

Articulación concéntrica de la ciudad de Aguascalientes (1970-2020)

Fernando Padilla Lozano¹

Pablo Gutiérrez Castorena²

Víctor Hugo Salazar Ortiz³

Resumen

El presente texto aborda la expansión territorial y los cambios recientes en el crecimiento a partir de la construcción y articulación de los anillos periféricos en la ciudad de Aguascalientes, fenómeno urbano que adquiere especial relevancia en la forma de ordenar la expansión de la mancha urbana. La perspectiva del desarrollo urbano contribuye una percepción espacial como proceso de constante construcción definida en una estrecha interacción polifacética, y cuyas implicaciones multidimensionales impactan categorías presentes en el territorio, desde los aspectos económicos, culturales, políticos, sociales y medioambientales.

Las ventajas de la aglomeración radial convierten a la ciudad en el lugar donde se manifiesta el encuentro entre personas, su convivencia y del hábitat en general. Sin embargo, inevitablemente coexisten niveles de pobreza y exclusión social, mercados informales de suelo, patrones de urbanización formalizados y/o desordenados, espacios públicos e infraestructura básica no suficiente o inexistente, los riesgos asociados a los impactos económicos y sociales del medio ambiente o el cambio climático y la planeación urbana carente del aporte de la sociedad civil.

En los aspectos conceptuales, tradicionalmente se representa el Hinterland de forma concéntrica al referir un radio de influencia. Por lo tanto, es el área adyacente al asentamiento central, en la cual, se desarrollan procesos de tipo social, político, administrativo y comercial. Es también conceptualizado como espacio de crecimiento o en ocasiones se identifica con la microrregión. Entonces tenemos una ciudad que se expande de manera constante más allá de su frontera original. El fenómeno urbano se materializa en un espacio construido, de manera que refiere un proceso de concentración de la población, de tal manera que la urbanización produce cambios en la sociedad. Por esa razón, los cambios en la ciudad de Aguascalientes no pueden entenderse sin examinar su formación y evolución histórica.

Conceptos clave: periferia, aglomeración, circunvalación, expansión.

Introducción

El presente trabajo se inscribe en el eje temático Democracia, Políticas Públicas y Ordenamiento del Territorio, pues en tanto objeto de discusión, la ciudad corresponde con el análisis y evaluación de políticas públicas gubernamentales al orientar en ella estrategias y proyectos. Como proceso, la industrialización caracteriza a la ciudad moderna y como motor de las transformaciones de la

¹ Doctor en Ciencias Sociales. Profesor Investigador Departamento de Sociología y Antropología, Universidad Autónoma de Aguascalientes. fpadilla@correo.uaa.mx

² Doctor en Ciencias Sociales. Profesor investigador Departamento de Sociología y Antropología, Universidad Autónoma de Aguascalientes. pgtier@correo.uaa.mx

³ Doctor en Filosofía. Profesor investigador Departamento de Filosofía, Universidad Autónoma de Aguascalientes. vhsalaza@correo.uaa.mx

sociedad desde hace dos siglos. Por esa razón, la ciudad adquiere un perfil diferente. Mediante el crecimiento concéntrico, el tejido urbano define una red de mallas analizadas a través de la perspectiva del crecimiento periférico y concéntrico. La desintegración de las estructuras agrarias provoca que los campesinos emigren a la ciudad. Situación que a nivel personal produce la pérdida de identidad propia. Así como concentración excesiva de población en las ciudades. Se manifiestan altas densidades de población urbana que se extienden hasta la periferia y por consiguiente en demanda excesiva de espacios que se construyen con uso específico: bancarios, comerciales, industriales, así como zonas de habitación y espacios destinados a la recreación y al ocio.

La ciudad está habitada y algunas sobrepobladas, pero en la mayoría de ellas se intenta dominar el espacio mediante la construcción artificial de espacios. Habitamos, convivimos, comerciamos y nos relacionamos modificando el espacio, transformando el territorio y construyendo nuestro entorno. Nuestro medio ha dejado de ser natural, un elevado porcentaje del planeta se encuentra intervenido o afectado por el ser humano. Adaptamos el espacio y el territorio a nuestra necesidad y requerimientos, todo en beneficio del hombre, con el argumento de elevar la calidad de vida, contar con mayor educación, servicios, infraestructura para la salud o el ocio.

En los aspectos conceptuales, el Hinterland, refiere la zona de influencia de un asentamiento. Por lo tanto, es el área adyacente al asentamiento central, en la cual, por acciones y mecanismos que provienen del asentamiento se desarrollan procesos de tipo social, político, administrativo y comercial. Es también conceptualizado como espacio de crecimiento o en ocasiones se identifica con la microrregión.

La cohesión social contextualiza el sentido de pertenencia a un espacio común o el grado de consenso de los integrantes de una comunidad. De acuerdo con la interacción social dentro del grupo social, habrá una mayor o menor cohesión. Una sociedad igualitaria y justa tendrá un alto grado de cohesión social, ya que sus integrantes forman parte de un mismo colectivo con intereses y necesidades comunes. En cambio, si la sociedad tiene una gran desigualdad, no habrá cohesión y los ciudadanos tendrán conductas enfrentadas.

El medio físico construido refiere a la estructura urbana y a su conformación, a partir de un conjunto de elementos y componentes, concentrados en una unidad, es decir, en la ciudad. Estos elementos constituyen sistemas y subsistemas, los cuales se relacionan y, determinan la organización, crecimiento y desarrollo de la urbe.

De forma regular, como propuesta teórico-metodológica, el estudio del territorio se limita a la noción de espacio como contenedor, explicado como un factor de localización y/o soporte de las relaciones sociales que estructuran la actividad económica. Si bien, el presente trabajo incorpora la noción de espacio como construcción social, visto desde la evolución del fenómeno estudiado en la realidad, misma que permite explicar la espacialidad de los procesos de negociación entre los actores y sus relaciones.

