

Adrián Guillermo Aguilar
Coordinador

Urbanización, cambio tecnológico y costo social

El caso de la región centro de México



CONACYT
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología



Adrián Guillermo Aguilar
Coordinador

Urbanización, cambio tecnológico y costo social

El caso de la región centro de México



Primera edición, julio del año 2003

© 2003

INSTITUTO DE GEOGRAFÍA, UNAM

© 2003

Por características tipográficas y de edición

MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, librero-editor

Derechos reservados conforme a la ley

ISBN 970-701-361-3

IMPRESO EN MÉXICO



PRINTED IN MEXICO

Amargura 4, San Ángel, Álvaro Obregón, 01000 México, D.F.

Capítulo 7

Recomendaciones de política para el ordenamiento territorial de la Región Centro de México

ADRIÁN GUILLERMO AGUILAR

Cada territorio o región, como es el caso de la RC, se incorpora a la dinámica del desarrollo contemporáneo con una carga de largas historias: económicas, políticas, de grupos sociales, de género, y muchas otras que de una u otra manera se refieren a este espacio. Frente a lo anterior, lo que se ha creado en los últimos 15-20 años ha sido una nueva constelación de fuerzas, y como en cualquier región, estas fuerzas están en constante recreación.

La identidad de una región se construye a través de su relación con otras regiones, y naturalmente esta relación es resultado de una historia en la cual estos territorios se han desarrollado; es decir, las regiones obtienen sus significados a través de sus diferencias con las otras en cualquier momento histórico. Ellas se vuelven parte de un sistema de posiciones el cual, entre otras, se refiere a categorías como: regiones centrales, periféricas, manufactureras, pobres, de alta tecnología y otras. En el caso de la RC, definitivamente se trata de una región “central”, un territorio que mantiene una posición de dominio en el plano nacional, en gran medida por la presencia de la más grande metrópoli, lo cual es su principal distintivo respecto a los demás territorios. No sólo es un espacio dominante según criterios tradicionales, como el número de habitantes, o la concentración económica,

sino además por ser el asiento del gobierno federal, concentrar una gran proporción de servidores públicos de alto nivel, presentar el más importante sistema financiero, ser la sede de oficinas centrales de empresas transnacionales, y concentrar los más importantes medios de comunicación de masas, de mercadotecnia y de publicidad.

A través de los trabajos expuestos quedó implícito que existen fuertes diferencias socioeconómicas, y por lo tanto espaciales al interior de la región, las cuales quedaron en evidencia a través de las interconexiones y concentraciones que se han generado en los últimos años. A pesar que el análisis realizado no discutió directamente la validez de los límites regionales de la RC, ésta de ninguna manera se puede considerar un espacio aislado, sino todo lo contrario, su carácter de espacio funcional se define a través de sus vínculos e interacción de actividades con el resto de regiones del país. Asimismo, están claramente establecidos los vínculos internacionales de esta región, cuya naturaleza particular define su *globalidad* y distingue de una manera adicional esta parte del territorio de otras regiones.

Quizá como parte de esas fuertes desigualdades internas, la RC no presenta lo que Allen, Massey y Cochrane (1998: 55)¹ llaman *continuidad espacial*. Es decir, la región presenta “vacíos”, que son espacios al interior que no están caracterizados o no forman parte de los principales mecanismos funcionales que definen el espacio regional de mayores interacciones y flujos. Claramente, en la RC existen espacios, generalmente rodeados de zonas de expansión económica, que no se ven impactados por los mecanismos o factores de crecimiento que fueron identificados a través de este estudio. La existencia de estos vacíos desata la discusión de la presencia de mecanismos de inclusión y exclusión que han sido inherentes al tipo de crecimiento y desarrollo que ha tenido lugar en la región desde la adopción del modelo neoliberal. Dicho de otra manera, existen espacios que difícilmente han sido impactados por ese creci-

¹ Véase Allen, J., D. Massey y A. Cochrane (1998), *Rethinking the Region*, Routledge, Londres.

miento aunque geográficamente estén dentro de la RC (a excepción de las zonas expulsoras de emigrantes), cuyos vínculos con la región son sumamente débiles.

