



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS, URBANOS Y AMBIENTALES

EL PROCESO DE METROPOLIZACIÓN
DE LA CIUDAD DE TORREÓN

Tesis presentada por
ROSA ALICIA ARROYO RODRÍGUEZ

Para optar por el grado de
Maestra en Estudios Urbanos
Promoción 1999-2001

Director de tesis:
Jaime Sobrino

Lector:
Gustavo Garza

México, D. F, febrero de 2010

AGRADECIMIENTOS

A mi padre:
sin tu constancia y cariño,
nunca habría terminado este trabajo.

A mi esposo y mis hermanos.

A El Colegio de México, a mis maestros, y particularmente
a los doctores Jaime Sobrino y Gustavo Garza,
quienes a pesar del tiempo transcurrido siguieron creyendo en este trabajo.

Al Archivo Municipal de Torreón y las Direcciones de
Desarrollo Urbano de Torreón, Gómez Palacio y Ciudad Lerdo,
que me permitieron consultar su acervo,
reproducir sus documentos y analizar sus propuestas.

A mi tierra, porque soy orgullosamente mexicana,
coahuilense y 100% lagunera; y,

A Dios, por todas sus bendiciones.

ÍNDICE

Resumen	4
I. Introducción: El desarrollo urbano de México	5
Fundamentos	5
Conceptos de zona, área metropolitana y proceso de metropolización	7
La urbanización en México en el siglo XX	15
El subsistema de ciudades de La Laguna	22
II. Proceso de metropolización de la Comarca Lagunera: la ZM de Torreón	26
La ZMT: antecedentes históricos	31
Evolución demográfica de la ZMT, 1900-2000	34
Dinámica económica metropolitana	37
Nivel y etapas de metropolitanismo de la ZMT	47
Estructura urbana y nodos de actividad	53
III. Planeación del desarrollo urbano metropolitano	56
Antecedentes de la planeación metropolitana: la Comisión de Conurbación de la Laguna	58
Planes directores de desarrollo urbano, 1980-2000	61
Retos metropolitanos	65
IV. Conclusiones	71
Inicios del siglo XXI	71
Actualización para 2008	73
Bibliografía	80

RESUMEN

El acelerado proceso de urbanización que se ha desarrollado en México durante el siglo XX, ha provocado la gestación de grandes aglomeraciones urbanas y zonas metropolitanas, cuya creciente importancia para el desarrollo regional y urbano del país, es en sí mismo un fenómeno que ha sido fuente de estudio para un sinnúmero de investigadores, tanto desde las perspectivas económica, como sociológica y urbanística. Empero, la mayoría de estos trabajos han estudiado principalmente las zonas demográficamente más densas del centro del país y comparativamente las interrelaciones funcionales de los principales asentamientos del sistema urbano nacional. En este sentido, la aportación de este trabajo, realizado desde una panorámica general y empírica, es el estudio particular del caso de los municipios de Matamoros y Torreón, Coahuila, y Gómez Palacio y Lerdo, Durango, conocidos hoy como la Zona Metropolitana de Torreón (ZMT).

Este trabajo fue realizado en dos etapas: la primera, entre 2000 y 2001 y la segunda de 2002 a 2009. Sus objetivos son: i) explicar la manera en que se ha gestado el proceso de metropolización de la ZMT; ii) analizar el resultado formal de este proceso, y iii) estudiar las experiencias de planeación del desarrollo urbano y sectorial, para tratar de vislumbrar si han coadyuvado u obstaculizado la integración funcional de las localidades que conforman la ZMT.

Al respecto del primer objetivo, se puede decir que la ZMT se define como una metrópoli bifuncional con dos municipios centrales, Torreón y Gómez Palacio, en el que ambas comparten el rol económico de centros de comercio y abasto para las regiones vecinas de sus respectivos estados. No obstante, dentro del funcionamiento interno de la ZMT, Torreón se constituye como el proveedor de servicios, Gómez Palacio se especializa en actividades secundarias y Lerdo y Matamoros en actividades del sector primario; en este aspecto, la ZMT se encuentra en la segunda etapa de metropolitanismo, en la cual mientras sus distritos comerciales centrales decrecen y algunas partes adicionales a dichos distritos centrales se mantienen estables, las áreas urbanas de los contornos metropolitanos crecen a un ritmo mayor.

En lo que se refieren a los objetivos ii) y iii), los resultados son inesperados pues si bien se reconocen fuertes problemas económicos y políticos que dificultan la planeación

urbana de la ZMT, su juventud (en 2007 cumplió apenas 100 años de antigüedad) y las iniciativas gubernamentales de la década de los ochenta que originaron a la ahora desaparecida “Comisión de Conurbación”, permitieron que la planeación urbana con enfoque metropolitano fuera más o menos efectiva.

En los inicios del siglo XXI, la ZMT se presenta como una metrópoli que paulatinamente ha ido franqueando las limitantes físicas tanto naturales como humanas que se oponen a la integración de tres ciudades internamente distintas que en conjunto muestran un funcionamiento complementario y relativamente integrado. Sin embargo, tras la desaparición de la “Comisión de Conurbación” la gestión metropolitana aún está lejos de ser una realidad cotidiana, mientras las autoridades de los estados de Coahuila y Durango sigan planeando el desarrollo urbano sectorialmente como si se tratara tan sólo de la unión física de tres ciudades independientes entre sí.

I. INTRODUCCIÓN: EL DESARROLLO URBANO DE MÉXICO

Fundamentos

Si bien la aparición de las ciudades como asentamientos humanos con un gran número de población se remonta a la antigüedad, la ciudad moderna nace a partir de la revolución industrial. Aunque hay diferentes opiniones sobre el origen del proceso de urbanización, se acepta que el desarrollo económico originado por la industrialización es la causa de la urbanización, pues durante el proceso se da una continua transferencia de recursos de las actividades primarias a las secundarias y terciarias. Esto implica una alteración de las relaciones urbano-rurales, el desarrollo de la división social del trabajo, la modernización tecnológica de los procesos de producción y por tanto el origen de la ciudad, el aumento de su tamaño y la multiplicación del número de urbes existentes (Unikel, 1976; Garza, 1998). Estas transferencias campo-ciudad afectan la estructura total de la sociedad, por lo que Quijano (1968), destaca la multidimensionalidad de este fenómeno y lo valora como causa fundamental de cambio de nuestras sociedades, pues el proceso se vincula estrechamente con el comportamiento social, económico y político de todos los agentes o actores, incluyendo al Estado (Aguilar, 1996:13). En la medida que dichas sociedades gocen de un

mayor o menor nivel de desarrollo económico, éste estará asociado al grado de urbanización existente (Sobrino, 2000:75).

Por otra parte, el proceso de urbanización es difícilmente predecible, pues mientras el nivel de urbanización se incrementa sin remedio, su tasa y distribución territorial varían temporal y espacialmente, dando así origen a diferentes patrones de concentración o de dispersión de la población urbana dentro del territorio nacional. Funcionalmente, las ciudades siguen una evolución a lo largo de su crecimiento: inicialmente agrícolas y distribuidoras de servicios a la población rural vecina, a mayor tamaño cumplen funciones esencialmente urbanas y se amplía su área de influencia. Finalmente, las grandes ciudades o metrópolis¹ cumplen funciones muy especializadas y tienen un carácter eminentemente urbano, ofreciendo bienes y servicios orientados principalmente a la producción (Aguilar, 1996; Johnson, 1970).

Con la actual tendencia globalizadora y descentralizadora, debe distinguirse un cambio en la forma de concebir al desarrollo económico y urbano (Negrete, 1995:22). La globalización mundial se traduce territorialmente a través de la aceleración del proceso de urbanización dirigido hacia la superconcentración de la población en grandes ciudades, áreas metropolitanas, y megalopolitanas con áreas de influencia cada vez mayores, por lo que la gran ciudad o el área metropolitana es considerada “como un punto dentro de un espacio regional organizado sobre las bases de un sistema de ciudades en la esfera local, nacional y mundial” (Troche, 1999).

Dentro del contexto de la tendencia a la metropolización tanto a nivel nacional como mundial, el objetivo principal de esta tesis consiste en exponer la forma en que el proceso de urbanización de tres ciudades vecinas, estructuralmente diferentes evoluciona en la conformación de una metrópoli importante en el contexto nacional mexicano, por una parte gracias a su papel de nodo articulador de las diferentes formas de comunicación entre las zonas centro y norte del territorio, y por otra en su papel de distribuidor de bienes y servicios de su región inmediata conocida en el ámbito nacional como la Comarca Lagunera. El conocimiento de este proceso llevará a un mejor diseño de los órganos de gestión gubernamentales para promover el desarrollo económico y social, cubrir rezagos de

infraestructura, equipamiento y servicios de la población, por lo que es necesario considerar los retos que impone una planeación del desarrollo urbano metropolitano.