Una definición conceptual pertinente es relativa al marco general derivado del proceso de cambio en el uso del suelo y definido por el conjunto de actividades que representan distintas formas de acceso, a un conjunto de prácticas sociales y formas de socialización que las personas establecen, en las cuales transcurre una parte significativa de su vida cotidiana. Cada una de las variables es exhaustivamente analizada para encontrar las categorías, dimensiones y subdimensiones, con la finalidad de construir un sistema de indicadores. Las dimensiones de la urbanización son orientadas por el crecimiento espacial, el equipamiento y la infraestructura. Las dimensiones de la metropolización son físico-geográficas, socioeconómicas y político-

administrativas. El mercado inmobiliario es guiado por los inmuebles comerciales y oficinas, inmuebles industriales, e inmuebles residenciales.

Se implementa la observación de la ciudad como espacio social, preferentemente con recorridos por distintas áreas de la ciudad y apoyo de conversaciones cortas con transeúntes. Se visitan lugares y se genera un archivo. Ese ejercicio permite detectar algunos informantes clave, que no son otros que los mismos residentes, principalmente a quienes cuentan con mayor antigüedad en el lugar, con la intención de "recuperar recuerdos" de los habitantes permanentes (obreros, dueños de tiendas de abarrotes, de talleres, etc.).

La dinámica urbana, evidentemente desde la concentración espacial que caracteriza al estado de Aguascalientes y a la ciudad capital, como principal concentradora e impulsora del proceso metropolitano, juega el papel de ciudad centralizada en un esquema hegemónico de interrelaciones socioeconómicas y políticas con las localidades que se encuentran en el área de influencia inmediata, dando como resultado la integración de un centro físico-espacial definido por población, actividades económicas y culturales dentro de un ámbito territorial integrado en principio por la subordinación de los once municipios estatales, así como los de Zacatecas y Jalisco que circundan el estado de Aguascalientes, con los cuales existe una marcada interrelación cotidiana, por ejemplo localidades vecinas se vuelven prácticamente periféricas como Jalpa y Loreto (Zacatecas), o Encarnación de Díaz y Villa Hidalgo (Jalisco).

Además de ser una ciudad que se expande más allá de su frontera original, presenta como área urbana, una extensión relativamente grande, la cual participa de forma relevante en la producción nacional mediante actividades manufactureras en una escala importante, así también destaca en actividades comerciales y de servicios cuyo grado de impacto trasciende el ámbito regional, pues somos exportadores de importaciones a través de la maquila, centro de negocios y nodo del comercio agropecuario. Es decir, mantiene una base económica significativa al localizarse en su territorio unidades manufactureras de gran escala dedicadas al sector automotriz, sin perder la especialidad como centro distribuidor de productos básicos.

La expansión concéntrica

El fenómeno urbano se materializa en un espacio, de manera obligada hace referencia a un proceso de concentración de la población, en virtud del cual aumenta la proporción de población urbana en relación a la total de un territorio, de tal manera que la urbanización produce cambios en la sociedad. Por lo cual los cambios recientes en la ciudad de Aguascalientes no pueden entenderse sin examinar su formación y evolución histórica.

La estructura vial de la ciudad de Aguascalientes se caracteriza por contar con un sistema de anillos concéntricos. El primero de ellos, hoy Avenida de la Convención de 1914, tiene un perímetro de 14 km. y sirvió para delimitar el área urbana a partir de 1960 e impulsar el crecimiento hacia el oriente de la ciudad, ya que los talleres del ferrocarril fueron hasta entonces una gran barrera física que impedía el crecimiento hacia esa zona.

La ciudad de Aguascalientes en su evolución concéntrica es única en el país, contar con una estructura vial organizada en función a tres anillos de circunvalación le confiere la capacidad para ordenar los flujos de movilidad hacia todas las direcciones. La construcción de los anillos resulta complementaria en dos sentidos ya que son promovidos por el incremento poblacional y la

consecuente expansión de la mancha urbana; pero a esas condiciones empujan la expansión y el incremento, tanto del área física construida y de la población.

El esquema urbano concéntrico, consiste en un centro articulador de vialidades que pueden relacionarse a manera de radios, propiciando distancias equilibradas que confluyen desde cualquier punto en el nodo y por lo tanto se facilita la circulación.

Una referencia inicial sobre el primer anillo periférico se observa por parte del Ayuntamiento de Aguascalientes, cuando en 1992, publica el documento denominado " Las calles de la ciudad de Aguascalientes, evolución de la nomenclatura: 1855-1992", el cual consta de una serie de planos y el listado de calles de la ciudad que se fueron agregando al área urbana conforme evolucionaba en su crecimiento. Así en el plano 8 correspondiente al año 1965 se aprecia en su trazo completo una de las calles nuevas con respecto al plano anterior de 1952, y denominada ya como Av. Anillo de Circunvalación en la tabla 11 del mismo documento. Si bien en cuanto a la planeación el trazo ya estaba definido, su terminación física fue paulatina y posterior a 1970.

En 1970, el crecimiento poblacional en la ciudad llegó a 181,277 habitantes viviendo en 2,086.28 hectáreas, y con ello, se amplió la demanda del servicio de transporte. En esa década el crecimiento urbano se dirige tanto al lado Oriente como al Poniente, apareciendo los fraccionamientos; Modelo, Moderno, Canteras de San Javier y Lomas del Picacho.

A esta etapa corresponde la construcción de los mercados Rivera, Primavera, Juárez, Reforma, El Club Campestre (se construyó lejos de la ciudad con lo cual se ofrecía la privacidad que las personas pudientes necesitaban para descansar, pero la urbanización los alcanzó precisamente a principios de los ochenta). El parque infantil Hidalgo, el Instituto de la Juventud, El Instituto Tecnológico, El centro Regional de Educación Normal, La Universidad Autónoma, la Plaza Monumental de Toros (primera etapa), Plaza Vestir y la Central de Abastos.