En contraste con esos espacios rezagados y aislados, se presentan otras áreas “ganadoras”, con una mezcla particularmente favorable de mecanismos de crecimiento que se articulan positivamente. Naturalmente, algunos asentamientos de rápida dinámica urbana presentan, por ejemplo, un desarrollo notable en alta tecnología, en otros casos en servicios bancarios y financieros en general, o simplemente en crecimientos manufactureros como la maquila. Es decir, cada lugar representa diferentes mezclas de relaciones sociales dentro del espacio regional. En este contexto, una línea de análisis importante sería investigar, de qué naturaleza es la interconexión de cada una de estas áreas con la ciudad capital, y cuál es su grado de autonomía. Pero, en relación con los vacíos regionales y a las áreas “ganadoras”, un aspecto fundamental que quedó delineado es una dinámica de reforzamiento de las desigualdades regionales, donde espacios rezagados, con alto desempleo y con fuerte déficit en infraestructura tienden a ser evitados, y aquellos que con todas las características contrarias atraen el crecimiento. O sea, aquellas áreas que menos necesitan el crecimiento, lo reciben; y aquellos espacios con una marcada necesidad de inversión, no la obtienen.

Al examinar la RC han surgido aspectos esenciales para su interpretación. Uno de ellos es la necesidad de interactuar a diferentes escalas espaciales, la internacional, la nacional, la regional y la local. Claramente existen particulares realidades sociales para cada uno de estos niveles, pero para elaborar adecuadamente un estudio regional es necesario conceptualizar y definir cada escala desde un inicio, y así el trabajo empírico deberá moverse hacia arriba y hacia abajo cuantas veces sean necesarias. Además, el enfoque del análisis regional debe de llevarnos a interpretar su cambio a través del tiempo; a explorar la estructura interna de la región y las variaciones al interior de ella; y analizar sus relaciones con otros territorios del país.

POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y SECTORIALES

En esta sección se presentan consideraciones y recomendaciones de políticas que cada uno de los autores de los capítulos que integran esta obra elaboró para su respectivo tema de análisis. Cabe señalar que la presentación de estas consideraciones tal vez no muestra un formato único porque, dentro de lo posible, se trató de respetar los textos originales de cada autor.

El ámbito urbano y regional

El análisis realizado parece indicar que el principal fenómeno que va a caracterizar el futuro desarrollo territorial de la Región Centro es el predominio de la megaurbanización con una estructura policéntrica que tendrá como núcleo predominante a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM). Lo anterior nos plantea una pregunta fundamental: ¿en qué forma las entidades gubernamentales responsables van a reconciliar los objetivos nacionales de equidad territorial, con la desigual distribución de riqueza y recursos que una región megaurbana de este tipo tiende a provocar?

Un aspecto distintivo es la magnitud del poblamiento dentro de la RC y el tamaño de sus áreas urbanas. Se considera que para el año 2025 solamente la ZMCM tendrá cerca de 25 millones de habitantes. Esta concentración de población generará una enorme demanda de empleo productivo y de todo tipo de satisfactores básicos. En términos territoriales, hay que atender el hecho de que dicha demanda está distribuida de manera desigual entre las diferentes subregiones del territorio interior, ya sea que se adopte la óptica de los estados, las diferencias urbano-rurales, o el tamaño de los asentamientos. En este sentido, habrá que prever cómo cada unidad político-administrativa obtendrá y utilizará sus propios recursos para la dotación de infraestructura y equipamiento, necesariamente en combinación con los niveles federal y estatal de gobierno.

Considerando el predominio de la megaurbanización en la RC en el futuro cercano, es imprescindible una efectiva administración de este proceso, para lo cual es necesario, ante todo, desactivar varios mitos o

aspectos negativos relacionados al desarrollo de las grandes ciudades. Por muchos años, estos mitos conceptualizaron a las megaciudades y a las regiones urbanas como “un problema”, insostenibles desde el punto de vista ecológico, explotadoras del medio rural, o lugares de pobre calidad de vida. Y aunque existen elementos de este tipo en su crecimiento, las megaciudades continuarán su desarrollo y es necesario, no tanto detener su crecimiento sino facilitar una forma urbana que de cualquier manera va a persistir.

Los gobiernos estatales en la RC, junto con el nivel federal, deberán definir las prioridades de política en la región con base en diagnósticos pormenorizados. Es necesario un cuidadoso y profundo análisis de cada territorio estatal y de sus subregiones correspondientes, particularmente sobre las características de la población, el mercado laboral, el crecimiento económico, la dotación de infraestructura, y las necesidades sociales.

