan sin empleo (Alejandre, 2015: 24).

El espacio es una construcción que se erige continuamente y en todo momento mediante la interacción humana, y se diferencia del lugar por ser este poroso y maleable, en tanto previo a la presencia e interacción de los individuos que llegan a ocuparlo, estos le dan nueva forma al lugar, mediante las relaciones que se establecen entre ellos (Massey, 1995, citado por Alejandre, 2015: 29). Por lo cual, los procesos de urbanización, sobre todo en países pobres, conforman espacios con una muy alta concentración de población que habita viviendas pequeñas ubicadas en las periferias de las ciudades y consecuentemente lejos de sus lugares de trabajo en los que la dotación de servicios urbanos es cada vez más escasa debido a la magnitud y dinámica de los asentamientos.

En las zonas céntricas de las grandes ciudades los precios de los terrenos son inalcanzables para los trabajadores, son cotizados en grandes fortunas, los cuales son accesibles solo para grandes capitales. Los empresarios de los desarrollos habitacionales y los grupos políticos están movidos fundamentalmente por sus intereses, tanto de grupos como individuales, amparados por un discurso racional que antepone la búsqueda del desarrollo. La vivienda, sobre todo para los trabajadores, es la que ha sido desplazada a lugares periféricos, más barata y alejados de los lugares de trabajo, conforman suburbios marginales. Vivir en suburbios trae aparejados altos costos en el transporte, conflictos con los vecinos u ocupantes previos con servicios generalmente elevados de precio y de mala calidad, los cuales consumen una parte importante de los ingresos de los trabajadores, a la par que gastan también una importante parte del tiempo de su vida en el traslado entre su vivienda y su centro de trabajo, lo cual repercute en su salud y seguridad (Alejandre, 2015: 27-31).

Así, en los nuevos desarrollos habitacionales los habitantes, practican nuevas formas de sociabilidad en ese nuevo escenario, en el cual todos los ocupantes empiezan a conocerse en sus respectivas de vida, e intentar formar un espacio que propicie un tejido social e inicie una serie de relaciones vecinales entre quienes proceden de lugares muy diferentes, pero con una semejanza dada por su capacidad económica, todos en perspectiva de enfrentar las nuevas condiciones e identificar necesidades comunes. Además, la casa no es cualquier lugar, es un espacio íntimo de alto contenido simbólico, condensador de sentidos, destinado a convertirse en un espacio colectivo construido socialmente y con ello abonara a la nueva realidad social. Así, se puede decir que el desarrollo urbano y la política de vivienda han sido procesos cargados de contradicciones y resultados poco favorables para el interés social.

Los efectos de la urbanización, la conurbación y la metropolización son polifacéticos y de elevada complejidad, en gran parte producida por la contraposición o bien por la complicidad de intereses de los grupos políticos y empresariales que contradictoriamente asocian la pobreza al escaso desarrollo, al cual mediante la expansión de las formas de vida urbana se logra acceder. Lo cierto es, la asociación del desarrollo con la urbanización ha dado buenos dividendos a las empresas inmobiliarias y alguno que otro grupo político que mediatiza la información contenida en proyectos y planes gubernamentales.

### **Gobernanza e infraestructura pública de casos particulares**

Otro componente importante en la estructuración del entorno urbano es la línea verde, la cual como articuladora del espacio público, otorga identidad y carácter a la ciudad, ya que permite reconocerla, vivirla. Viendo el espacio público conformado por la edificación y elementos del entorno, ya sean

espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza. Permite conservar la memoria de los habitantes. Es una dimensión colectiva, común, visible y abierta (Van Aert: 2011).

Las relaciones entre los habitantes, el poder y la ciudadanía se materializan en la conformación de calles, plazas y parques. Hay que entender a la ciudad como sistema de elementos que ordena cada zona de la ciudad y le dan sentido. “El espacio público ... es un espacio físico, simbólico y político” (Borja, 2000).

El estado debe ser el principal promotor de la creación de espacios públicos con características Multifunción: proporcionar el derecho a la movilidad para todos los habitantes, promover la cohesión y la integración efectiva, además de facilitar el encuentro y también la protesta (Mensa y Bernal: 2009).

La ciudad es entonces concentración de población, cultura, comunidad, cohesión. Pero es también lugar de poder. La política como organización y representación de la sociedad donde se expresan los grupos de poder, los dominados, los marginados y los conflictos. El espacio público es también donde la sociedad desigual y contradictoria puede expresar sus conflictos. La expresión del conflicto permite sentirse ciudadano (Habermans: 1993).