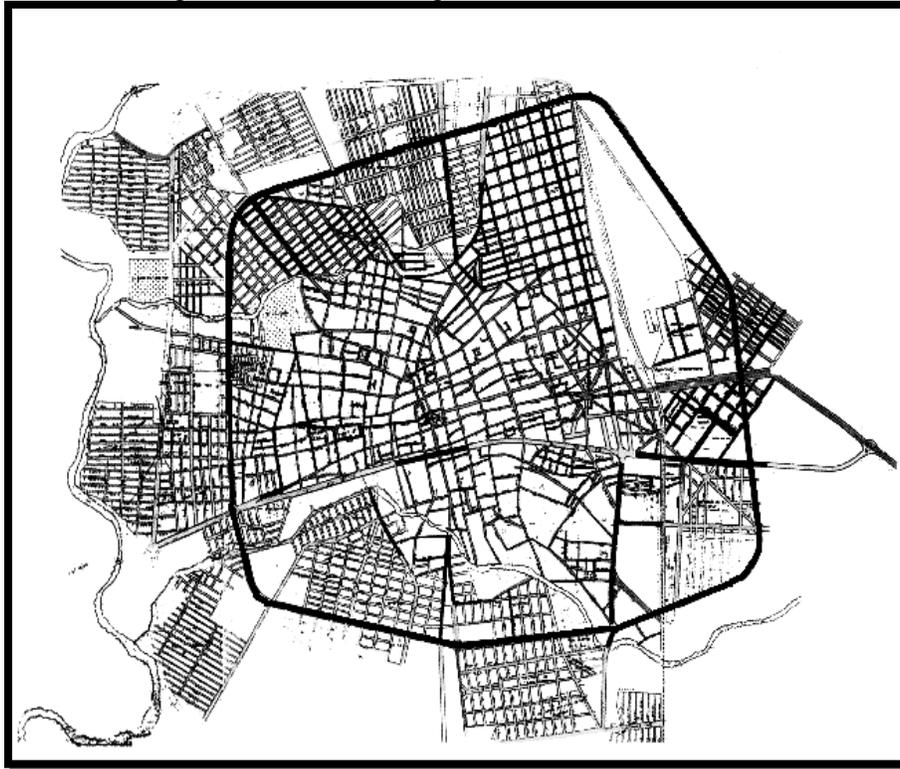
Continuaron las obras de infraestructura y alrededor de 1973, se inician los trabajos de construcción del bulevar hacia la salida a Zacatecas (al norte), además se terminó de construir hasta la salida a Calvillo la avenida López Mateos (al poniente). Debido al aumento paulatino de vehículos de motor que facilitaron la comunicación a mayores distancias y a la creación de infraestructura vial los nuevos asentamientos se ubicaron cerca de las vialidades quedando sin ocupar grandes zonas intermedias, denominadas "lunares urbanos"⁴.

Sólo la parte sureste de la ciudad es olvidada por dos factores muy importantes que retardan el crecimiento hacia ese sector: Tantos servicios urbanos incompletos y la vecindad con la antigua "Zona de Tolerancia" que provoca, por causas de tipo moral, la interrupción del crecimiento urbano por ese lado.

Esta etapa culmina con la autorización de 1,175 alineamientos, 169 planos para construcción y 6 nuevos fraccionamientos. Al mismo tiempo, se realizan 15,539.70m² en pavimentación con concretos y la remodelación de varias avenidas.

⁴ Según Jesús Ramírez Zermeño, Enlace Gubernamental del Municipio, no existía un padrón de los lotes baldíos, pero se calculó que el 30 % de las 230 mil cuentas prediales eran lotes sin construir, la mitad de ellos de gran extensión, los cuales coincidentemente pertenecen a unas cuantas personas plenamente identificadas, las cuales están en espera de que se les ofrezcan grandes cantidades de dinero por sus baldíos (Hidrocálido: 26 de Dic. 2002: página 10ª).

Figura 1. Ciudad de Aguascalientes año de 1980.



Nota. Se aprecia la tendencia de crecimiento del área urbana hacia el norte y poniente, así como se rebasa la frontera del anillo de circunvalación. Destaca al oriente el área que ocupaban los talleres de los Ferrocarriles Nacionales de México.