Considerando la relevancia de la región desde el punto de vista productivo, se deberán tomar decisiones muy importantes acerca de las políticas territoriales, sobre todo en términos de localización industrial, así como elaborar cuidadosamente políticas explícitas de concentración y dispersión de actividades económicas tomando en cuenta los espacios más rezagados y su posible vinculación productiva con las zonas de mayor dinamismo económico. En este proceso se deben reconsiderar políticas de relocalización de actividades fuera de la RC.

En términos territoriales es fundamental avanzar en el desarrollo de ventajas comparativas en diversas comunidades que ayuden a complementar las áreas urbanas existentes y más atractivas, para contribuir a construir zonas geográficas más independientes que constituyan a su vez nuevos polos de desarrollo, los cuales pueden ser de carácter industrial, turístico, de negocios, de alta tecnología, etcétera.

Un rasgo característico de la RC es el tamaño e importancia de su sistema urbano. Políticas anteriores han enfatizado la desconcentración hacia ciudades medias y pequeñas, las cuales han tenido un éxito parcial y en cierta medida han contribuido a reducir el ritmo de crecimiento de la megaciudad. Nuevas políticas deben tomar en cuenta no sólo la configuración territorial deseable, sino además, situaciones de sustentabili-

dad; en este sentido se deben incorporar esfuerzos para retener a la población en zonas rurales, descentralizar actividades productivas a través de toda la jerarquía urbana, y aplicar controles rígidos en las políticas ambientales.

Es necesario establecer un enfoque integral para la administración de esta región. Hasta el momento, la responsabilidad descansa en una serie de unidades político-administrativas y sectoriales, generalmente poco coordinadas entre sí; pero esta situación debe cambiar hacia la posibilidad de desarrollo de respuestas integradas a problemas específicos. Se debe de trabajar hacia la formación de estrategias que sean complementarias en los niveles local, regional y nacional. Por ejemplo, los cambios institucionales deben considerar un viraje de una administración fragmentada hacia una administración de corte metropolitana y regional, lo cual implica, entre otros aspectos, la descentralización en la toma de decisiones, capacidad para generar ingresos, recursos humanos calificados, y políticas para tratar los problemas ambientales. No menos importantes serían las responsabilidades de estos órganos para reducir desigualdades intrametropolitanas.

Uno de los factores básicos para el desarrollo del territorio regional, es el mejoramiento de la accesibilidad para una interacción más intensa, particularmente con las zonas más lejanas e inaccesibles. En este caso es importante estimular la flexibilidad en los modos de transporte. Ante la dinámica que han adquirido los flujos y las interacciones, hay que considerar qué tipo de modelo de región megaurbana se quiere facilitar. Los mejoramientos a la red de transporte y comunicaciones deben reflejar políticas explícitas de concentración y/o descentralización.

La política territorial tiene que reconocer la realidad de las zonas de intensa interacción urbana-rural, para dirigir mucha de su inversión hacia estos espacios. En este sentido, se tienen que tomar decisiones importantes para sostener la industrialización rural y el desarrollo de pueblos y ciudades chicas como prestadoras de servicios en las áreas más inaccesibles. Estas políticas estarán orientadas a impulsar polos de desarrollo regional de pequeñas dimensiones, pero también a desarrollar su esquema de relaciones con la megaregión y con las grandes ciudades.

Es fundamental construir sistemas de información y de monitoreo de las transformaciones en el ámbito regional; buenos ejemplos de lo anterior son los cambios ambientales y del uso del suelo. Sistemas de este tipo son una base indispensable para mantener actualizada y en constante evaluación una política de ordenamiento territorial, así como reducir los conflictos a su mínima expresión.

Es necesario analizar las actividades del sector privado, nacional e internacional, para conocer sus ámbitos de acción y, consecuentemente, las oportunidades que se pueden aprovechar en la RC. Es necesario definir los atractivos dentro del espacio regional para que el capital privado se pueda canalizar en una multitud de actividades como: empresas agropecuarias, subcontratación productiva, parques industriales, construcción de vivienda, etcétera. El punto crucial es reforzar esta región como territorio de atracción de capital, pero considerando las desigualdades detectadas; la intención es que el capital privado contribuya a evitar, en lo posible, los graves costos sociales, económicos y ambientales.

Los diferentes niveles de gobierno necesitan desarrollar políticas con una dimensión territorial explícita para mejorar los niveles de bienestar. En este ámbito, hay que considerar las cargas excesivas que ya se tienen en las instituciones de atención social debido a factores como los regímenes de flexibilidad laboral, altas tasas de desempleo, un creciente sector informal, altos niveles de pobreza fuerte déficit de infraestructura básica.