Se incorpora la calidad de vida como posibilidad que tiene un ser humano de llevar una vida digna, gracias a la capacidad de desarrollar sus potencialidades en forma autónoma y cooperante con los objetivos de la sociedad de la que hace parte (Nussbaum y Sen:1996). Ciertamente, es un concepto general abstracto e inclusivo, el cual tiene un doble carácter: uno objetivo y otro subjetivo (Jiménez: 2011).

En el grado que una sociedad satisface las necesidades de sus miembros se dice que existe una mayor calidad de vida. Sin embargo, no basta con cubrir necesidades básicas o culturales, sino que debe existir un grado de satisfacción.

### **Reacciones a la Construcción de nuevos pasos a desnivel.**

En enero de 2018, el gobierno del estado inicia la construcción de dos nuevos pasos a desnivel en la ciudad de Aguascalientes, el primero de ellos, ubicado en la avenida Guadalupe González en su cruce con Avenida Aguascalientes poniente, mientras el segundo en la intersección de Avenida Luis Donaldo Colosio con avenida Universidad, Ambas a poca distancia una de la otra. Es relevante la reacción pública derivada, de manera particular el localizado en Avenida Luis Donaldo Colosio y avenida Universidad.

En el presente apartado, se muestra como caso de estudio particular, a manera de crónica de eventos, la oposición y molestia social derivada de la imposición de infraestructura vial, generada por la construcción del paso vehicular inferior en la intersección de avenida Universidad y Luis Donaldo Colosio, en la ciudad de Aguascalientes.

En relación al dispositivo metodológico, el marco general implementado es documental, ya que se basa en la utilización de manuscritos impresos y datos estadísticos disponibles en diversas fuentes. Se realiza el manejo descriptivo de las características presentes en fuentes diversas de información y en general publicaciones temáticas. Con esos dispositivos se genera el conjunto de información descriptiva sobre la dinámica observada.

Los datos, son relevantes en tanto abordan la relación entre los aspectos generales y los particulares, así las fuentes hemerográficas, ayudan a interpretar el entorno, al ser instrumentos que reflejan la realidad cotidiana, en ellos, se pueden encontrar opiniones y datos aportados por expertos e instituciones, sirven

como punto de partida para conocer acciones de política pública que implican acciones y formas de comportamiento social, al ser parte de un sistema y base de una organización.

En ese sentido, la información documental corresponde a la presentación selectiva de la información generada, para vincularla en función del tema a interpretar y con ello ofrecer la panorámica contextual que nos permite establecer, los elementos exploratorios que favorecen el análisis. La consulta documental, en éste caso, la información hemeorográfica presenta ventajas que obedecen a la disponibilidad y actualidad del dato. Mismo que al ser una referencia de apoyo, ofrece información empírica, es decir, conocimiento basado en la experiencia y en la observación de los hechos, lo cual supone mayor contacto con el fenómeno y el describirlo, favorece la implementación de modelos de investigación sustentados en procesos hipotético-deductivos para revelar las relaciones esenciales.

Actualmente, se recurre con mayor frecuencia a fuentes y publicaciones de medios digitales a los que se puede acceder de manera remota. Somos conscientes que en la red se publica información falsa o tergiversada, e inclusive no siempre es factible verificar la información que se encuentra en internet, además de que puede existir parcialidad e incluso puede resultar tendenciosa. Sin embargo, cuando la fuente es seria, no pierde credibilidad, en ese sentido nos apoyamos al retomar la información que consideramos relevante con el fin de incluirla en el documento.

Para diferenciar nuestra postura, y no sea confundida en manera alguna como juicio de valor, es necesario explicar, el presente trabajo puede considerarse como una crítica al gobernador, no como persona, pero sí es una referencia obligada a él, en calidad de funcionario es necesaria la alusión a su figura, es el representante legal, encabeza el gobierno y en el esquema de la planeación al autorizar la obra pública, servicios y acciones, es entonces responsable en la toma de decisiones que se realizan en el ámbito de la administración estatal.

Así, el 23 de enero del 2018 iniciaron formalmente las obras de Construcción de dos nuevos pasos a desnivel en el norte de la ciudad de Aguascalientes, el primero de ellos, ubicado en la avenida Guadalupe González en su cruce con Avenida Aguascalientes poniente, mientras que el segundo en la intersección de Avenida Luis Donald Colosio con avenida Universidad, Ambas a poca distancia una de la otra. De acuerdo con el gobernador Orozco Sandoval “Tanto el desnivel del Campestre como de Guadalupe González estarán terminados el 31 de mayo de este mismo año, para lo cual se realizarán trabajos diurnos y nocturnos, la inversión es de 190 millones de pesos para ambas obras la cual ha sido posible por los ahorros generados durante el año pasado” (Sol del Centro, 23 de enero 2018), dichas obras fueron autorizadas.