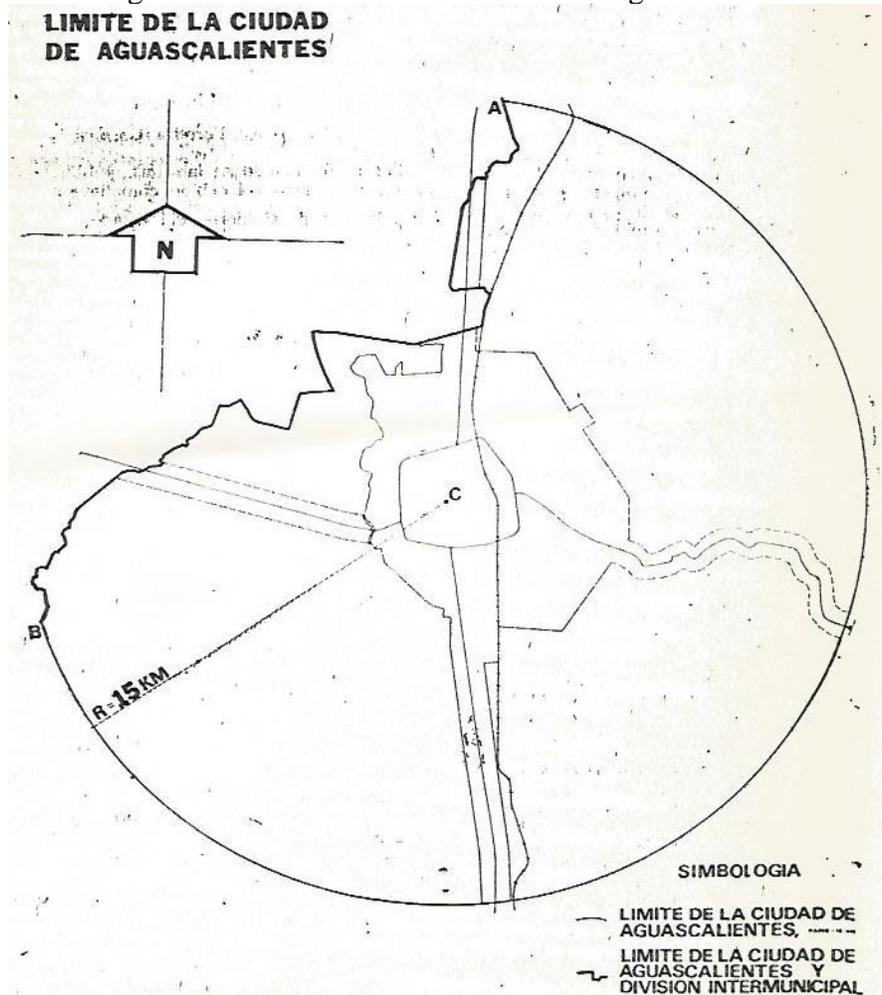
Fuente: Secretaría de la Presidencia, Carta Geológica de Aguascalientes, Comisión de Estudios del Territorio Nacional, México, primera impresión, 1984.

Para 1980, con 3,316 hectáreas y 293,152 habitantes la ciudad ya era un espacio consolidado al interno de la avenida de la Convención de 1914 (primer anillo de circunvalación), y comenzaba a desbordar esta frontera urbana en algunos puntos, como lo eran algunas colonias periféricas⁵ (Flores 1998: 52).

En cuanto a una definición para establecer los límites del crecimiento urbano, en el artículo 1 del decreto 132 publicado en 1980 se establece: "se fijan los límites de la ciudad de Aguascalientes, en la conformación de un polígono irregular que suma una superficie total de 56,655-00-00 hectáreas". La delimitación es definida en el segundo artículo e "inicia en el límite intermunicipal de Aguascalientes y Jesús María, al norte del poblado denominado Lic. Jesús Gómez Portugal, a una distancia de 15 kilómetros del punto central de la Plaza de Armas de Aguascalientes como punto "A", siguiendo una trayectoria circular (conservándose constantes el radio y el centro), continuando hacia el oriente, sureste, sur, suroeste, poniente, noreste y norte, hasta encontrar en el punto "B", el límite municipal con Jesús María, mismo que será la delimitante (sic) de la zona noroeste del centro de población hasta cerrar la poligonal en el punto inicial".

⁵ Entre otras; la Colonia México, Martínez Domínguez, Curtidores, etc.

Figura 2. Delimitación de la Ciudad de Aguascalientes.



Fuente: Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes. Decreto 132, 20 de abril de 1980, p. 13.

En concordancia con esa propuesta, se configuró el umbral de crecimiento urbano en el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes, 1994-2010 (Ayuntamiento, 1994: 24), quedando definido de la siguiente manera:

Al Oriente: Con la línea que forman los puntos de referencia del 1 al 10, los cuales se describen a continuación.

Punto No. 1: En el cruce de los ejes de la vía del ferrocarril México-Cd Juárez tramo Aguascalientes-Encarnación de Díaz Jalisco y el arroyo “San Francisco”.

Punto No. 2: Desde el punto No. 1 en 595.00 metros hacia el norte (sobre la vía del ferrocarril México-Cd. Juárez).

Punto No. 3: En el cruce de las líneas de alta tensión, que alimentan a la industria “NISSAN MEXICANA” y la Universidad Bonaterra, con el eje de la prolongación de la Av. Héroe Inmortal.

Punto No. 4: En el punto de inflexión del poliducto de PEMEX de 12” tramo Aguascalientes-Zacatecas en la localización de su kilómetro 3+767.

Punto No. 5: En el eje de la carretera Aguascalientes-San Luis Potosí en el cruce con la línea de alta tensión (noroeste-suroeste) ubicada al este del poliducto de PEMEX 12” Aguascalientes-Zacatecas.

Punto No. 6: En la intersección del eje del arroyo del Nopal Colorado y el eje de la carretera Aguascalientes-Zacatecas.

Punto No. 7: En la intersección del eje Bulevar Guadalupano y la proyección del lindero norte de la colonia Benito Palomino Dena.

Punto no. 8: En el punto de inflexión de poliducto de PEMEX de 12” tramo de Aguascalientes-Zacatecas en la señalización de su kilómetro 15+000.

Punto no. 9: En el punto de inflexión del poliducto de PEMEX de 12” tramo Aguascalientes-Zacatecas en la señalización de su kilómetro 16+814.

Punto no. 10: En la intersección de los ejes del poliducto de PEMEX 12” tramo Aguascalientes-Zacatecas y eje del arroyo “El Molino”.

Al Norte. Sobre la línea de eje del arroyo “El Molino” entre los puntos de referencia 10 al 11.

Punto No. 11: En la intersección de los ejes del río “San Pedro” con el arroyo “El Molino”.

Punto No. 12: En el cruce de los ejes del río “San Pedro” y la carretera Aguascalientes-Calvillo.

Punto No. 13: En la intersección del eje de la carretera Aguascalientes-Calvillo, con la línea de prolongación del lindero norponiente del fraccionamiento “Jardines del Lago”.