Aunque en documentos oficiales a la metrópoli conformada por las ciudades de Torreón, Coahuila, Gómez Palacio y Lerdo, las dos últimas del estado de Durango, se le denomina como Área Metropolitana de La Laguna², por rigor técnico se adoptará la denominación de Zona Metropolitana de Torreón (ZMT), en la cual se incluye la superficie, población y actividades humanas contenidas en los tres municipios en donde se ubican las ciudades antes mencionadas.

Conceptos de zona, área metropolitana y proceso de metropolización

Dentro de la literatura sobre el tema de la urbanización, los conceptos metrópoli, zona metropolitana, conurbación, aglomeración urbana y región metropolitana, tienen diferencias conceptuales según el idioma y el uso práctico del país del que se trate (Sobrino, 1993:44).

Para el caso mexicano, en términos generales se acepta que mientras el concepto de “área urbana” denomina a la ciudad misma más el área contigua edificada, habitada o urbanizada con usos del suelo de naturaleza no agrícola y que partiendo de un núcleo presenta continuidad física en todas direcciones, hasta que se interrumpe en forma notoria por terrenos de uso no urbano; el concepto de “zona metropolitana” constituye una segunda envolvente de la primera y su forma es más o menos regular pues se construye de las unidades político-administrativas completas más pequeñas del país: delegaciones en el caso del Distrito Federal y municipios en el resto del país (Unikel, 1976:116-118; Sobrino, 1993:44). Cabe destacar que la población y superficie de la zona metropolitana es mayor que la de su área metropolitana, pues la primera incluye la población periférica que habita en las localidades mixtas y/o rurales distantes a varios kilómetros de la segunda, mientras éstas se encuentren dentro de la zona metropolitana.

La metropolización es una de las últimas etapas de la urbanización; la metrópoli atraviesa por varias fases desde el punto de vista poblacional-espacial:

¹ Cuando la expansión del tejido urbano de una ciudad central absorbe localidades pertenecientes a otra unidad político-administrativa diferente del de la ciudad central, marca el inicio de este fenómeno.

² Esta denominación surge por el decreto federal publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 1976. Por costumbre de los lugareños, también se le denomina Área Metropolitana de la Comarca Lagunera.

- Concentración: Inicio a partir de un núcleo central con un área urbana continua donde la actividad económica, la vivienda y los servicios urbanos tienden a concentrarse físicamente en el centro de la misma (Negrete y Salazar, 1986:216);
- Desconcentración-Suburbanización: El crecimiento de las urbes se orienta hacia la periferia sobre poblados o localidades cercanas para constituir conurbaciones. Durante esta etapa la ciudad central comienza a perder importancia relativa en cuanto al ritmo de crecimiento y extensión con respecto al área urbana total. Lo anterior provoca fenómenos como la descentralización de las actividades comerciales, de servicios y de población hacia las áreas periféricas o suburbanas, con lo que se inicia la formación de subcentros urbanos que fortalecen a su vez, el proceso de conurbación. Cuando la desconcentración es de tal magnitud que la ciudad pierde población absoluta en pro de localidades menores de 15 mil habitantes, a este proceso algunos autores lo denominan “Contraurbanización” (Aguilar, 1996: 45), si bien no se le puede considerar como una etapa superior en el patrón de distribución de la población y actividades económicas en el territorio (Sobrino, 2000: 60).
- Metropolización: El crecimiento de la mancha urbana y la diversificación de las actividades económicas producen un movimiento continuo de la población circundante con el fin de satisfacer varias necesidades como empleo, educación, salud, administración y recreación, entre otras, por lo que el espacio construido de las ciudades rebasa sus límites político administrativos originales (municipios) dando lugar a la conformación de áreas metropolitanas (CONAPO, 1994).

Las zonas metropolitanas pueden ser el resultado de dos procesos (Sobrino, 1993:46): i) metropolización central: esta es la más común y se presenta cuando la expansión territorial y funcional de una sola localidad central rebasa sus límites municipales y anexa superficies y localidades vecinas de menor tamaño pertenecientes a otros municipios (con población no mayor del 30% de la población metropolitana), ó; ii) metropolización bifuncional, que se forma por el crecimiento conjunto de dos o más localidades de tamaño similar pertenecientes a diferentes municipios de forma tal que constituyen un área urbana única; la

característica de este proceso de metropolización es que no existe predominio por parte de alguno de los lugares centrales.

La metropolización no es sólo el aumento en el tamaño y densidad de las aglomeraciones urbanas, sino además la difusión, organización y jerarquización de actividades y funciones en el espacio (Castells, 1980:28). Para que se produzca dicho proceso, Unikel menciona que aunque es indiscutible la importancia del tamaño de la ciudad central, para que se produzca este fenómeno son necesarios los factores adicionales de índole social, ecológica, tecnológica, económica y política, por lo que las economías externas o de aglomeración necesarias para generar un proceso metropolitano no dependen solamente del tamaño de la población (1976: 145). El fenómeno metropolitano conjuga tres elementos: i) un componente demográfico que tiene que ver con el crecimiento de la población, movimientos intraurbanos del tipo centro-periferia y conformación de nuevas familias; ii) distribución del empleo en cuanto a ritmos de desconcentración del empleo, tasa de crecimiento por tipo de actividad económica y patrones de relocalización espacial para cada sector económico, y iii) un componente territorial determinado por el grado de fragmentación de las entidades federativas o municipios (Sobrino, 1999:17).

Delimitación metropolitana

Si bien el criterio más conocido para identificar los núcleos metropolitanos es el demográfico, Anaya (1992) menciona que éste debe ser complementado con criterios de integración funcional que conceptualicen al fenómeno metropolitano, en términos de un área de dominación económica por parte de la ciudad central hacia su “hinterland”, sin tener en consideración límites políticos administrativos. De acuerdo a Bourne y Simmons (1978), el criterio para delimitar los núcleos metropolitanos más aceptado internacionalmente es el del U.S. Census Bureau³, aunque para el caso mexicano, la Ley General de Asentamientos

³ En 1910 este organismo consideraba como distrito metropolitano a cualquier ciudad con una población mayor de 200,000 habitantes, para 1940 el concepto se amplió para incluir áreas que contuvieran al menos una ciudad incorporada de 50,000 habitantes o más y otros asentamientos civiles menores que tuvieran una densidad de población 58 Hab/Km². En 1959, en consideración a criterios funcionales el término de distrito metropolitano cambia a Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA), que delimita las áreas metropolitanas y no metropolitanas por el tipo de residencia, concentración industrial, y concentración de población. Cada SMSA debe incluir al menos: i) Una ciudad con 50,000 habitantes o una ciudad con al menos 25,000 habitantes que junto con sus asentamientos contiguos tengan densidades de población de al menos 386 Hab./Km² y una población combinada de 50,000; los condados donde se asiente la población y sus

Humanos (LGAH), el fenómeno de conurbación se presenta cuando dos o más centros de población forman o tienden a formar una unidad geográfica, económica o social (SEDESOL, 1993:44); para efectos legales, la misma LGAH define que la “zona de conurbación es el área circular generada por un radio de 30 Km”, pero cuando la conurbación aparece entre localidades de diferentes entidades federativas, el centro del círculo será el punto de intersección de la línea fronteriza interestatal (Sobrino, 1993:48).

Sin embargo, la conurbación por sí misma no garantiza un comportamiento metropolitano. Para identificar si una conurbación se comporta como una zona metropolitana, a los criterios tradicionales como densidad poblacional, tasas de migración y de crecimiento natural demográfico, población económicamente activa (PEA) no agrícola, distancias entre las zonas periféricas y el distrito central, contigüidad física, etc., se deben añadir criterios funcionales como serían por ejemplo, facilidad de acceso centro-periferia, la intensidad de los flujos diarios de población entre el lugar de residencia y la ciudad central y la intensidad de los flujos económicos. En este contexto, Berry definió a la zona metropolitana en términos de “área económica funcional”, delimitada por lo que él llamo un “campo de migración intra-metropolitana de la ciudad” (Berry, 1968: 33).

La diversidad de criterios para delimitar las zonas metropolitanas se reduce, por lo general, a los que la disponibilidad de datos censales permite aplicar en forma relativamente fácil y esto varía de país en país (Unikel, 1976: 119). Por ejemplo en México, en la década de los 1960s se definieron tres criterios para delimitar la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM): i) definir tres contornos contiguos de unidades administrativas, ii) estar en contacto con la ciudad central o con una unidad administrativa ya incluida en la ZMCM y iii) contar con dos tercios de su fuerza de trabajo total, como mínimo, dedicada a actividades no agrícolas. En la década de los 1970s, Unikel, Ruiz y Garza seleccionaron dos criterios generales con la misma finalidad: i) que los municipios manifiesten un carácter predominantemente urbano y ii) que dichos municipios tengan una interdependencia mayor con la ciudad central que con cualquier otra; algunas de las variables seleccionadas como

asentamientos contiguos deberán sumar en conjunto al menos 75,000 habitantes; ii) Un condado contiguo será incluido en una SMSA si: al menos el 75% de la fuerza de trabajo residente en el condado no se desempeña en el sector agrícola y si al menos del 30% de los obreros empleados viven en el condado central o en los contiguos al área. (Exline, 1982:192).

representativas fueron: nivel de urbanización⁴, valor agregado en industrias de transformación, incremento medio de crecimiento de la población y la distancia entre el centro de la ciudad y la cabecera municipal. En la delimitación de la ZMCM en 1990 elaborada por Negrete, se utilizaron indicadores del nivel de metropolitanismo en los municipios que integraban los diferentes contornos para identificar si realmente presentaban comportamiento metropolitano empleando: contorno al que pertenece el municipio, densidad de población, tasa de crecimiento, elasticidad y porcentaje de la PEA en actividades urbanas, nivel de urbanización y productividad manufacturera (1993:26).