El delegado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), Gilberto Gutiérrez, confirmó que la dependencia federal avaló el cambio de uso de suelo para la construcción del paso a desnivel de avenida Guadalupe González y avenida Aguascalientes (Segundo Anillo), cuyos trabajos están actualmente en ejecución”. (La Jornada Aguascalientes, 3 de febrero de 2018), el colegio de Ingenieros Civiles ha expresado la necesidad y conveniencia de estas obras, su Presidente, Marco Antonio Hermosillo González, considero que: “Son obras que desahogaran el tráfico en una zona cuya movilización se ha vuelto conflictiva, (El Heraldo de Aguascalientes, 25 de enero de 2018).

Sin embargo, en contraposición al posicionamiento oficial y del colegio de Ingenieros, la puesta en marcha de estas obras ha generado en la clase política, especialistas en la materia y población en general una serie de opiniones mayoritariamente en contra, en relación a la pertinencia o necesidad de estas obras. El asunto fue tratado en el H. Congreso del Estado durante la sesión de asuntos generales a través de un posicionamiento de la bancada del Partido Nueva Alianza, Estela Cortés Meléndez, señaló que: “los

pasos a desnivel en nada beneficia a las mayorías, y menos a los más desprotegidos, a la vez que señaló de sordos y ciegos a la esfera gubernamental, al crear un paso a desnivel con el único objetivo de ahorrarse diez minutos de trayecto en automóvil y dejando pendientes cruceros realmente conflictivos como el de la salida a San Luis Potosí y tercer anillo, de este y la salida a México; además de otras prioridades como el libramiento poniente, entre las incalculables calles, avenidas y carreteras en gran deterioro.” (La Jornada Aguascalientes, 25 de enero de 2018). Además, el antiguo puente a San Ignacio, se ha visto afectado, pues al ser una de las pocas opciones, se ha incrementado el tráfico que circula por él, de quienes lo tienen que utilizar como vía única, para llegar a los recientes fraccionamientos que en la zona se han construido.

Medina expone en relación al arranque de estas obras que: “De por sí ha sido complicado el tránsito vehicular en el norte de la ciudad por la construcción del par vial en la salida a Zacatecas y Tercer Anillo, a pesar de las soluciones que la dependencia estatal ha ido brindando, definitivamente arterias como Independencia, Zaragoza y Constitución están completamente sobrecargadas” (La Jornada, 25 de enero 2018).

**Figura 1. Vista parcial de la ciudad de Aguascalientes y en color rojo ubicación de zonas en construcción.**



Fuente: Google Earth, 2018. <https://www.google.com.mx/intl/es/earth/>

El descontento social a raíz de esa determinación gubernamental, fue de tal magnitud que algunos la califican de "necedad", incluso se presentó una petición en la página change.org, plataforma por internet a la elaboración de peticiones sociales a nivel mundial, “La petición es identificada como “NO a la construcción de los pasos a desnivel de la zona norte y norponiente de la ciudad de Aguascalientes”, que fue creada por Jannet Ruiz, quien ante el arranque de la construcción de dos pasos a desnivel en Av. Universidad y Av. Luis Donaldo Colosio; y en Av. Guadalupe González y Av. Aguascalientes Norte, declaró “me he dado a la tarea de hacer un análisis de las consecuencias que esto pudiera tener a corto, mediano y largo plazo” (Hidrocálido Digital, 9 de Febrero de 2018).



**Figura 2. Vistas tala de árboles Avenida Universidad**



(Hidrocálido Digital, 25 de enero de 2018).

No existen al respecto, antecedentes de oposición generalizada hacia alguna obra construida en Aguascalientes, como en éste caso. De hecho, fuese o no necesaria una obra, gustase o no, era asimilada al final por la sociedad hidrocálida, una vez anunciada, no quedaba más que criticar o comentar en privado. Pero en ésta ocasión, el detonante fue la tala alrededor de 150 árboles, cómo nunca antes se expresaron las críticas.

Una de las mayores críticas es en relación al impacto ambiental de las obras, pues a consecuencia de la construcción, se generó un impacto negativo en relación a la tala de árboles sobre las avenidas afectadas, Jaime Serrano Domínguez , Secretario estatal del Partido Ecologista Verde de México señaló en el periódico La Jornada en relación a este tema que: “no es posible que las autoridades nunca tomen en cuenta las afectaciones que hacen al medio ambiente con diversas obras, dijo que esta vez señalan que serán talados 158 árboles entre fresnos y pírules y que sembrarán 930 para compensar el daño, “sin embargo, de estos, cuántos sobrevivirán, a cuántos se le darán seguimiento, los árboles que están talando ya crecieron, ya sobrevivieron, pero ahora fueron asesinados por el Gobierno del Estado”.(La Jornada Aguascalientes, 25 de Enero de 2018.)