El sector rural

No existe ningún plan regional de desarrollo ni instancias formales de planeación regional

El proceso de *urbanización difusa* que hemos analizado parece estar comandado principalmente por las “fuerzas del mercado”, ya que no existe ninguna instancia formal de planeación que se avoque a su estudio y, mucho menos, a su planeación. El antecedente más recientes es la Comisión de Conurbación del Centro del País, desmantelado a pocos años de su creación sin haber obtenido resultados viables de aplicación.

En estas condiciones es posible suponer que sean los grandes intereses, económicos y políticos, los que obtienen mayores ventajas de ese proceso. La principal es que se están “posicionando” en los mejores sitios, todavía rurales, con mejores ventajas de localización: cercanía ya no sólo a las grandes metrópolis sino a las ciudades intermedias y pequeñas de la región, ocupando terrenos y mano de obra de las localidades en transición que todavía no experimentan las exigencias de la urbanización. Se podría establecer un símil entre esta situación y la industrialización forzada de la periferia del Tercer Mundo cuando los capitales industriales de los países desarrollados trasladaron ahí su industria sucia y contaminante, muchas veces con tecnología obsoleta, para beneficiarse de su mano de obra barata y de su inexperiencia y falta de normatividad para enfrentar un proceso abrupto de industrialización.

No es el caso ni de los pequeños y medianos productores agrícolas y artesanales, en lo económico, o de la miríada de pequeños municipios rurales, en lo político, que enfrentan la devastadora fuerza económica que remodela territorios a toda velocidad y sin ningún obstáculo de tipo legal ni ético. Ahora es el momento oportuno para intervenir desde el punto de vista de la planeación y no cuando sea demasiado tarde y un vasto conjunto de localidades (luego de un largo periodo de persistente *ruralidad*, es decir de privaciones de toda índole), arribe al umbral de la urbanización, sin ningún plan coherente de crecimiento, ni complementariedad, sin haber anticipado las consecuencias de una previsible e intensa interacción socioeconómica entre ellos.

Por el contrario, actualmente las autoridades estatales “se disputan” la construcción de los grandes equipamientos antes que enfrentar esos dilemas bajo una óptica de cooperación y desarrollo regional, tal y como quedó evidenciado en el caso del nuevo aeropuerto. Por su lado, ante la ausencia de planes de desarrollo regional, la decisión del gobierno federal aparece necesariamente como *a favor* de una de las partes.

La disyuntiva del aeropuerto es la primera de este tipo en abordarse públicamente pero, en el caso de otros equipamientos regionales, la discusión podría ser igualmente controvertida, en la medida en que tienen una dimensión regional (involucran al Distrito Federal y a varios estados),

y conciernen a una gran diversidad de actores sin que exista el marco de referencia apropiado, como lo sería un plan de desarrollo regional elaborado de forma equitativa con la participación y acuerdo de todos los actores involucrados. Es el caso de los trenes regionales (y no sólo los suburbanos), los grandes y obsoletos sistemas de abastecimiento y desalojo de agua, energía y alimentos. De hecho, existe una controversia en el caso del agua que sigue pendiente de solución.

La nueva lógica espacial es básicamente regional

En términos espaciales, un aspecto importante es la escala regional que adoptan las nuevas lógicas económicas de estructuración territorial. Estas nuevas formas rebasan no sólo los límites municipales, como en la fase anterior, sino los estatales, para lo que no existen ni antecedentes jurídicos ni suficiente experiencia administrativa. Por el contrario, el argumento de la soberanía de los estados dentro de la Federación podría utilizarse para justificar intereses y cacicazgos locales.

Las nuevas formas espaciales configuran amplias microrregiones, en forma de *racimos de municipios*, nucleados alrededor de algún lugar central de jerarquía regional que pasan libremente las fronteras estatales, con la sola fricción del relieve y de la eventualidad derivada de la existencia o falta de vías de comunicación entre ellos.

Por lo tanto, es recomendable revisar las delimitaciones estatales de las microrregiones de planeación estatal para identificar los roces y contradicciones, actuales y en formación, ante las microrregiones vecinas.