En cambio, para la misma delimitación de la ZMCM en 1990, INEGI define a partir de dos criterios: continuidad urbanística del total o parte del municipio y el de proximidad y comunicación con la mancha urbana (INEGI, 1992). En cuanto a la definición y delimitación de las zonas metropolitanas del país, Sobrino en los cortes demográficos 1980 y 1990 aplicó dos criterios: para 1980 observó el comportamiento de cuatro variables: fecha de conformación metropolitana, tasa de crecimiento, nivel de metropolitanismo y etapa de metropolitanismo; y en 1990 aplicó dos ejercicios: uno gráfico de contigüidad e integración de las áreas metropolitanas y otro estadístico utilizando variables como: tasa de crecimiento demográfico, tasa de urbanización, producto interno bruto (PIB) de la industria manufacturera municipal y cobertura de los servicios de agua potable (Sobrino, 1993:129). El ejemplo anterior sobre la diversidad de criterios para delimitar las zonas metropolitanas muestra que aún no hay un consenso teórico claro al respecto, si bien todos reconocen una alta correlación entre la localización del empleo y de la vivienda.

Niveles y etapas de metropolitanismo

El análisis de la estructura y dinámica de las zonas metropolitanas inicia con la consideración de categorías económicas y demográficas que se dividen en variables exógenas y endógenas⁵. Luego prosigue con el uso de una serie de variables cuantitativas y

⁴ Entendido como el porcentaje promedio de los niveles correspondientes a las poblaciones que viven en localidades de 5000 y más, 10000 y más y 15000 y más habitantes (Unikel, 1976:121).

⁵ Las variables exógenas giran en torno al patrón y tipos de movimientos migratorios, las endógenas se relacionan con las formas de ocupación del espacio determinadas por la conjunción e interdependencia de los distintos mercados urbanos y la acción de sus agentes sociales (Sobrino, 1999: 18).

cualitativas como: i) fecha de conformación metropolitana; ii) tasa de crecimiento; iii) nivel de metropolitanismo y iv) etapa de metropolitanismo.

Las etapas evolutivas y los niveles de metropolitanismo reflejan la magnitud de la interdependencia entre los municipios periféricos y el central, determinada por factores tales como el tamaño de la ciudad central y el de su municipio, el tipo de actividades económicas predominantes, lo desarrollado del sistema de comunicaciones y transportes intra e interurbanos, la distribución del ingreso de la población, las condiciones geográficas del área donde se ubica la zona metropolitana, el tiempo que la ciudad central ha observado un proceso metropolitano, factores de índole histórico y ecológico que expliquen la relación funcional entre las localidades vecinas respecto la ciudad central, etc. (Unikel, 1976:127).

El nivel de metropolitanismo se relaciona con la estructura de la población en términos del tamaño de la ciudad central y la importancia de la periferia y se puede medir con el porcentaje de la población total metropolitana que habita en la ciudad Central (Sobrino, 1999: 21). Al respecto de este indicador, hay que considerar que las relaciones entre el centro y la periferia deben disminuir paulatinamente el contraste entre ambos elementos en cuanto a grado de urbanización, la importancia de la PEA no agrícola, el valor agregado industrial (a mayor valor agregado en la periferia que en el centro, mayor interdependencia) y las variaciones relativas de las variables socioeconómicas (Unikel, 1976: 132-152). Sobrino después de estudiar el nivel de metropolitanismo de 38⁶ áreas metropolitanas del Sistema Nacional Urbano de 1980 a 1995, clasificó este indicador en alto, medio y bajo⁷ según la importancia de la periferia en la población total de la zona metropolitana (Sobrino, 1999).

En cuanto a las etapas de metropolitanismo se identifican convencionalmente a través del comportamiento que muestran distintas partes de las zonas metropolitanas, particularmente el distrito comercial central y sus áreas contiguas. Se trata de seguir los movimientos de la población en su localización residencial y en la ubicación de los centros de trabajo y de consumo de bienes y servicios. Estos períodos evolutivos han sido

⁶ No incluye las 10 conurbaciones binacionales.

⁷ Nivel Alto, cuando la participación de la población periférica relativa superaba el promedio de la década más una vez la desviación estándar; el nivel medio correspondió a aquellas metrópolis cuya población periférica relativa se ubicaba entre la media y más/menos una vez la desviación estándar; el nivel bajo se

clasificados de diferentes maneras, Luis Unikel (1976: 133) los resume en tres etapas con dos fases cada una (cuadro 1), mientras que otros autores los dividen en cuatro etapas, a partir del concepto de efecto de desbordamiento⁸: i) urbanización; ii) suburbanización; iii) desurbanización, y; iv) reurbanización (Suárez-Villa, 1988:4-7; Busquets, 1993:165; Sobrino, 1999:23).

CUADRO 1
Etapas de Metropolitanismo

Partes de la Zona Metropolitana	Etapas del Proceso metropolitano			
	Fases	Primera	Segunda	Tercera
Distrito Comercial Central	Primera	Crece	Crece Lento	Estable
	Segunda	Decrece	Decrece	Decrece
Partes de la ciudad central adicionales al distrito comercial	Primera	Crece	Crece	Estable
	Segunda	Crece	Estable	Estable
Area urbana de los contornos metropolitanos.	Primera	Crece	Crece	Crece
	Segunda	Crece	Crece	Muy rápido crecimiento

FUENTE: R. Kakumato, "A Case for Satellite Cities of 300 000 in Japan", *Ekkistics*, vol. 25, Núm. 146, enero 1968, p. 17, citado por Unikel, Ruiz y Garza, 1976: 133.

Aunque emplean terminología diferente, ambas definiciones son muy parecidas, y la diferencia básica radica en que Unikel es más explícito en las tres primeras etapas y omite la cuarta, denominada "reurbanización".

Dentro de la primer etapa (urbanización), en su primer fase las economías de aglomeración propician la concentración tanto de las actividades económicas como de la vivienda en el distrito comercial central (DCC), mientras en la segunda fase el mercado del suelo irá desplazando a la vivienda hacia un primer anillo concéntrico al DCC, por lo que su población decrece. En la segunda etapa (suburbanización), durante la primer fase el DCC crece lentamente en mayor proporción en actividades económicas que en población absoluta y el mismo mercado del suelo desplaza hacia fuera de su territorio a las actividades económicas que requieren de grandes superficies de terreno para su funcionamiento (la

apuntó en aquellas AM donde la población periférica estaba por debajo del promedio menos una vez la desviación estándar (Sobrino, 1999; 21-22).

⁸ Este efecto de desbordamiento menciona que a mayor densidad poblacional en la ciudad central en el tiempo base, mayor tasa de crecimiento de su periferia en el tiempo final (Sobrino, 1999: 23).

industria por ejemplo), provocando un mayor crecimiento del primer anillo periférico; en la segunda fase de esta etapa, el DCC decrece, sin llegar a saldos migratorios negativos, pues el comercio y los servicios tienden a desconcentrarse en busca de una mayor cercanía con sus mercados. Esto ocasiona que la oferta de empleo se mueva también al primer anillo periférico, lo que promueve un flujo migratorio de las áreas contiguas vecinas hacia el área metropolitana que tiendan a asentarse en la periferia. En la última y tercer etapa del esquema propuesto por Unikel, Ruiz y Garza, el DCC y el primer anillo, en la primer fase, se mantienen estables mientras las áreas periféricas continúan creciendo, mientras que en la segunda fase el DCC definitivamente decrece y arroja saldos migratorios negativos (se desurbaniza), por lo que motiva un crecimiento acelerado en las áreas periféricas, extendiendo con ello la mancha urbana. La cuarta etapa no descrita por Unikel, Ruiz y Garza, pero mencionada por Suárez Villa, Busquets y Sobrino, es la de reurbanización, que se define por una desaceleración del saldo migratorio negativo en el DCC o incluso, por su repoblamiento; en esta etapa pueden tener éxito los programas de regeneración urbana (Sobrino, 1999: 25).