**Figura 3. Lento tráfico y saturación vehicular**



Fuente: Sahagún, C. (2018). La jornada Aguascalientes, 22 de septiembre, p. 7

En este sentido, Humberto Tenorio, director de la asociación Conciencia Ecológica Aguascalientes, este hecho lo califica como un Ecocidio para nuestra ciudad, pues con estas decisiones, las autoridades privan a los ciudadanos de los servicios ambientales mismos que resultan importantes para la ciudad. (El

Heraldo de Aguascalientes, 25 de enero de 2018). Finalmente, el Presidente de la COPARMEX Francisco Ruiz López, sostuvo que: “Más de 70 empresarios, comerciantes y prestadores de servicios de la zona norte de la ciudad se verán afectados económicamente con la construcción de los pasos a desnivel, por lo que pidieron a autoridades de Gobierno del Estado una adecuada programación de los trabajos y que se ejecuten en el menor tiempo posible para minimizar el impacto.” (Hidrocálido Digital, 30 de enero de 2018).

El paso a desnivel en Avenida Universidad fue inaugurado el 29 de junio de ese mismo año, después de una inversión de 110 millones de pesos, con una afectación de 150 árboles derribados y según la promoción gubernamental, en beneficio de 70 mil usuarios. La figura 3 correspondiente a Avenida Universidad, al sur del paso a desnivel, representa el revés a los argumentos gubernamentales sobre los beneficios de la obra, los resultados observados, en éste sentido otorgan la razón a la opinión pública, el gasto, las molestias y la tala de árboles fueron estériles ante los embotellamientos que se presentan continuamente. El 9 de agosto fue la apertura parcial en la circulación hacia el segundo anillo, del paso a desnivel en Guadalupe González y Avenida Aguascalientes, aparentemente en ese punto de la ciudad no existe ningún conflicto posterior, por lo que esa obra queda por ahora sin más comentarios que hacer.

#### **Secuencias y consecuencias sobre propuestas posteriores.**

El día 12 de junio organizaciones ambientalistas convocaron a la ciudadanía en general a formar una cadena humana con el fin de protestar por tala de árboles para construir centros comerciales en Aguascalientes, en el predio ubicado sobre avenida Tecnológico donde está por construirse una nueva plaza comercial, como muestra del rechazo que hay en la sociedad civil para seguir talando árboles y acabando con áreas verdes para construir obra pública. El 15 de junio la convocatoria fue respaldada por más de 15 organizaciones de la sociedad civil tomando el lugar donde se construirá la plaza outlet como punto de referencia para protestar por las demás zonas en el Estado que se han deforestado por causa de puentes vehiculares o construcción de vivienda, en rechazo a este tipo de proyectos urbanos que afectan a todos. No fue una marcha, sino una cadena humana donde la ciudadanía se unió en la protección del medio ambiente (Dávalos, 2018).

**Figura 4. Cadena Humana organizada en protesta por tala de árboles.**



Fuente: <http://metropolitanoags.blogspot.com/2018/06/con-cadena-humana-protestan-por-tala-de.html>

Alrededor de 250 personas se sumaron a la manifestación pacífica en protesta por la tala de árboles en diferentes partes de la ciudad. Bajo las consignas de “outlets no, mezquites sí”, “mezquites sí, plazas no” y “unidos en la lucha, no nos moverán”. Guadalupe Castorena, representante de Movimiento Ambiental, en entrevista informó que aún está corriendo el juicio de nulidad, respecto de la nueva Plaza Outlet,

precisamente donde en febrero del presente año ocurriera un incendio tipo superficial, con lo cual se supone se invalida en el terreno cualquier acción por varios años.

**Figura 5. Cadena Humana organizada en protesta por tala de árboles.**



Fuente: <http://metropolitanoags.blogspot.com/2018/06/con-cadena-humana-protestan-por-tala-de.html>

Cabe señalar que aún el terreno tenía los sellos de clausura por parte de la Procuraduría de Protección al Ambiente, por lo que “Se hará una acción de responsabilidad civil, una cadena humana, aquí abrazando a nuestros mezquites que cayeron por hacer otra plaza, pero no es solamente el tema de esta plaza, sino que aquí es un lugar que quisimos por ser emblemático ya para Aguascalientes, pero que en realidad son todos los mezquites de todas las partes de la ciudad, hay devastación de mezquites por todas partes”. (Miranda, 2018)