Sobrevaloración de lo urbano, rezago de lo rural

Desde la década de los setenta cuando el país entró súbitamente al umbral urbano, la preeminencia y magnitud de los problemas en las grandes ciudades llevó a una sobrevaloración de lo urbano por encima de lo rural.

Ello significa que, en el mejor de los casos, se cuente con planes de desarrollo urbano, independientemente de lo acertado de sus propuestas o de que dichos planes se cumplan, pero ninguno significativo de

desarrollo rural, ni siquiera en el caso de los municipios rurales “exitosos” que se están industrializando.

Es previsible un incremento sustancial en municipios rurales de las demandas típicas derivadas de la urbanización, vivienda y servicios públicos, que hoy se manifiestan con toda crudeza sólo en las grandes ciudades. La industria, que está ocupando rápidamente nuevos lugares mediante la *difusión*, demandará muy pronto servicios al productor, equipamientos e infraestructura sin que ningún plan formal de planeación se conozca. Si en las grandes ciudades que cuentan con mayores recursos se padecen fuertes rezagos en estos rubros, ¿cuál será la capacidad real del país para resolver esas demandas en territorios más vastos, fragmentados y divididos en un alto número de pequeñas localidades que apenas alcanzarán el rango formal de “urbanos”? ¿Formará parte del “proyecto de nación” de las fuerzas económicas y políticas que encabezan esos cambios, el mantener esos vastos territorios debajo de los umbrales formales de servicio apelando a una “competitividad” y “eficiencia” abstractos, aislados de su significación socioespacial real?

La amplitud de la exclusión social y espacial amenaza con alcanzar, en esta fase de “desarrollo”, proporciones no conocidas por el país en épocas anteriores. La amenaza es más cercana todavía cuando se intenta legitimar la aplicación de los valores y prácticas del mercado al conjunto de la nación.

El mercado laboral

Las condiciones económicas de los últimos años, derivadas de las crisis económicas que ha enfrentado el país dentro del proceso de globalización en que se halla inserto, han dado por resultado modificaciones en las formas de organización del mercado laboral.

No obstante, estas modificaciones se han ido adaptando en las diferentes entidades del país de acuerdo a como se han presentado las alteraciones de índole económica, política, financiera, social y cultural, dependiendo del tipo de actividades y sectores de la producción que se distribuyen a lo largo del territorio nacional, sin que hasta ahora se hayan

tomado decisiones, tanto del sector público como del privado, que agrupen las distintas jerarquías de la organización espacial regional del país en el rubro laboral.

Esta situación requiere ser atendida en primer lugar desde la perspectiva oficial-gubernamental, seguida del sector privado-empresarial, las organizaciones sindicales y de representación popular, las organizaciones no gubernamentales, además de las instancias académicas interesadas en esta temática. La intervención de las agrupaciones señaladas anteriormente es necesaria para establecer verdaderas políticas laborales y salariales acordes con los requerimientos a nivel nacional, estatal, regional, subregional, microrregional y local de este nuevo siglo.

Las adecuaciones deben realizarse para actualizar las leyes laborales, contenidas en la Ley Federal del Trabajo, en los contratos colectivos de trabajo y las reglamentaciones de las corporaciones transnacionales que actualmente existen en nuestro país, ya que las reestructuraciones económicas y financieras que se experimentan a nivel internacional afectan directa e indirectamente toda la organización de los mercados de trabajo, y si éstos no están preparados para el cambio obligado, afectarán en mayor o en menor grado a los diferentes sectores productivos del país.

No es posible que como país se quiera estar integrado a los grandes mercados comerciales internacionales, si antes no se definen sus políticas de acción laboral interna, para enfrentarse al mercado laboral global, pero que al mismo tiempo las haga válidas a través de la serie de acuerdos comerciales con quienes ha convenido asociarse, llámese el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el Mercado Común Europeo, tratados comerciales con el Centro y Sur de América, Japón, China, Corea, ya que hasta ahora, muchos de los lineamientos de operación de los tratados no se cumplen y cada país, especialmente los desarrollados, los van adecuando para evitar salir afectados en el proceso de internacionalización de la economía a que la mayoría de los países se está enfrentando.

Las empresas mexicanas que han tenido éxito en su internacionalización se han adaptado a las nuevas condiciones de competencia que presenta el mercado mundial, contra las millones de unidades producti-

vas micro, medianas y pequeñas que ocupan a más de la mitad de la mano de obra, generando disparidades de acuerdo con el sector en que se encuentran; pocas han podido encadenarse a los procesos internacionales de producción salvo las de las regiones fronterizas y algunas del centro del país en sectores de la electrónica y la maquila, ya que han estado acostumbradas a la protección estatal, casi no han adquirido nueva tecnología, y la capacitación personal ha estado rezagada.