Punto No. 14: En la intersección de los linderos norponiente y norte del fraccionamiento “Jardines del Lago”.

Punto No. 15: En la intersección de los linderos norte y poniente del fraccionamiento “Jardines del Lago”.

Punto No. 16: En la intersección del lindero sur y poniente del fraccionamiento “Jardines del Lago”.

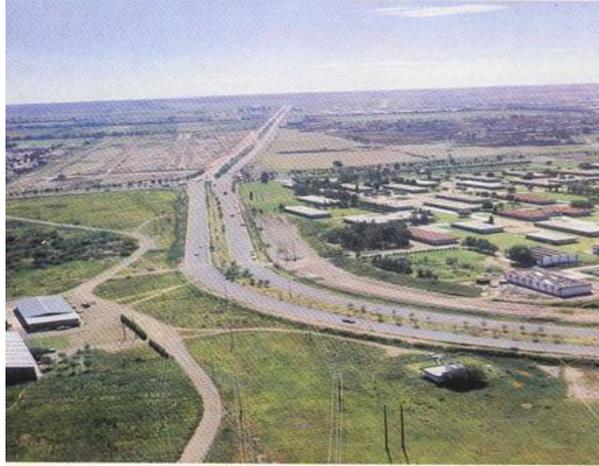
Punto No. 17: En la intersección de los ejes de la carretera Aguascalientes-La Cantera y la Avenida Siglo XXI.

Al Sur. En la línea que forman la Av. Siglo XXI y el arroyo “San Francisco” entre los puntos de referencia del 17 al 1.

Punto No. 18: En la intersección de la Avenida Siglo XXI y el arroyo “San Francisco”.

Punto No. 1: En el cruce de los ejes de la vía del ferrocarril México-Cd Juárez tramo Aguascalientes-Encarnación de Díaz Jalisco y el arroyo “San Francisco”.

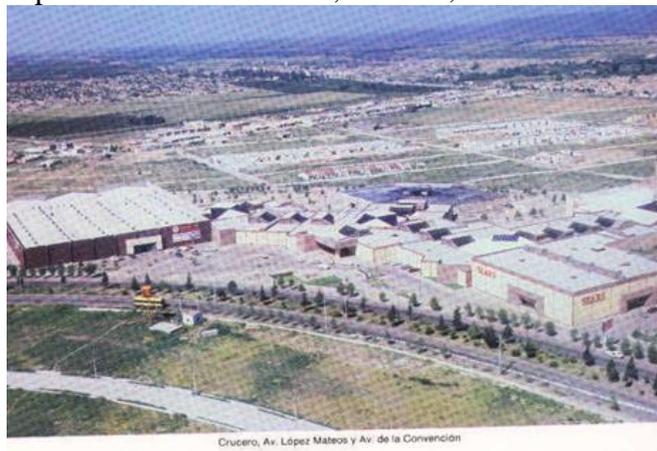
Figura 3. Vista de la Universidad Autónoma de Aguascalientes a principio de la década de 1980, aún no se urbanizaba el entorno.



Fotografía: Archivo Histórico del Estado

Posteriormente a partir de 1980, se construyó el segundo anillo vial, hoy Avenida Aguascalientes, con un perímetro de 24 km. y al igual que el primero, delimitó nuevamente la mancha urbana, pero a la vez propició el surgimiento de nuevos desarrollos habitacionales, mismos que se fueron estableciendo en torno a esta vialidad. Visto este proceso desde una perspectiva amplia, la ciudad necesitó cerca de 400 años para desbordar el primer anillo de circunvalación y en poco más de 10 años ya había rebasado el segundo anillo.

Figura 4. En noviembre de 1983 se inaugura el primer gran centro comercial de la ciudad de Aguascalientes siendo en ese momento una novedad ya que en un mismo espacio comercial se ofrecían varias tiendas y almacenes como: Comercial Mexicana (la segunda en operación) Sears, empresa que iniciaba operaciones en la ciudad, Roberts, los Cinemas Gemelos, Hemésse, etc.



Fotografía: Archivo Histórico del Estado

En esta etapa queda claro que el crecimiento urbano-poblacional se acentuó a partir del nuevo proceso de industrialización que toma auge en la ciudad. De esta forma para ese año, la superficie creció a 3,824.15 hectáreas aproximadamente y con el incremento registrado en el volumen de la población a 293,152, se alcanza 90.47 habitantes/ hectárea.

En los años siguientes y hasta el año 2000 el fenómeno se acentúa con la construcción de asentamientos populares como Ojocaliente, Ciudad Satélite Morelos y Jesús Terán, y en el polo opuesto fraccionamientos residenciales como Bosques, Pulgas Pandas y otros.

Se observa una recurrente tendencia de concentración de la planta productiva industrial en la ciudad de Aguascalientes (80.21% del total de industrias en el estado), compuesta por los parques industriales “El Vergel”, “Parque Industrial de Alta Tecnología”, “Parque Industrial Siglo XXI”, “La Ciudad Industrial de Aguascalientes” y el “Parque Industrial del Valle de Aguascalientes”, y el Parque Industrial de San Francisco de los Romo, misma que se pretende equilibrar con la consolidación del corredor industrial norte, sur, que comprende desde la cabecera municipal de Rincón de Romos hasta la ciudad de Aguascalientes, por la Carretera Panamericana, tratando con esta medida de evitar la emigración laboral hacia la ciudad, dinamizando las poblaciones que involucra el corredor⁶.

Para 1992 la superficie total del área urbana incluyendo lotes baldíos es de 7,372.26 hectáreas y se estima una población de 477,739 habitantes (64.80 habitantes por hectáreas). Para 1996 la superficie total del área urbana es de 7,771.44 has. y se estima una población de 548,889 habitantes. (70.62 hab./ha). La ciudad de Aguascalientes ha devorado espacios conforme al aumento de su población: más holgada en los barrios ricos, hacinada en las colonias modestas y especialmente en los viejos barrios centrales venidos a menos e invadidos por la vivienda popular. Esta expansión franqueó los límites de la ciudad poco antes de 1980 y se intensificó a partir de ese momento.