De manera similar, Ronald Boyce (1971: 105) cree que el crecimiento dentro de un área urbana puede verse como un movimiento ondulatorio que va extendiendo las orillas de las metrópolis. Su concepto ondulatorio coincide con la descripción anterior identificando igualmente la existencia de tres “grandes ondas” dentro de las áreas metropolitanas: 1) una onda de recesión; 2) una de precesión, y 3) una onda motora. La onda de recesión ocurre en la periferia del área central y se caracteriza por un cambio decreciente en la población en el tiempo que tiende a desplazar población del área central, hacia fuera de la misma. La onda de precesión es una zona de considerable turbulencia en los usos del suelo, el valor del suelo y la propiedad de la tierra: granjas que caen en desuso, lotes habitacionales dispersos que luego se convierten en áreas habitacionales consolidadas. Finalmente la tercer onda, que para Boyce es la más importante pues es el motor de la expansión metropolitana, constituye lo que en la literatura norteamericana se describe como la franja rural-urbana⁹ o el “suburbio exterior”, que a lo largo del tiempo, dependiendo de la facilidad de

⁹ “Rural-Urban fringe” or “The outer suburbia”.

comunicación con el área central, irá dando forma, no siempre concéntrica, al área metropolitana.

En pocas palabras, las etapas de metropolitanismo se caracterizan por el desplazamiento progresivo, primero de población y luego de fuentes de empleo, del centro hacia la periferia, hasta que la zona metropolitana comienza a tomar la forma y los rasgos de una región metropolitana. Mientras menor sea la participación de la población central en el total metropolitano, mayor será su nivel de metropolitanismo (Sobrino, 1999:23).

Cuando el fenómeno metropolitano se consolida en más de un centro urbano dentro de una misma región, se comienza a estructurar un sistema de organización territorial que se caracteriza por el entrelazamiento de los suburbios, a través de los cuales se produce una intensa relación e integración con los núcleos urbanos metropolitanos dando lugar a la formación de redes urbanas policéntricas. Estas redes “concentran estructuras y relaciones sociales más complejas constituyendo verdaderos subsistemas de ciudades altamente integrados” (Garza, 1992:11). Dicho proceso refleja un cambio cualitativo en el proceso de urbanización, que conduce a lo que se conoce como megalópolis y que constituye el tipo de interrelación más complejo que se produce mediante la unión o integración de dos o más zonas metropolitanas (CONAPO, 1994:12).

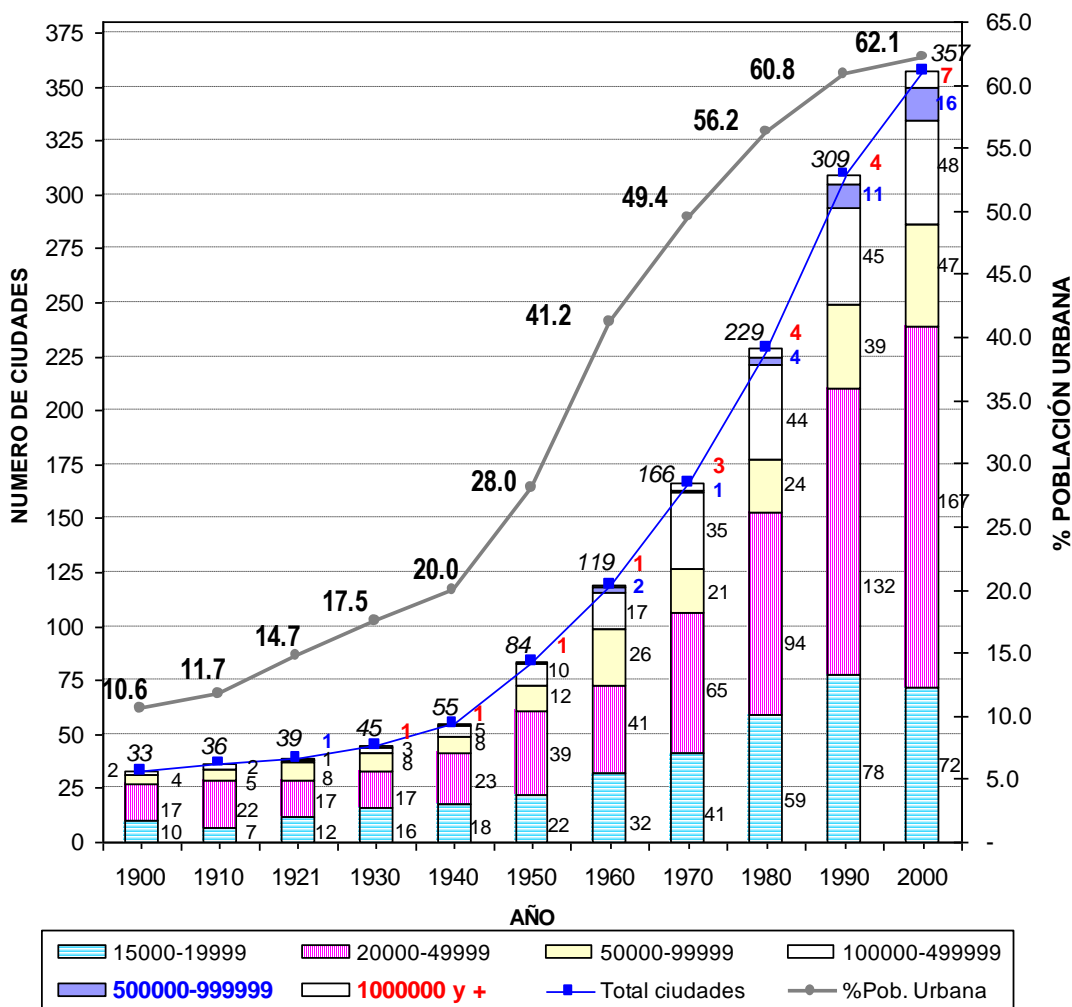
La urbanización en México en el siglo XX

En el transcurso del siglo XX, mientras que en México para 1900 sólo había 33 localidades urbanas,¹⁰ que albergaban al 10.6% de la población total del país y ninguna de esas poblaciones rebasaban los 500 mil habitantes; para 1940, el 20.1% de la población residía en 55 localidades urbanas, de las cuales cinco se encontraban dentro del rango de 100 mil a 499 mil habitantes y solamente una (la ZMCM) sobrepasaba el millón de habitantes. En el año 2000, el 62.1% de la población estaba concentrada en 357 localidades urbanas, de las que 48 se encontraban dentro del rango de 100 mil a 499 mil habitantes, 16 en el de 500 mil a 999 mil y siete ciudades tenían más de un millón de habitantes, lo cual manifiesta el

¹⁰ En este artículo se considerará la siguiente clasificación sugerida por Unikel, 1-4999, localidades rurales, 5000-9999 como localidades mixtas rurales, 10000-14999 localidades mixtas urbanas y localidades urbanas con poblaciones mayores a 15000 habitantes.

marcado carácter urbano de la población mexicana (CONAPO, 1994:18-19,43; Sobrino, 2001) (gráfica 1).

GRAFICA 1. México: Número de Ciudades y grado de urbanización, 1900-2000



FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de 1900 a 1950, Unikel, Ruiz y Garza, 1976: 30-31; de 1960 a 1980, Garza y Partida, 1988:12; para 1990, Garza y Rivera, 1995; Para 2000, Sobrino, 2001.

El proceso de urbanización en México, ha sido un tema muy estudiado desde hace varias décadas, por lo que puede encontrarse abundante bibliografía de extraordinaria calidad sobre el tema. Cabe la aclaración anterior puesto que por los alcances de este trabajo, éste solamente abarcará el período histórico desde el que aparecen las áreas metropolitanas en México y el inicio del proceso de metropolización, particularmente el de la Zona Metropolitana de Torreón (ZMT).

La formación de metrópolis en América Latina es un proceso del siglo XX y en México el proceso metropolitano o de “expansión urbana” es notorio a partir de la década de los cuarentas¹¹, década que coincide con un punto de inflexión en el que la tendencia de urbanización del país se acelera¹² (Unikel, 1976; Garza, 1998; Sobrino, 2000); esta aceleración se debió en gran medida al impulso del proceso de industrialización a través del modelo de sustitución de importaciones (CONAPO, 1991b: 8).

La expansión en algunas ciudades ha propiciado la incorporación a su tejido urbano de zonas contiguas que no pertenecen a sus límites político-administrativos (en el caso mexicano, el municipio) que al mantener una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, se convierten en áreas metropolitanas, a cuya segunda envolvente se les denomina zonas metropolitanas (Unikel, 1976; Sobrino, 1993).