Luego de varios meses de vaivenes legales, el día 9 de octubre de 2018 parece que el caso llega a su conclusión, pues se anuncia que el Ayuntamiento de Aguascalientes pierde el juicio promovido por empresarios de Nuevo León, con lo cual, el ayuntamiento deja de tener injerencia en el caso. Ante los hechos, la resignación de “Ya talaron todos los árboles, ya tenían todas las licencias; ya cuando llegamos nosotros como gobierno, clausuramos, sin embargo ya ellos se fueron diciendo que iba a ser un daño para ellos porque ya tenían todos los documentos” por parte de Teresa Jiménez Esquivel, alcaldesa de Aguascalientes queda la Cadena Humana, la cual describe y sintetiza la oposición social a imposición de obras derivadas directa o indirectamente desde el gobierno, como la autorización para talar árboles ya sea para infraestructura vial o construir centros comerciales y plazas outlets de capitales privados.

En respuesta, la buena nota la da El Cabildo de Aguascalientes, el 10 de octubre aprobó por unanimidad el Reglamento de Protección al Medio Ambiente y Manejo de Áreas Verdes del Municipio, declarando a el área mezquitera localizada hacia el oriente, conocida como La Pona y Bosque de Cobos al sur, como áreas naturales protegidas, con lo que se protege alrededor de 131 hectáreas de área verde. Este reglamento crea un blindaje que resguarde a La Pona y Bosque de Cobos para que por un periodo de 20 años no sea susceptible a cambios.

El Reglamento también fomenta en áreas verdes del municipio el uso de especies nativas como el mezquite y el huizache, y además promueve la figura de los “árboles patrimoniales” con la que se protegerá a aquellos reconocidos por su antigüedad.

En el caso del Bosque de Cobos, al sureste de la capital, presenta un gran patrimonio histórico y natural, y cuenta con vestigios de civilizaciones antiguas reconocidas incluso por el INAH, además de flora y fauna



de importancia para la región. Mientras que las 16 hectáreas de “La Pona” son uno de los pulmones naturales más importantes en la ciudad que alberga especies nativas de Aguascalientes.

### **El eje vial oriente-poniente**

Ante el proyecto del eje vial oriente-poniente, locatarios y ambientalistas han manifestado su rechazo pleno al proyecto debido a que las autoridades han realizado acciones de secretismo, presentando el proyecto en medios de comunicación sin detalles de las afectaciones sociales, económicas y ambientales que tendrá. Si bien reconocen que Aguascalientes requiere de un proyecto de mejora de la movilidad, no debe aplicarse bajo un daño irreparable al medio ambiente y a la economía de miles de familias. El diseño de los ejes viales corresponde a una modificación en los paraderos, en las vialidades y una transformación del transporte público.

Si bien el reclamo mediático hasta el momento se ha hecho hacia el proyecto de López Mateos, el proyecto completo incluye a un total de 9 ejes, de los cuales el de Segundo Anillo es el que más daño ecológico tendrá porque todo el anillo contiene un cinturón verde, los camellones son amplios y están muy bien cubiertos con árboles que, sí, no son nativos y que pueden tramitar su derribo sin problema, pero que habrá daño ambiental grave porque cualquiera que sea la especie ya genera un servicio ambiental.

El titular de la Secretaría de Obras Públicas al declarar que se van a reubicar todos los árboles choca (MIA), ya que debería de haber señalado que no se derribará ningún árbol sino reubicado. Aunque en este caso el especialista subrayó que la reubicación es una cirugía muy delicada y compleja, que si no hace bien no garantizan la supervivencia y más si el árbol no es nativo.

Es importante aclarar los derribos porque con lo planteado en el Manifiesto de Impacto Ambiental (MIA) se dice que únicamente del tramo de López Mateos va a existir la remoción de alrededor de 100 especies vegetales, pero en la Ley de Movilidad se menciona que debe existir un consenso y socialización de los proyectos a fin de que estos sean aprobados, y aunque hay un Observatorio de Movilidad no tiene aún las facultades para intervenir.

Tomando en cuenta que la ciudadanía exige tres cosas: mejora del servicio del chofer hacia el usuario, mejora de las unidades y mejora de los tiempos de recorrido. Esto fácilmente se pudiera haber logrado interviniendo únicamente con quienes ofrecen el sistema.

En éste contexto, se crea la comunidad Núcleo Verde con el objetivo de dar respuestas organizadas a las preocupaciones de la ciudadanía respecto a los daños en el medio ambiente y posibles ecocidios, al considerar necesario observar ante el anuncio de nuevos proyectos de obra pública. Así, un grupo de jóvenes pretenden dar seguimiento al impacto de las políticas públicas que se han convertido en una manera común de actuar de las administraciones, que bajo la lógica de desarrollo y progreso consideran que hacen falta más autos y por ende más vías para que transiten. Por tal motivo, Núcleo Verde vigilará y exigirá la georeferenciación de los árboles que tanto se ha dicho que se van a replantar luego de que desaparecen en obras como las recientes al norte de la ciudad como en la avenida Universidad y Luis Donaldo Colosio.