El nuevo territorio urbano que conforma la ciudad de Aguascalientes a partir de la década de los noventa, se integra por novedosos desarrollos urbanos⁷ localizados en la periferia de la ciudad. Entre otros, las ciudades satélites (Jesús Terán y Morelos) integradas a la trama urbana e interconectadas entre sí transversalmente por una vía de gran amplitud (Av. Siglo XXI consta de 6 carriles) y son parte de la “herradura urbana” con la que, en los últimos 5 años del siglo XX la ciudad creció en forma importante hacia el sur-orienté.

El surgimiento de estos macro-fraccionamientos responde a dos factores principales: una demanda efectiva y una previsión socio-política. A partir de 1983 Aguascalientes era el estado con mayor facilidad para la obtención de recursos financieros para vivienda. En 1987⁸, la administración del Ing. Barberena Vega⁹ visualizó que se podría hacer participar a empresas constructoras en el proyecto de sostener una política urbana que evitara las condiciones que habían propiciado zonas urbanas irregulares como la colonia Progreso y la urbanización del ejido Las Cumbres, los cuales representaron en ese momento la antítesis del desarrollo urbano que se idealizaba en Aguascalientes¹⁰. En su sexenio se construyó la Expoplaza y se renovaron las

⁶ Comité de Planeación y Desarrollo del Estado.

⁷ Incluye Ciudad Morelos, Fraccionamiento Ojocaliente y Ciudad Jesús Terán.

⁸ Información proporcionada por el Instituto de Vivienda de Aguascalientes.

⁹ Miguel Ángel Barberena Vega, Gobernador en el periodo 1986-1992.

¹⁰ Ciudad Morelos se consolidó en 429.5 hectáreas de urbanización y casi 14,700 acciones de vivienda, está conformada por sectores cuyos nombres corresponden a personajes del contexto histórico que le correspondió vivir a Don José María Morelos y Pavón: Hermenegildo Galeana, Nicolás Bravo, Leonardo Bravo, Narciso Mendoza, Mariano Matamoros y Valerio Trujano. Todos estos sectores integran una docena de fraccionamientos que se caracterizan particularmente por el origen de su propósito y su tipología.

instalaciones de la feria, se amplió la infraestructura comercial y de servicios, entre muchas otras obras.

Figura 5. Ciudad de Aguascalientes año 2000.



Nota. Se observa el trazo amorfo del centro, de "plato roto," contrastando con la periferia ortogonal.

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

En la década de los noventa, se construyó el primer semianillo, Avenida Siglo XXI, que une los puntos de entronque de la carretera a la Cantera y la salida a Zacatecas, extendiéndose hasta el ya mencionado Bulevar Miguel de la Madrid, bordeando la ciudad por la parte oriente, con una longitud de 21 km. En especial esta avenida consolida la integración urbana y vial de toda la ciudad y facilita relativamente el desplazamiento, en particular ayuda a obtener mayor comunicación de la población de los fraccionamientos del oriente con los nuevos fraccionamientos y centros comerciales de la ciudad. Con esta obra, la ciudad llegó en 1997 a 1,248 Km. de vialidad y 6,321 intersecciones.

Con la construcción de la Av. Siglo XXI, la ciudad incrementó su superficie en 5,900 hectáreas, 80% más que en 1992, con lo que la ciudad llegó a un total de 13,272 hectáreas. Esto

propició una mayor dispersión del desarrollo y más lotes baldíos cuya superficie total se estimaba en aproximadamente 400 hectáreas en 1997, con el consecuente incremento de los costos de mantenimiento, servicios y equipamiento. Se advierte que el proceso formal de ocupación territorial sigue siendo un modelo radial de crecimiento a lo largo de las vialidades regionales. Cuando se construyen los libramientos, estos facilitan el relleno posterior de las áreas entre el libramiento y consolidan una ampliación del núcleo central. Entonces es posible que se formen nuevas áreas radiales a partir del último centro expandido. Los terrenos aledaños se revalorizan pues se tornan accesibles desde cualquier otro punto de la ciudad, caso concreto la zona de la cantera en el sur-poniente de la ciudad, entre otros.

Después de 30 años se concluyó el tercer anillo, del tramo Av. Juan Pablo II a Av. Miguel de la Madrid, con esa obra, el poniente se incorpora de lleno en la dinámica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Aguascalientes. En noviembre de 2015, Los extremos del Tercer Anillo, tramo vial de 47 kilómetros que da la vuelta a la ciudad, quedaron unidos luego de concluir la carpeta asfáltica de los últimos 12.7 kilómetros correspondientes al tramo poniente, conectando la Av. Juan Pablo II, el Centro de Readaptación Social, hasta la Av. Alejandro de la Cruz, en Jesús María. En esa fecha fue puesto en operación el tercer anillo de circunvalación, denominado Avenida Siglo XXI.

Figura 6. Ciudad de Aguascalientes. Conclusión del Tercer Anillo de Circunvalación.



Fuente: Elaborado con imagen satelital disponible en <https://www.google.com.mx/maps/@21.9237645,-102.3156329,15.25z> 17/octubre/2016.

Para concluir el Tercer Anillo en la parte poniente, se construyeron varios pasos elevados de flujo vehicular, entre ellos el paso a desnivel que conecta el bulevar Alejandro de la Cruz con Maravillas, en el municipio de Jesús María, con lo que se cierra un circuito de 44.7 km. Con esto, Aguascalientes tiene tres anillos de circunvalación completos. Su construcción representa traslados desde Jesús María más cortos por esta ruta y el tráfico en la mancha urbana será más fluido.