Las zonas metropolitanas comienzan a formarse desde la década de los cuarenta con los casos de la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Orizaba, Tampico y Torreón¹³ (Sobrino, 1995:11). Para 1979, el estudio de Unikel, Ruiz y Garza (1976) contabilizó 12 conurbaciones, que para 1980 (Salazar y Negrete, 1986) incrementan en número a 27, y para el 2000, Sobrino contabiliza un total de 38, sin incluir las 10 conurbaciones internacionales de las ciudades fronterizas¹⁴. De acuerdo al último autor, al observar el tamaño de las áreas metropolitanas en 1990, 36 tenían más de 100 mil habitantes, por lo que empíricamente podría suponerse que se trata de un umbral que la ciudad central debe vencer para conformar un conglomerado de corte metropolitano. Para 1995, las 38 áreas

¹¹ Este punto de inflexión se observa con facilidad en la gráfica 1. Mientras que en 1990 la población urbana era de 10.55%, aumentó al 20% en 1940 y al 62.1% en el 2000.

¹² Unikel plantea que en el período 1900-1970, México experimenta un cambio notable en crecimiento demográfico y distribución de la población a partir de 1940; mientras en el período 1900-1930 la población del país es predominantemente rural, en el período 1940-1970 es predominantemente urbana. Garza, 1998, identifica según el ritmo de desarrollo urbano en México, dos grandes etapas: i) urbanización lenta de 1900 a 1940; ii) urbanización relativamente acelerada de 1940 a 1990. En otro artículo, Garza (1999) plantea que de 1960-1980, existe una concentración metropolitana preeminente que aunque disminuye su ritmo por la crisis económica de 1980-1990 finalmente se reafirma en el primer lustro 1990-1995 a favor de las metrópolis.

¹³ Aunque el estudio de CONAPO contabiliza los habitantes de las localidades conurbadas, a partir de 1950, el trabajo de Unikel, Ruiz y Garza señalan que aproximadamente la Ciudad de México se conurba con localidades vecinas a partir de 1921; Orizaba en la década de 1930s; Guadalajara, Monterrey y Tampico en la década de 1940s y Torreón inicia su conurbación con Gómez Palacio en la década de 1940 pero es hasta 1950 que anexa a Ciudad Lerdo. En la década de los 1950s, Puebla, San Luis Potosí y Veracruz se convierten en Zonas Metropolitanas, y para 1960, sucede lo mismo con las ciudades de Chihuahua y León.

¹⁴ Conurbaciones binacionales México-Estados Unidos: Tijuana-San Diego, Mexicali-Calexico, Nogales-Nogales, Agua Prieta-Douglas, Ciudad Juárez-El Paso, Ciudad Acuña-Del Río, Piedras Negras-Eagle Pass, Nuevo Laredo-Laredo, Reynosa-McAllen y Matamoros-Brownsville. (Sobrino, 2003:491).

metropolitanas albergaban al 40.4% de la población nacional y al 66.6% de la urbana, lo que indica la creciente importancia del fenómeno metropolitano en la distribución territorial de la población mexicana (Sobrino, 1999:18).

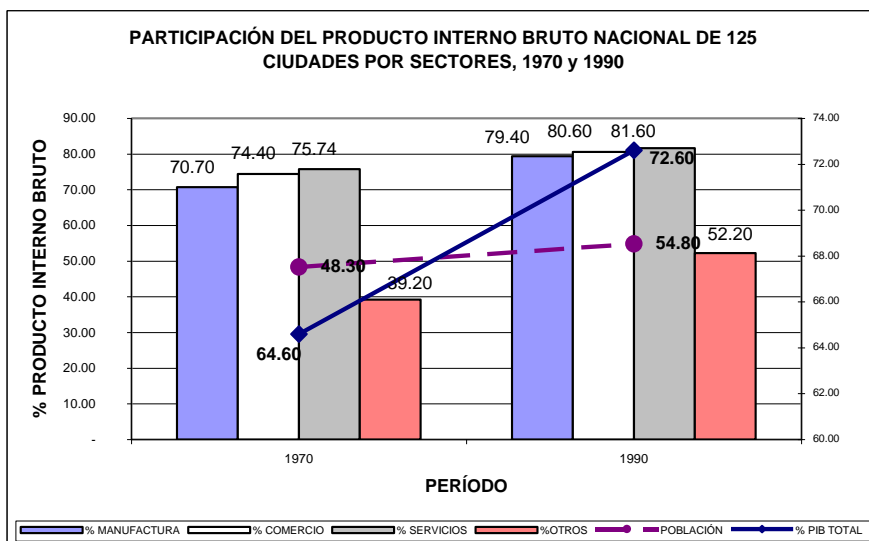
Cuando en el proceso de metropolización las zonas metropolitanas alcanzan tasas de crecimiento demográfico superior al promedio urbano, concentran a más del 40% de la población nacional y dominan todo el sistema urbano del país en cuestión, se dice que dicho país ha pasado de un espectro urbano a otro metropolitano (Sobrino, 1993:46).

De acuerdo al CONAPO (1991b), a fines del siglo XX las zonas metropolitanas eran uno de los ejes fundamentales de la dinámica de desarrollo regional pues constituían polos de crecimiento económico, de innovación científica, tecnológica y cultural, y de actividad política intensa, lo que las convertía en puntos de fuerte atracción poblacional. Sin embargo, aunque las zonas metropolitanas cobraron cada vez mayor importancia en relación con la población total a partir de 1940 al concentrar al 78.6% de la población urbana, descendieron en 1980 a concentrar solamente 60.1%, tendencia que se reafirmó en las últimas dos décadas del siglo, coincidiendo con el descenso del ritmo de crecimiento de la población total (CONAPO, 1991b:14). Al parecer de Aguilar, Graizbord y Sánchez, México ha entrado francamente a la segunda etapa del proceso de urbanización (desconcentración- suburbanización), ya que de acuerdo a los datos del censo de 1990, las metrópolis nacionales, y posiblemente también las regionales, perdieron población absoluta en sus núcleos centrales y en sus anillos suburbanos en favor de su *hinterland* no urbano o de las localidades urbanas de sus periferias, por lo que las migraciones intraurbanas se dirigen de las metrópolis a las ciudades pequeñas y medias (Graizbord, 1984: 36-58; Aguilar, 1996:33).

Desde el punto de vista macroeconómico, sería interesante ver aunque sea de forma superficial, el impacto que las ciudades y las metrópolis, más específicamente, ejercen sobre el PIB nacional. Para ello se presenta un ejercicio desarrollado con información del PIB generado por las 125 ciudades principales de México de las 309 que conformaron el sistema urbano nacional en 1990 y de las 25 principales zonas metropolitanas del país en el

mismo año¹⁵, según los tres grandes sectores económicos (gráficas 2 y 3). El ejercicio describe las diferencias en la participación de los tres grandes sectores económicos en el producto interno bruto generado por las 125 ciudades y las 25 zonas metropolitanas en ambos períodos, y la proporción que del PIB generado por estas 125 ciudades participaron las 25 principales zonas metropolitanas.

GRAFICA 2. México: Participación de 125 ciudades en el PIB Nacional



FUENTE: Cálculos elaborados a partir de datos obtenidos en Garza y Rivera, 1995: 53-55.

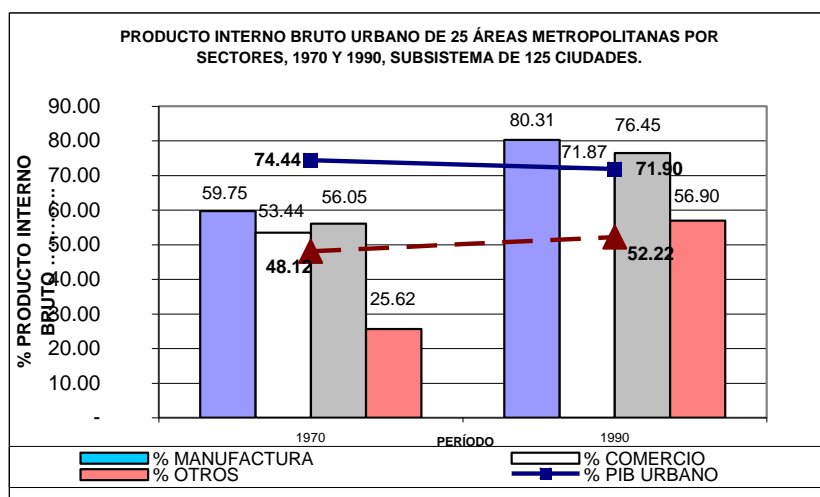
Entre 1970 y 1990, las 125 principales ciudades incrementaron su participación demográfica en el total nacional, aunque en números relativos sólo sufrieron un leve incremento de 48.3% en 1970 a 54.8% en 1990, mientras que en términos económicos su aporte al PIB total nacional aumentó de 64.6 a 72.6% (8 puntos) para los mismos años. En cuanto a las ramas de actividad, la manufactura ascendió en el mismo período 8.7 puntos, el comercio aumentó 6, y los servicios sólo crecieron 5.9, es decir un poco menos que la población. Si se considera la fuerte crisis económica de la década de los ochenta y las políticas de sustitución de importaciones imperantes en el período, empíricamente podemos notar que las 125 ciudades económicamente se concentraron de manera preponderante en las manufacturas. El comercio y los servicios, podría decirse crecieron más o menos al

¹⁵ Las 25 Zonas Metropolitanas son: Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Puebla, Tampico, Torreón, León, Chihuahua, Mérida, Poza Rica, San Luis Potosí, Coahuila, Toluca, Orizaba, Cuernavaca, Jalapa,

mismo ritmo de la población. Sin embargo, ¿cuál es el papel de las zonas metropolitanas dentro de este sub-sistema de 125 ciudades?