En términos del mercado laboral se considera que hacen falta por lo menos cuatro líneas de acción para mejorar la situación precaria del empleo en la Región Centro:

En primer lugar, hay que estimular más decididamente la formación de vínculos productivos entre los sectores industriales modernos que atraen la mayor parte de la inversión extranjera y otras empresas medianas (en su mayoría de capital nacional) como posibles abastecedoras de dichos consorcios transnacionales. Varias ventajas, como su ubicación cerca de las grandes plantas dentro de la Región Centro (sobre todo fuera de la ZMCM), la disponibilidad de mano de obra relativamente calificada y la red densa de transporte terrestre favorecen una mayor incorporación de proveedores regionales en las cadenas productivas internacionales. Eso, a su vez, crearía a mediano y largo plazos una iniciativa empresarial regional más competitiva y, desde luego, una mayor demanda de obreros y técnicos especializados. Como medidas concretas se proponen programas de fomento orientados específicamente a las empresas medianas que producen autopartes, piezas para electrodomésticos o productos similares, incluyendo cursos de capacitación para empresarios y técnicos/obrerros.

Aparte de eso, conviene crear mejores condiciones para que se incorpore una mayor proporción de la población económicamente activa de la ZMCM en el sector de servicios al productor, sobre todo en el ámbito de las finanzas. Parece que este rubro todavía muestra una capacidad para absorber mano de obra calificada y semi-calificada: por ello, hay que eliminar los obstáculos que impiden el acceso a una formación profesional adecuada, lo que afecta sobre todo a las clases sociales de menores ingresos. Todavía existen serias deficiencias al respecto tanto en el escenario de la educación pública como en el de las instituciones privadas, y no

sólo en las zonas rurales, sino también en los grandes centros urbanos. Por ejemplo, las universidades públicas carecen en su mayoría de un presupuesto suficiente y de personal docente para satisfacer la demanda real para una formación profesional de acuerdo con las exigencias actuales del mercado laboral. En cambio, las instituciones privadas o bien piden colegiaturas muy elevadas, o bien ofrecen servicios de dudosa calidad. Además, en México existen muy pocas opciones de una educación pública a nivel medio superior; vale la pena mencionar que en muchos países industrializados los técnicos calificados con una formación extrauniversitaria reglamentada constituyen la columna vertebral del personal de muchas empresas, incluso las de servicios al productor. Por lo tanto, se deben promover las carreras oficialmente reconocidas a nivel “técnico calificado” después del bachillerato, tomando en cuenta la demanda de la iniciativa privada de mano de obra.

Adicionalmente, resulta necesario tomar medidas para mitigar los impactos negativos del crecimiento fuerte del empleo del sector servicio tradicional, incluso del sector informal y semiinformal. Urge definir más claramente, sobre todo en los grandes centros urbanos de la Región Centro, la situación legal de los miles de “microempresarios”, trabajadores de tiempo parcial o a destajo. En particular, se recomienda fortalecer la posición de las instituciones dedicadas a la protección jurídica de los trabajadores. Aunando a eso puede resultar exitoso, sobre todo en las grandes ciudades, promover iniciativas para crear agencias de colocación que no dependan directamente de los sindicatos. Los recursos necesarios pueden provenir de fondos mixtos, es decir, tanto del sector público como de la iniciativa privada que demanda, cada vez más a corto plazo, personal para obras determinadas. Aunque estas instituciones generalmente no están en condiciones de proporcionar puestos permanentes y bien remunerados, pueden apoyar a mejorar, por lo menos temporalmente, la situación económica de los subempleados.

Finalmente es necesario avanzar en una política industrial acertada que incluya programas de capacitación y creación de tecnología para dar prioridad al desarrollo de ciertos sectores industriales. Lo anterior para evitar que se continúe con el cierre de empresas grandes, con sus consecuencias negativas para la micro, mediana y pequeña empresas; es decir,

en la medida que no se afecte a las grandes éstas deberán tener la capacidad de conducir en su inercia al crecimiento a las pequeñas unidades productivas; se requieren nuevas y más agresivas estrategias para la expansión de la oferta de trabajo. Asimismo, la existencia de una política económica y financiera sanas, teóricamente deberán permitir el desarrollo económico del país mediante el crecimiento y permanencia del trabajo como una forma de contribuir al desarrollo de nuestro país.