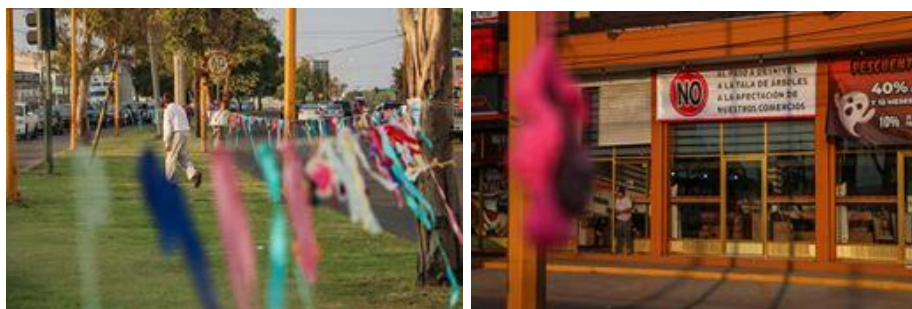
En cada obra se calma el enojo ciudadano con la promesa de que se sembrarán más árboles, pero sin que nadie haga un seguimiento, por ello pedirán la información que señale que variedad de flora es y dónde se plantó, además de dar continuidad al desarrollo de estas plantas, ya que la estadística señala que más del 80 por ciento de los árboles que se plantan, mueren por falta de un continuo cuidado; de tal manera que no se resarce el impacto que originalmente se generó.

La actualización más reciente sobre las expresiones de oposición, corresponde a la nota publicada el día 13 de octubre, en el periódico electrónico El Diario, sobre el anuncio de la próxima construcción del paso a desnivel en la intersección de av. Aguascalientes (segundo anillo) y camino a San Ignacio, donde destaca que "Ciudadanos se manifiestan en contra de nuevas obras de Gobierno del Estado", expresando, tanto de forma escrita como física la defensa de los árboles, la nota introduce y reproduce el sentir de los manifestantes:

"Verde que te quiero verde! ¡Menos pasos a desnivel y más árboles! Señalaron ciudadanos, locatarios, comerciantes y ambientalistas la tarde de este viernes en una manifestación peculiar en el camellón de 2 anillo y Camino a San Ignacio al estar en desacuerdo de la construcción de los dos pasos a desnivel anunciados por el Gobierno del Estado".

"Estamos haciendo un llamado a la sociedad que esté inconforme con las obras que se están haciendo para que se pueda contactar con las organizaciones que estamos en este movimiento ambiental", la ciudadanía principalmente debe enterarse de las afectaciones que están generando estas obras que son de tipo social y ambiental pero que las autoridades no analizan adecuadamente.

**Figuras 6, 7 y 8. Manifestaciones en oposición a la construcción de paso a desnivel**



**Foto: Claudia Castro**

Una vocera subrayó la importancia de hacer manifestaciones públicas tanto para organizarse como ciudadanos inconformes como para que más personas conozcan la gravedad de los planes de las autoridades (sic); además de buscar otros métodos de vinculación con el gobierno, "insistimos en que debe ser proyectos abiertos a la discusión, al análisis; no es nuestra intención la confrontación, pero sí principalmente demandamos que nuestra voz sea escuchada".

Vecinas y vecinos reclamaron que bajo un mal argumento de "obra social" se esté apoyando únicamente al automóvil dañando gravemente al medio ambiente, tomando en cuenta que, para lograr el diseño

planteado en el proyecto, talarán. Entre 50 y 70 árboles, principalmente eucaliptos, fresnos y truenos, que, si bien no son especies endémicas, sí tienen un servicio ecológico importante para el Estado.

Se aseguró que en ningún momento Gobierno del Estado se acercó a locatarios, dueños de negocios y vecinos para socializar el proyecto, “no necesitamos un paso a desnivel el tráfico es normal, con eso sólo afectará a la economía de miles de familias...” “Hoy pedimos que se garantice el respeto y procuración de un entorno más verde, más árboles y una mejor planeación urbana con visión sustentable”.