En la gráfica 3, las zonas metropolitanas aumentan más de cuatro puntos porcentuales su participación del PIB nacional al pasar de 48.1% en 1970 a 52.2% en 1990. Sin embargo, respecto al PIB de las 125 ciudades (PIB urbano), se observa un leve retroceso en la participación de las 25 zonas metropolitanas del 74.4% al 71.9%, lo que podría indicar una mayor importancia de ciudades no metropolitanas en la economía del país de 1970 a 1990. En cuanto a la participación del PIB urbano de las distintas ramas económicas, es notable el aumento que tienen las zonas metropolitanas en las manufacturas de 20.6 puntos al pasar de 59.7% a 80.3 por ciento.

GRAFICA 3. México: Participación de 25 Zonas Metropolitanas en el PIB de las 125 ciudades principales



FUENTE: Cálculos elaborados a partir de los datos obtenidos en Garza y Rivera, 1995: 53-55.

Los servicios aumentaron 20.4 puntos porcentuales y el comercio 18.4 puntos en los mismos períodos. Aunque pudiera parecer contradictorio, si bien la importancia de las zonas metropolitanas disminuye en el PIB urbano en general, sus participaciones relativas aumentan considerablemente en todas las ramas, lo que podríamos tomar como indicador de que la población metropolitana es más productiva. Además, si comparamos el comportamiento de las zonas metropolitanas con el de las 125 ciudades, podemos ver que

Oaxaca, Monclova, Córdoba, Colima, Cuautla, Zacatecas, Zamora, Veracruz y Tlaxcala (Garza, 1998: 38-41).

las primeras aumentaron en mucho la concentración de servicios respecto las segundas, por lo que igualmente podríamos aseverar que las zonas metropolitanas tienden a convertirse en concentradoras de servicios.

Para apoyar la tesis anterior, puede resultar revelador el comportamiento económico de las cinco zonas metropolitanas más importantes del país¹⁶, basado en los mismos datos y presentada en números relativos: la ZMCM y las zonas metropolitanas de Guadalajara, Monterrey, Puebla y Torreón. Del PIB nacional, las cinco zonas metropolitanas aumentan su participación en el PIB total gracias al aumento de 8.8 puntos porcentuales en PIB de los servicios y comercio (3.7 puntos), si bien retroceden mucho a favor de otras ciudades en cuanto a manufactura (saldo negativo). Sin embargo su situación respecto al PIB de las 125 ciudades es totalmente diferente. Muestra una fuerte disminución en la participación del PIB correspondiente a manufacturas (9.1 puntos porcentuales), lo que sugiere una desconcentración de las actividades manufactureras hacia las ciudades no metropolitanas y una notable concentración de los servicios en estas cinco metrópolis, aumentando del 60.6% en 1970 al 67% en 1990. En contraparte, el comercio no presenta cambio alguno (cuadro 2).

CUADRO 2. México: Comportamiento económico de las cinco Zonas Metropolitanas más importantes del país, 1970 y 1990.

Respecto:	PIB NACIONAL				PIB 125 Ciudades			
	TOTAL	MAN.	COM.	SS.	TOTAL	MAN.	COM.	SS.
1970	39.5	52.3	44.5	45.9	61.1	73.9	59.8	60.6
1990	42.9	51.4	48.2	54.7	59.1	64.8	59.8	67.0
Diferencial porcentual	3.4	-0.9	3.7	8.8	-2	-9.1	0	6.4

FUENTE: Cálculos elaborados a partir de los datos obtenidos en Garza, 1995: 53-55.

¹⁶ Esta valoración es para 1990. Hay que notar que las cinco principales zonas metropolitanas del país, no necesariamente coinciden con las cinco principales ciudades del país, al menos en lo que se refiere a la ZM de Puebla y la ZM de Torreón, que a nivel de ciudades, ocupan el quinto y sexto lugares respectivamente.

Las gráficas 2 y 3 y el cuadro 2 muestran la importancia de las metrópolis para la economía mexicana, por lo que el tipo de intervención de los gobiernos federal, estatales y municipales en el sistema urbano nacional podría marcar el éxito o fracaso de la inserción de México dentro del proceso de globalización mundial de la economía (Garza, 1998: 11).

El Subsistema de ciudades de La Laguna

Para estudiar con detalle el dinamismo demográfico y económico de un país, es conveniente identificar su sistema de ciudades, puesto que éste implica la combinación compleja y funcional de lugares centrales¹⁷ y áreas de influencia¹⁸, caracterizados por una estructura y funcionamiento determinados, y se orienta hacia el concepto de región integral, en donde los procesos económicos, sociales, políticos, naturales y demográficos se manifiestan conjuntamente en el tiempo y en el espacio (CONAPO, 1991b: 23).

Según la clasificación establecida por el CONAPO en 1991, el sistema nacional de ciudades (SNC) estaba conformado por un conjunto de lugares centrales de distinto rango definido por las relaciones que se dan entre ellos y por las áreas de influencia de cada lugar central. En 1991, la ZMT dentro del SNC mexicano estaba clasificada dentro del rango 4¹⁹ junto con otros once lugares centrales²⁰. La influencia de este grupo de ciudades es menor en términos de distancia que los rangos superiores y generalmente se vinculan con ciudades de sus propios estados (CONAPO, 1991b: 27).

En cuanto al lugar que ocupa la ZMT dentro de las ocho grandes regiones funcionales de México (también denominadas nodales o interdependientes) definidas por el

¹⁷ El concepto de lugar central se define como una localidad que funciona como centro de servicios para su población y la de su área de influencia, al suministrar bienes y servicios comerciales, bancarios, profesionales, de salud, educativos, recreativos y culturales. La jerarquía que le corresponde a cada lugar central en la estructura urbana, está determinada por la magnitud de las funciones que cumple, el tamaño de su población y su importancia económica (CONAPO, 1991b: 23).

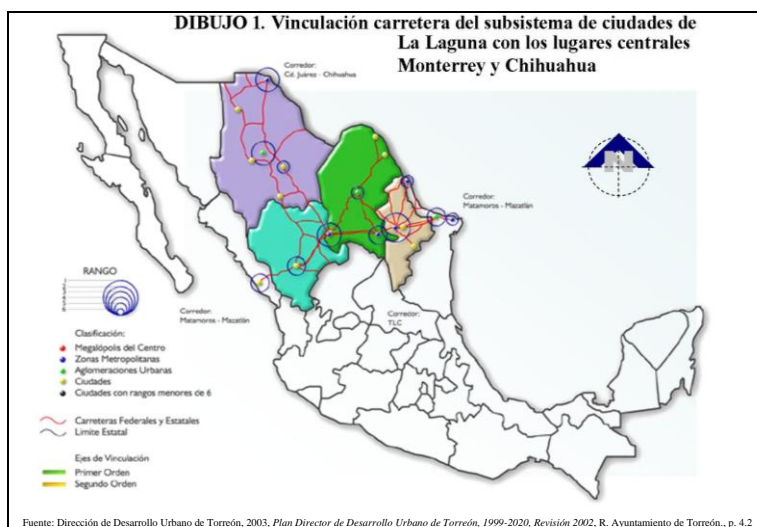
¹⁸ El área de influencia de cada lugar central se delimita por la magnitud y dirección de los flujos existentes en la red urbana, y por las relaciones de subordinación que se establecen entre ciudades de distinta jerarquía (CONAPO, *ibid*).

¹⁹ Rango 1: la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; rango 2: Monterrey, Guadalajara y Puebla; rango 3: Chihuahua, Tijuana, Hermosillo, León, Querétaro, Toluca, Cuernavaca y Veracruz. Los rangos 5 y 6 agrupan 18 y 37 ciudades más respectivamente, de un universo de 79 ciudades estudiadas (CONAPO, 1991b: 26).

²⁰ Los otros 11 lugares centrales del Rango 4 son: Mexicali, ZM de Tampico, Ciudad Obregón, Culiacán, Morelia, San Luis Potosí, Xalapa, Coatzacoalcos, Villahermosa, Acapulco y Mérida.

CONAPO²¹, pertenece a la región Norte-Centro articulada por Chihuahua. Esta región es una de las tres grandes regiones en que se divide el Norte del país y que aunque tienen una buena integración en su interior, manifiestan una insuficiente comunicación horizontal interregional. Respecto a los 31 subsistemas de ciudades²² en que se divide el territorio, estos se agrupan en seis grupos. La ZMT pertenece al cuarto grupo conformado por nueve subsistemas de ciudades definidos por lugares centrales de rango 4.