El sector transporte

Los problemas del transporte en general y los de la Región Centro en particular, no se han abordado hasta la fecha considerando al transporte como un complejo y dinámico *sistema*, en el que cada modo de desplazamiento tiene una función que cumplir. Su desarrollo se ha dado de manera sectorial y con una visión más modal que sistémica, privilegiando en cada fase histórico-económica a un modo, lo que dificulta e inhibe la integración y optimización del sistema en su conjunto.

La organización del transporte tampoco se ha fomentado considerando la estructura y funcionamiento del sistema urbano regional, sino en función de la jerarquía y necesidades de la capital, conformando una red radial y concéntrica que registra hasta la fecha problemas de densidad y conectividad tanto a nivel urbano, como suburbano e interurbano. El adecuado funcionamiento de la red vial exige que las distintas escalas de operación utilizadas para la administración del transporte (urbana, municipal, estatal y federal) se integren para facilitar el estudio y solución de los problemas de circulación que se localizan, tanto al interior de cada ámbito considerado, como en las fronteras de estas demarcaciones jurídico-administrativas, dificultando el tránsito de vehículos e incrementando los tiempos y costos de traslado, así como otras externalidades implícitas al sector.

En estas condiciones se tienen en general redes viales inconclusas con todo lo que eso implica para inhibir la circulación, por ejemplo, en el caso de la ciudad de México, no se ha terminado de construir ninguno de sus anillos (ni el Viaducto, ni el Periférico ni el Circuito Interior son en su totalidad vialidades de acceso controlado) y el anillo transmetro-

politano que evitaría la entrada de un gran número de vehículos que no tienen como destino final a la capital sigue siendo un proyecto. Los corredores metropolitanos son más un concepto teórico que obras pensadas, diseñadas y construidas con la participación de todas las autoridades involucradas para que cumplan eficazmente dicha función y la conexiones de las carreteras con las vialidades urbanas siguen siendo focos de significativos conflictos viales.

Es cierto que no se tienen suficientes recursos financieros para poder solucionar estos asuntos, pero también es cierto que los intentos por resolver de manera conjunta los problemas del transporte urbano y metropolitano son recientes y todavía poco fructíferos y en el caso de la perspectiva regional o megalopolitana las acciones son prácticamente inexistentes.²

También es cierto que la política aplicada en el sector sigue siendo de corto plazo, cuando mucho sexenal, mientras que la construcción de las redes viales y su operación vectorizan las relaciones socioeconómicas por largos periodos. Además, siguen prevaleciendo las decisiones de carácter político sobre las técnicas, o las de rentabilidad económica sobre las de desarrollo urbano regional, como se advierte con la relocalización del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México o la construcción de los segundos pisos en el Viaducto y el Periférico.

Es evidente que por la magnitud de los problemas acumulados temporal y espacialmente, ningún partido político tiene el margen de manobra requerido para solucionar en el corto plazo los problemas de transporte en sus distintas escalas operativas (urbana, metro, megalopolitana y regional); su solución exige perspectivas político-regionales creativas y de largo alcance. La privatización de las autopistas y ferrocarriles por periodos de 30 y 70 años, respectivamente, ofrecen una oportunidad de reorganización económico-regional que sólo podrá aprovecharse si el Estado cumple eficazmente su papel normativo.

²Las reuniones de gobernadores de varias entidades de la Región Centro que se realizaron al terminar este trabajo, para considerar la construcción de trenes que mejoren el transporte a escala regional, constituyen un buen ejemplo de la posibilidades que esto implica el pensar en términos socioespaciales regionales, acciones que incluso podrían implementarse a escala municipal, metro y por supuesto megalopolitana.

Desde este punto de vista podría afirmarse que las tentativas de solución exigen trascender y enriquecer la perspectiva técnica y económica que ha prevalecido en el desarrollo de nuestro sistema de transporte. Las propuestas deben involucrar aspectos de naturaleza básicamente geográfica, como los relativos al estudio de los riesgos y la sustentabilidad, o los eminentemente sociales, que tienen que ver con la incertidumbre, la rentabilidad social, los procesos de concentración y la promoción de espacios con potencial para disminuir las situaciones de inequidad, injusticia y desigualdad territorial.