La reflexión derivada de lo anteriormente expuesto, orienta hacia la escasa atención para dialogar con inconformes y, las frecuentes inquietudes que tanto ciudadanos como organizaciones civiles han expresado, confirma el título de nuestro trabajo, oposición social e imposición de infraestructura vial, con estragos en la masa verde de los camellones donde se construyen, las cuales, según el sentir de la población no son necesarias o prioritarias. Mientras los ciudadanos expresan su queja ante la imposición de las obras para crear infraestructura vial y asumen posturas de cuidado y preservación al defender abiertamente los árboles, algunos cuentan con antigüedad hasta de 30 años, la postura del gobernador se simplifica en la respuesta que ha dado cada vez que se aborda el tema, "vamos a plantar muchos árboles para sustituir los que sean cortados por las obras".

### **Conclusiones**

El crecimiento de la población acusa efectos directos en las ciudades, generando una mayor concentración de personas que requieren la atención de las autoridades locales tanto en el área de equipamiento y vivienda, como en el tema de desarrollo urbano, donde la afectación de más de 150 árboles que integraban la masa verde y la ciclo vía en el camellón central de avenida universidad en su cruce con avenida Luis Donald Colosio, además del parque adjunto, provocó un movimiento ciudadano coyuntural, de inconformidad y rebeldía latente. Si bien no son manifestaciones estructuradas a nivel de protesta, con acciones colectivas concertadas de manera organizada o siguiendo un plan trazado para buscar un cambio en las formas institucionales, si se presenta una agitación concertada con un grado de continuidad por parte de grupos y ciudadanos en defensa de no afectar el camellón, árboles y ciclo vía. Los movimientos ambientalistas no siempre son sociales, la mayor parte de las ocasiones corresponden a respuestas coyunturales encabezadas por organizaciones civiles creadas expresamente para hacer frente a la situación de conflicto y eventualmente solucionarlo.

Contextualmente, no fue descentralizado o habilitado el ejercicio de competencias de la entidad territorial superior hacia otra inferior, en este caso, del gobierno del estado hacia la administración municipal. Resulta evidente en el caso descrito, la coordinación del gobierno estatal y municipal intervienen marginalmente, cuando mucho, proporcionando apoyo y vigilancia vial durante el tiempo que permaneció la obra en construcción. Además, se contradice el ejercicio democrático como sistema organizado en el cual los ciudadanos participan, o son representados antes, durante y después de la toma de decisiones inherentes a la actividad planificadora del estado, implementando instrumentos de ordenación territorial. La experiencia resultante muestra los primeros pasos de una sociedad civil más interesada, ejerciendo el derecho a manifestar abiertamente su opinión y esperando incorporarse en la participación de la toma de decisiones, lo cual no sucedió.

## Referencias

**Alejandro Ramos, Gonzalo y Hernández Romero, Yasmin** (2015) "Actores e intereses en el desarrollo urbano de la ZMVM: el caso de Tecámac, Estado de México. En Alejandro Ramos, Gonzalo, Hernández Romero, Yasmin. (coordinadores). 2015, Actores Sociopolíticos del Desarrollo Urbano. Fontamara, UAEM, México, pp. 9-35.

**Gilbert, Alan**, (1997) La ciudad Latinoamericana, Siglo XXI, México, pp.9-29.

**Harvey, David** (2018) Justicia, naturaleza y la geografía de la diferencia. Proyecto editorial traficantes de sueños. Madrid, España.

**Lefebvre, Henri** (1978) El Derecho a la Ciudad, Ediciones Península-, Barcelona.

**López, T.** (2010). Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano. Editorial Biblioteca Nueva, Madrid, España.

**Obregón Biosca, Saúl Antonio, Bueno Ortiz, Cesar Omar**, (2015), Dispersión urbana e integración funcional al núcleo central, Gestión y política pública, Vol. XXIV, número 2, México, pp. 491-531.

**Otton, E.** (2007), Cohesión social, inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe, CEPAL, Santiago de Chile.

**Sanahuja, José Antonio.** (2018). "Crisis de globalización, crisis de hegemonía: un escenario de cambio estructural para América Latina y el Caribe". En Serbin, Antonio (editor). América Latina y el Caribe frente a un Nuevo Orden Mundial: poder, globalización y respuestas regionales. Barcelona: Icaria/CIES, pp. 37-68.

## Hemerografía

**Granados, F.** (2018). "Transito, movilidad o accesibilidad". En Agenda Urbana. La Jornada Aguascalientes, 16 de agosto, p. 7.