El Subsistema de ciudades de La Laguna tiene un sólo lugar central que es la conurbación formada por las ciudades de Torreón-Gómez Palacio y Lerdo (la ZMT) integrada por partes de los estados de Coahuila y Durango. Sus actividades industriales y agropecuarias le otorgan un gran dinamismo y, aunque enfrenta ya graves problemas por deficiencias en la dotación de agua y contaminación, es un subsistema consolidado con un aislamiento relativo debido a su lejanía frente a otras ciudades de mayor jerarquía (CONAPO, 1991b: 42). El sistema nacional carretero vincula el subsistema de ciudades de la ZMT con los lugares centrales Monterrey y Chihuahua (Rangos 2 y 3 respectivamente) (dibujo 1).

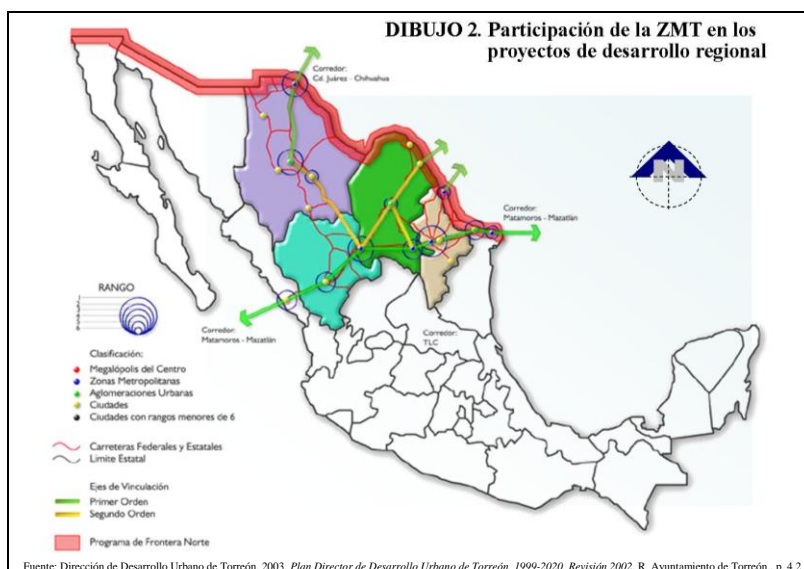


²¹ Las ocho regiones son: 1) Mar de Cortés; 2) Norte-Centro; 3) Noreste; 4) Centro-Norte y Occidente; 5) Centro; 6) Golfo; 7) Pacífico -Sur; 8) Península de Yucatán. Para mayor detalle véase CONAPO, “1991b, “Sistema de Ciudades y distribución espacial de la población en México.

²² Un subsistema de ciudades se define como un espacio subnacional, de menor escala que la gran región, que se encuentra interrelacionado e integrado por varios lugares centrales, interdependientes, de distintas jerarquías y funciones. En el caso de México, los subsistemas se conforman por un máximo de tres entidades federativas completas, porciones o de uno solo o hasta cuatro estados, según la jerarquía de su principal o principales lugares centrales, del grado de integración que manifiestan y de sus respectivas áreas de influencia (CONAPO, *op. cit.*).

Por su parte, la dinámica económica de la ZMT se verá impulsada por algunos proyectos federales de implementación regional como parte del eje de vinculación de primer orden, en el corredor comercial Matamoros–Mazatlán, y de los ejes de vinculación de segundo orden, con el corredor Chihuahua-Ciudad Juárez y con las ciudades fronterizas, integrantes del Programa Frontera Norte, de manera directa con Piedras Negras y Ciudad Juárez, e indirecta con Ciudad Acuña (dibujo 2).

En el año 2000, la SEDESOL en un estudio interdisciplinario e interinstitucional definió un SUN²³, el cual se divide en dos subsistemas: el sistema urbano principal (SUP), conformado por 118 localidades mayores de 50,000 habitantes, según datos censales de 1995, de las cuales 37 son zonas metropolitanas; y el sistema urbano complementario (SUC), integrado por 229 localidades. (SEDESOL, 2000:15). La ZMT pertenece al rango 3²⁴ del SUP, junto con otros 15 lugares centrales²⁵. Asimismo, pertenece a la Franja Norte macroregión noreste, articulada por la Zona Metropolitana de Monterrey (SEDESOL, 2000:18:19).



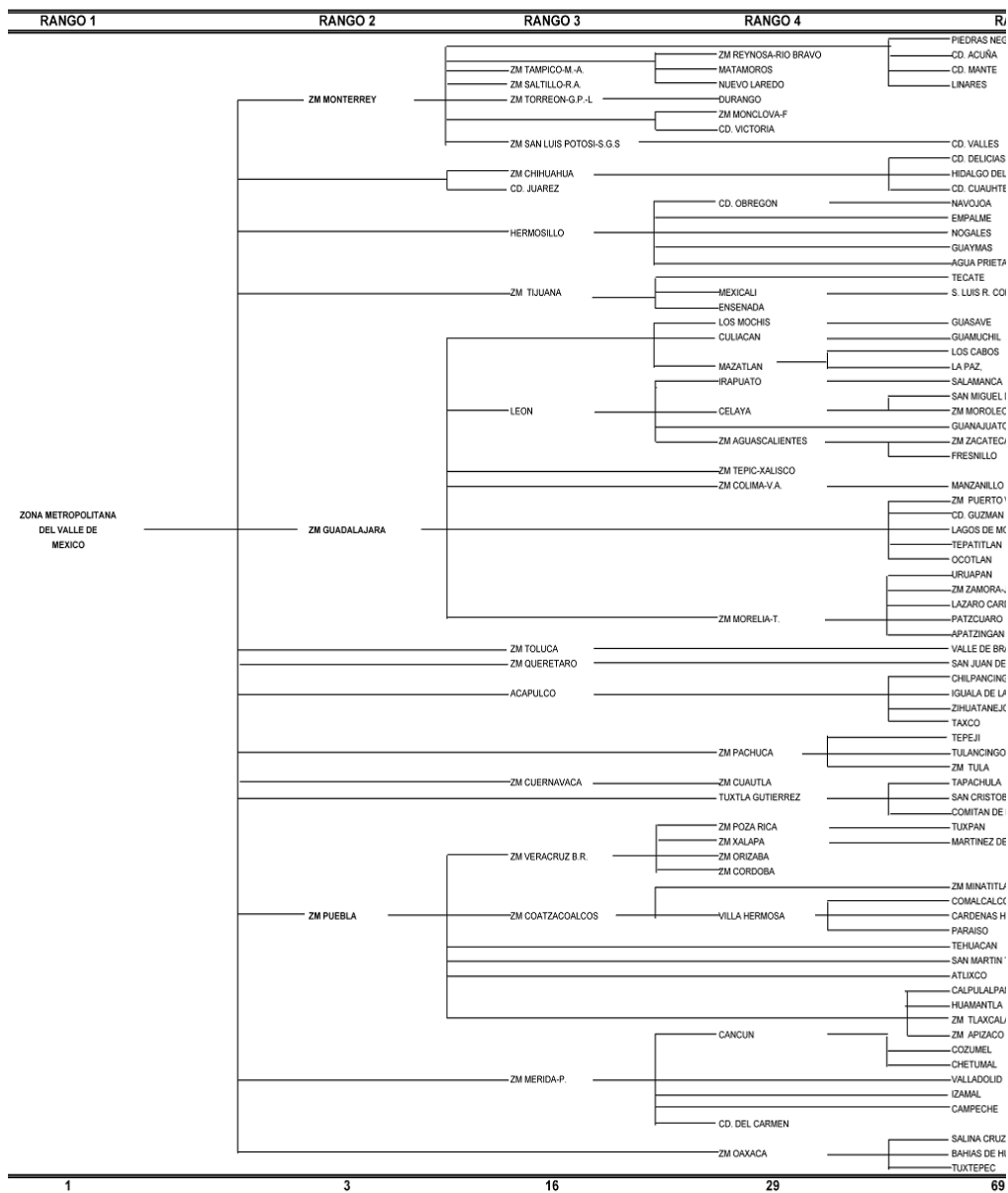
²³ Equivalente al SCN.

²⁴ Rango 1: ZM del Valle de México; Rango 2: Monterrey, Guadalajara y Puebla; Rango 3: 16 lugares centrales; Rango 4: 29 lugares centrales y Rango 5: 69 lugares centrales (SEDESOL, 2000: 17-18).

²⁵ Lugares centrales rango 3: ZM Tampico, ZM Saltillo, ZM Torreón, ZM San Luis Potosí, ZM Chihuahua, Ciudad Juárez, Hermosillo, ZM Tijuana, León, ZM Toluca, ZM Querétaro, Acapulco, ZM Cuernavaca, ZM Veracruz, ZM Coahuila de Zaragoza y ZM Mérida. (SEDESOL, 2000:18).