En octubre de 2023, la funcionaria de Obras Públicas del Estado de Aguascalientes, Carolina López anunció la futura construcción del libramiento oriente, el cual conectará la carretera

45 Sur con la salida a San Luis Potosí. Se estima que la obra podría requerir una inversión superior a los 500 millones de pesos. En una segunda etapa, la carretera podría conectarse con la salida a Zacatecas, en el norte de la entidad. Así a consideración de la funcionaria, se consolidaría un “cuarto anillo” de circulación. En ese sentido, se aprovecharán algunos tramos de la carretera oriente, ya existente, mientras que en otras partes se definirán nuevos detalles como las pendientes y curvas de la vía (Lomelí, 2023).

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

Los problemas generados por este crecimiento y las barreras que se le oponen, en términos de la falta de disponibilidad de suelo urbanizable adecuado (por su uso agrícola, sus pendientes, su origen geológico inconveniente para la construcción o sus características climáticas e hidrológicas), así como la carencia de recursos financieros, agudizada por la crisis económica, fiscal y la deuda interna y externa, las enormes dificultades técnicas y sociales para la dotación de vivienda, infraestructuras, servicios sociales y seguridad pública, la grave destrucción de la naturaleza, y la contaminación ambiental, insalvables según algunos analistas, conducirían a la necesidad de limitar la expansión de la mancha urbana mediante la aplicación estricta de programas (Castillo 1990: 12).

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

La ciudad ha alcanzado en forma vertiginosa una extensión que parece excesiva; la experiencia muestra que estos procesos de acelerado crecimiento urbano cobran facturas elevadas: la inseguridad, la violencia, la desintegración familiar, la drogadicción, el desempleo, la corrupción, el comercio informal, la contaminación, el tráfico, la especulación, un acelerado ritmo de vida que transforma a las personas, además de un larguísimo etcétera (Martínez 2001: 55).

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

De acuerdo con López Velarde (2007), desde el inicio del siglo XXI, los habitantes de la ciudad atestiguan cómo el crecimiento urbano ha dado al traste con las políticas de crecimiento ordenado por la tendencia a la expansión física explosiva, desordenada, ilegal, dispersa e

insustentable de la Zona Conurbada de Aguascalientes, Jesús María y San Francisco de los Romo. En su opinión, en gran medida, esta situación fue provocada por las constantes violaciones a la normatividad urbana mediante dadas o autorizaciones indiscriminadas a determinados grupos inmobiliarios y omisiones de otro tipo, por lo cual debe exigirse como prioridad el respeto y cumplimiento a los diversos programas de desarrollo urbano por las autoridades, promotores inmobiliarios y particulares.

En el territorio adyacente a la ciudad dentro de un radio de 15 kilómetros, lo que concebiríamos como el territorio de influencia natural de la ciudad de Aguascalientes, se perciben las zonas hacia donde la ciudad crece, no de forma compacta, sino difusa. Es aplicable el concepto de Hinterland, referido a la zona de influencia de un asentamiento. Por lo tanto, es el área adyacente al asentamiento central.

Sobre el papel que juega en la revalorización de los predios por donde se traza el libramiento carretero, la tendencia actual que identifican los especialistas es que la mayoría de los inmuebles tiene una plusvalía, aunque los puntos porcentuales de ésta dependerán de varios factores. Los factores que mayormente influyen en el valor de los terrenos de Aguascalientes que determinan la plusvalía son:

Accesibilidad. La cantidad y calidad de vías de comunicación que hagan accesible la llegada a tu bien inmueble es importante para determinar la plusvalía, ya que de nada sirve comprar una casa moderna y elegante si es muy difícil llegar hasta ella.

Ubicación dentro del entorno urbano. La ubicación es uno de los puntos más importantes para determinar la plusvalía de los bienes inmuebles, ya que también debe observarse el entorno del mismo. Los edificios gubernamentales, así como las distracciones como restaurantes y centros nocturnos también pueden aumentar la plusvalía del terreno o bien inmueble.

Servicios e infraestructura. Este punto es básico, a mayor número de servicios con los que cuente el terreno o vivienda, será mayor la plusvalía. Los servicios básicos como agua potable, alcantarillado, alumbrado público, electrificación y el transporte público son fundamentales.

Factor Urbano. Las ciudades constantemente se están expandiendo y para ello se construye infraestructura, si sabes que van a construir alguna carretera o centro comercial cerca de la casa o terreno entonces dentro de un lapso de 3 a 5 años el bien inmueble puede adquirir mayor valor. Las conexiones viales y su calidad como cantidad también son un factor que constituye una mayor plusvalía en el corto y mediano plazo.

La expansión acelerada de las zonas urbanas de las ciudades modernas rebasó en muchos casos la capacidad de los gobiernos para lograr controlar el fenómeno de expansión urbana. La ciudad creció de tal manera que hoy, al igual que en las grandes metrópolis es necesario manejar para hacer las actividades más básicas de la vida cotidiana.

Conclusión

La ciudad de Aguascalientes es producto directo de las intervenciones que en ella se han hecho estén o no expresadas estas acciones en los planes y programas. No hay que olvidar que la planeación es un instrumento de poder, por eso no se puede desvincular el aspecto planeación sin su contexto político. En el caso particular de Aguascalientes, queda la evidencia de que la ciudad

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

Destaca la experiencia en materia de planeación, además es una de las ciudades medias con ventajas estratégicas para el ordenamiento del territorio, el desarrollo regional y urbano por su ubicación, infraestructura, grado y potencialidades de bienestar social, progreso económico, lo que se refleja en el nivel y calidad de vida.