## Dictiotopografía

**Acero, I.** (2018). "El riesgoso (y dañino) diseño del proyecto Eje Vial Oriente-Poniente de Gobierno del Estado". Aguascalientes, México. Publicado el 06 de octubre en [www.eldiarioags.mx/local/el-riesgoso-y-danino-diseno-del-proyecto-eje-vial-oriente-poniente-de-gobierno-del-estado/](http://www.eldiarioags.mx/local/el-riesgoso-y-danino-diseno-del-proyecto-eje-vial-oriente-poniente-de-gobierno-del-estado/)

**Dávalos, A.** (2018). "Ambientalistas llaman a formar cadena humana para salvar mezquites de plaza outlet". Aguascalientes, México. Publicado el 12 de junio en <http://www.binoticias.com/nota.cfm?id=27529&t=ambientalistas-llaman-a-formar-cadena-humana-para-salvar-mezquites-de-plaza-outlet>. Consultado: 20 de junio de 2018.

**El Diario** (2018). Ciudadanos se manifiestan en contra de nuevas obras de Gobierno del Estado. publicado el 13 de octubre en <https://www.facebook.com/EIDiario.mx/>

**Hermosillo, H.** (2018). "Autorizó Semarnat más pasos a desnivel en Aguascalientes: vienen otros siete". La Jornada Aguascalientes. Aguascalientes, México, recuperado 3 de febrero de: <http://www.lja.mx/2018/02/autorizo-semarnat-pasos-a-desnivel-en-aguascalientes-vienen-otros-siete/>.

**Medina, L.** (2018). "Mar de quejas por construcción de obras en punto crítico". La Jornada Aguascalientes. Aguascalientes, México, recuperado 25 de enero de: <http://www.lja.mx/2018/01/mar-quejas-construccion-obras-punto-critico/>.

**Miranda, M.** (2018). "Con cadena humana protestan por tala de árboles para construir centros comerciales en Aguascalientes". Aguascalientes, México. Publicado el junio 15 en <http://metropolitanoags.blogspot.com/2018/06/con-cadena-humana-protestan-por-tala-de.html>. Consultado: 20 de junio de 2018

**Redacción.** (2018). "Inconformidad por construcción de pasos a desnivel llega a la plataforma Change.org". Hidrocálido Digital, Aguascalientes, México, recuperado 9 de febrero de: <http://www.hidrocalidodigital.com/local/articulo.php?idnota=135292>.

**Redacción.** (2018). "Más pasos a desnivel, pero menos árboles en Aguascalientes" La Jornada Aguascalientes. Aguascalientes, México, recuperado 25 de enero de: <http://www.lja.mx/2018/01/pasos-a-desnivel-menos-arboles/>.

**Redacción.** (2018). "Declaran La Pona y Bosque de Cobos áreas naturales protegidas". Aguascalientes, México. Publicado 10 octubre en [binoticias.com/nota.cfm?id=37795&t=declaran-la-pona-y-bosque-de-cobos-areas-naturales-protegidas](http://binoticias.com/nota.cfm?id=37795&t=declaran-la-pona-y-bosque-de-cobos-areas-naturales-protegidas)

**Rivera, M.** (2018). "Arrancan obras en pasos a desnivel". El Sol del Centro, Aguascalientes, México recuperado 23 de enero de: <https://www.elsoldelcentro.com.mx/local/arrancan-obras-en-pasos-a-desnivel>.

**Rodríguez, C.** (2018). "Debaten en el Congreso de Aguascalientes por construcción de los nuevos pasos a desnivel". La Jornada Aguascalientes. Aguascalientes, México recuperado 25 de enero de: <http://www.lja.mx/2018/01/debaten-en-congreso-construccion-los-nuevos-pasos-a-desnivel/>.

**Rodríguez, C.** (2018). "Organización dará seguimiento a impacto ambiental de la obra pública en Aguascalientes". Aguascalientes, México. Publicado el 05 de octubre en [www.lja.mx/2018/10/organizacion-dara-seguimiento-a-impacto-ambiental-de-la-obra-publica-en-aguascalientes/](http://www.lja.mx/2018/10/organizacion-dara-seguimiento-a-impacto-ambiental-de-la-obra-publica-en-aguascalientes/) consultado el 05 de octubre de 2018.

**Redacción** (2018). "Pasos a desnivel son obras necesarias: Ingenieros Civiles". El Heraldo de Aguascalientes, Aguascalientes, México. Recuperado 25 de enero de: <http://www.heraldo.mx/pasos-a-desnivel-son-obras-necesarias-ingenieros-civiles/>.

**Redacción.** (2018). "Reaccionan ambientalistas por la tala de árboles". El Heraldo de Aguascalientes. Aguascalientes, México recuperado 25 de enero de: <http://www.heraldo.mx/reaccionan-ambienta-listas-por-tala-de-arboles/>.

**Redacción.** (2018). "Más de 70 comerciantes se verán afectados por la construcción de los pasos a desnivel". Hidrocálido Digital. Aguascalientes, México. Recuperado 30 de enero de: <http://www.hidrocalidodigital.com/local/articulo.php?idnota=135562>