La estructura vial obedece a diferentes épocas del crecimiento urbano, caracterizándose el casco antiguo de la ciudad (zona centro) como el nodo a partir del cual el crecimiento es orientado por tres anillos periféricos representantes de las etapas clave de su desarrollo. La industrialización caracteriza a la ciudad moderna, por esa razón ese proceso es el motor de las transformaciones de la sociedad desde hace dos siglos.

Con la industrialización, la ciudad adquiere un nuevo perfil, pero la estructura vial presenta en forma general los mismos problemas:

Inadecuada diferencia y jerarquía vial, así como falta de continuidad en las vialidades primarias. Falta fluidez en las zonas de alta concentración de actividades. Incapacidad vial para absorber el volumen vehicular. Falta de organización en las áreas de estacionamiento en zonas de alta concentración y áreas peatonales reducidas. Accidentes en zonas de alta concentración de actividades. Desorganización de los esquemas de circulación, producto de factores tales como:

Deficiencia en la sincronización de semáforos. Desorden en los sentidos de circulación. Altos índices de contaminación. Aumento en los consumos energéticos. Aumento en tiempos de recorrido. Mezcla de tránsito regional con el urbano por la inoperancia del libramiento.

El tejido urbano queda definido como una red de mallas analizadas a través de la desintegración de las estructuras agrarias provoca que los campesinos abandonen sus lugares de origen para emigrar a la ciudad y asentarse en ella. Situación que a nivel personal produce la pérdida de identidad propia (al perder su identificación con sus lugares de origen y no integrarse a una nueva vida económica y social).

La migración, a su vez, produce concentración excesiva de población en las ciudades. Se manifiesta en las altas densidades de población urbana que se extienden hasta la periferia y por consiguiente en demanda excesiva de espacios que se construyen con uso específico: bancarios, comerciales, industriales, así como zonas de habitación y espacios destinados a la recreación y al ocio.

Si bien se ha permitido el esquema de desarrollo concéntrico en Aguascalientes por su adaptabilidad a la topografía plana del valle de Aguascalientes, no logra el óptimo funcionamiento debido a distancias no equilibradas de los círculos en todo su perímetro, además el centro tiende a congestionarse por saturación de tráfico vehicular. 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.

El esquema vial actual presenta deficiencias por no contar con vialidades de apoyo o ejes viales que comuniquen en forma fluida de norte a sur y de oriente a poniente. La estructura vial obedece a diferentes épocas del crecimiento urbano, caracterizándose el casco antiguo de la ciudad (zona centro) con vialidades estrechas y de traza irregular, razón por la cual no propicia una fluidez vehicular adecuada para los requerimientos actuales. Además, los anillos de circunvalación no cuentan con un diseño técnico que responda a los requerimientos de vías rápidas, destacando los

siguientes factores: carencia de carriles laterales, exceso de cruceros viales, existencia de topes y falta sincronizar semáforos.

Más allá de los círculos definidos por anillos periféricos, la ciudad de Aguascalientes se consolida en un modelo de desarrollo global, donde el entramado urbano estatal cuenta con una metrópoli consolidada en un complejo sistema de ciudades integrado por tres ciudades principales, un aeropuerto que crece progresivamente de manera dinámica, grandes empresas y parques industriales, buena conectividad mediante un entramado de carreteras estatales y federales y vías férreas. Además de una gran infraestructura educativa, económica y tecnológica.

Referencias literarias

- Alejandro Ramos, Gonzalo y Hernández Romero, Yasmín.** (2015). "Actores e intereses en el desarrollo urbano de la ZMVM: el caso de Tecámac, Estado de México. En Alejandro Ramos, Gonzalo, Hernández Romero, Yasmín. (coordinadores). 2015, Actores Sociopolíticos del Desarrollo Urbano. Fontamara, UAEM, México, pp. 9-35.
- Ayuntamiento de Aguascalientes** (1992), Las calles de la ciudad de Aguascalientes, evolución de la nomenclatura: 1855-1992, Aguascalientes, México.
- Castillo Costa, Miguel, et. Al** (1990) "Expansión de la Mancha Urbana", en Democracia y Desarrollo Urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Asamblea de Representantes del Distrito Federal, México, Tomo I.
- Flores Castillo, Olivia, Padilla Lozano, Fernando.** (1998) Urbanización y Desarrollo Poblacional en Aguascalientes, Tesis de Maestría, UAA, Aguascalientes, inédito, 275 p.
- Gobierno del Estado de Aguascalientes.** Cuaderno de Información Trimestral, Comité de Planeación y Desarrollo del Estado de Aguascalientes, 2000.
- Harvey, David** (2018). Justicia, naturaleza y la geografía de la diferencia. Proyecto editorial traficantes de sueños. Madrid, España.
- Lomelí, Daniela.** (2023). Aguascalientes tendrá un "cuarto anillo" con nuevo libramiento oriente. by / NW Aguascalientes. 26 octubre. <https://newsweekspanol.com/2023/10/26/aguascalientes-tendra-un-cuarto-anillo-con-nuevo-libramiento-oriente/>
- Martínez Delgado, Gerardo.** (2001) "El Crecimiento de la Ciudad de Aguascalientes. Dos Etapas Claves: 1880-1910, 1962-1992." en Conciencia, Año 1, Número 4, Febrero, 40-56.
- 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.
- Ottone, E.** (2007), Cohesión social, inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe, CEPAL, Santiago de Chile.
- Plan Director Urbano de la Ciudad de Aguascalientes** (1980) Dirección de Planeación y Construcciones del Gobierno del Estado, SAHOP, Ayuntamiento del Municipio de Aguascalientes.

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

Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes. Decreto 132, 20 de abril de 1980, p. 13.

Secretaría de la Presidencia, Carta Geológica de Aguascalientes, Comisión de Estudios del Territorio Nacional, México, primera impresión, 1984.