Aunque ambos sistemas clasificatorios (el SNC y el SUN) difieren en si la ZMT es articulada por Chihuahua o Monterrey, respectivamente, la ZMT, claramente vinculada funcionalmente con Durango, se encuentra relativamente aislada de la ZM Monterrey y en menor escala de Chihuahua, aunque es evidente que funcionalmente forma parte del eje ciudad de México- Ciudad Juárez (cuadro 3).

CUADRO 3. México. Estructura y funcionamiento del Sistema Urbano Principal



Fuente: SEDESOL et al, 2000, *México 2020. Un enfoque territorial del desarrollo, vertiente urbana*, México, Pag. 18

Con esta vista general, a continuación se analiza el área de estudio, la Zona Metropolitana de Torreón.

II. PROCESO DE METROPOLIZACIÓN DE LA COMARCA LAGUNERA: LA ZM DE TORREÓN

Con clima árido, temperaturas extremosas y lluvias deficientes en todas las estaciones, pareciera paradójico designar a esta región plana y seca como “Lagunera”. La Comarca Lagunera (CL) debe su nombre a las lagunas de Mayrán, Viesca y Tlahualilo alimentadas por el Río Nazas, ahora inexistentes por el cambio climático, la construcción de presas y la explotación agrícola.²⁶

La CL se localiza en la parte norte de la Altiplanicie Mexicana y al sur del Bolsón de Mapimí, entre los paralelos 24°00’ y 26°50’ de latitud norte y los meridianos 102°20’ y 104°45’ de longitud oeste. Hidrológicamente, corresponde a las cuencas cerradas de los ríos Nazas y Aguanaval por lo que desde el punto de vista de su dotación de recursos naturales, su mayor potencial radica en la capacidad agrológica de los suelos con vocación natural para las explotaciones agrícolas y pecuarias; las grandes extensiones de pastos naturales significa una gran vocación natural para el desarrollo de la ganadería. (CONAPO, 1988: 87-90). En cuanto a recursos no renovables, la CL tiene tanto yacimientos de minerales metálicos como de no metálicos, siendo el mármol el que representa el mayor potencial económico (SAHOP,1980:99).

Respecto la división política de nuestro país, La Laguna se encuentra enclavada en el límite territorial entre los estados de Coahuila y Durango, ambos en el norte-centro de la República Mexicana (dibujo 3). Sobre su extensión existen varias delimitaciones: En octubre del 1976, se declaró como la Zona Conurbada Torreón-Gómez Palacio-Lerdo²⁷:

“... la comprendida por las áreas circulares generadas por un radio de 30 kms., cada una, cuyos centros están constituidos por los puntos de intersección de la línea fronteriza entre los Estados de Coahuila y Durango, y de las líneas que resulten de

²⁶ Comarca Lagunera, Región Lagunera ó “La Laguna” son sinónimos corrientes en los medios de comunicación y documentos del gobierno federal y local para designar la región que circunda la ZMT.

²⁷ Diario Oficial de la Federación, 761006, SP, pp.22-23.

unir la cabecera municipal de los municipios de Gómez Palacio y Lerdo, con la de Torreón, respectivamente”.

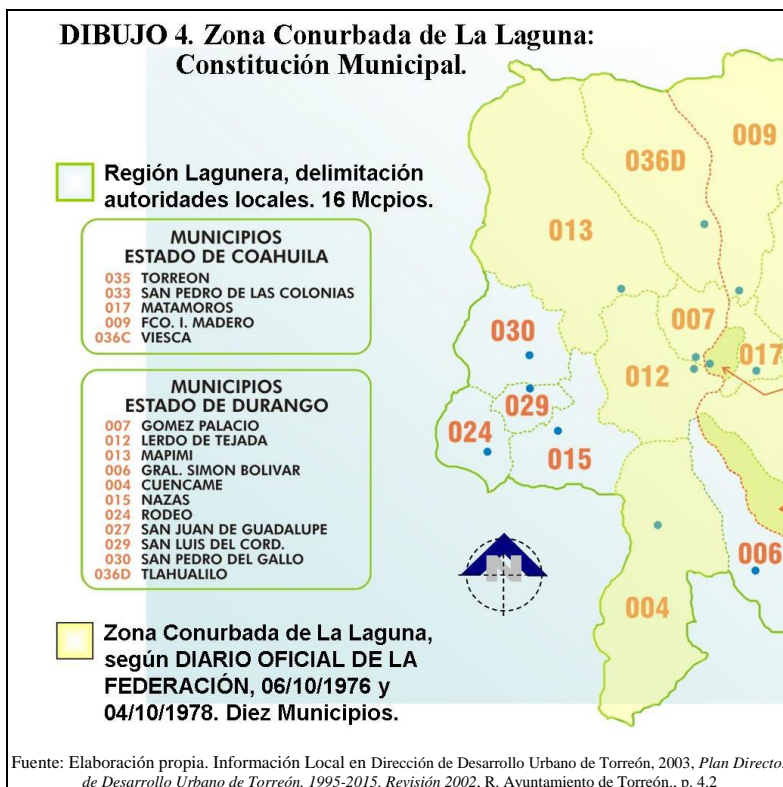
De esta declaración se desprende que la Zona Conurbada de La Laguna (ZCL), incluye diez municipios, cinco de Coahuila y cinco de Durango, que suman una superficie aproximada de 40,524 Km² (SAHOP, 1980:57). No obstante, para las autoridades locales, la Comarca Lagunera comprende un total de dieciséis municipios: cinco de Coahuila y once de Durango, con una extensión de aprox. 84,145 Km².



El asentamiento urbano más importante de la región, lo constituye la conurbación de las ciudades de Torreón-Gómez Palacio y Lerdo, que para efectos técnicos se referirá como ZMT.

La ZMT es peculiar por varias razones: i) en cuanto a que agrupa poblaciones de dos entidades federativas diferentes: Torreón pertenece al Estado de Coahuila y tanto Gómez Palacio como Ciudad Lerdo pertenecen al de Durango; ii) la metropolización de la ZMT es bifuncional entre Torreón y Gómez Palacio; iii) el proceso de urbanización se desarrolló a

ritmos diferentes en cada población; iv) Torreón es la localidad central de la Comarca Lagunera; y v) puede considerarse una metrópoli “aislada” de los principales subsistemas del país (cuadro 4 y dibujo 4).



Desde el punto de vista económico, dentro del sector secundario destacan las ramas de actividad metal-mecánica, metalurgia, fertilizantes, lácteos, cervecera, extracción de mármol, textil y del vestido, entre otras; y en el sector terciario, la región destaca en comercio al detalle, transporte, y servicios al productor. En materia de exportaciones, sobresalen las de minerales, principalmente la plata, y productos textiles con la presencia de un número creciente de plantas maquiladoras. Según datos de 1990²⁸, del total de la PEA ocupada de los Estados de Coahuila y Durango, la ZCL agrupa al 35%, participando con un 37.1% del total del sector primario, 31.1% del secundario y un 37.1% del terciario. Es importante notar que la ZCL únicamente comprende el 15% de la superficie de ambos

²⁸ Véase el Cuadro 4 del apéndice: “Importancia relativa de la Zona Conurbada de la Comarca Lagunera (ZCCL) respecto México y los estados Coahuila y Durango, y de la ZMT respecto la ZCCL, según la distribución de PEA Ocupada por gran sector de actividad”.

estados y demográficamente comprende al 34.2% de la población, lo que muestra su importancia económica para sus entidades federativas.

CUADRO 4. Importancia relativa de la Zona Conurbada de la Comarca Lagunera (ZCCL) respecto México y los estados Coahuila y Durango, y de la ZMT respecto la ZCCL, según la distribución de PEA Ocupada por gran sector de actividad, 1990-2000

	TOTAL DE LA FZA. TRABAJO	ACTIVIDADES PRIMARIAS	ACTIVIDADES SECUNDARIAS	ACTIVIDADES TERCIARIAS		
				TOTAL	COMERCIO	SERVICIOS
1 9 9 0						
REPUBLICA MEXICANA	23,403,413	6,103,986	6,503,224	10,796,203	3,108,128	7,688,075
TOTAL COAHUILA Y DURANGO	933,440	197,034	312,990	423,416	118,574	304,842
TOTAL Zona Conurbada de la Comarca Lagunera (ZCCL)	326,916	73,148	97,184	157,136	47,662	109,474
LUGAR CENTRAL: ZMT	265,605	41,045	86,031	138,529	42,282	96,246
% ZCCL respecto MEXICO	1.4%	1.2%	1.5%	1.5%	1.5%	1.4%
% ZCCL respecto Edos.	35.0%	37.1%	31.1%	37.1%	40.2%	35.9%
% ZMT respecto ZCCL	81.2%	56.1%	88.5%	88.2%	88.7%	87.9%
2 0 0 0						
REPUBLICA MEXICANA	33,730,210	5,338,299	9,384,109	17,995,223	5,597,992	12,397,231
TOTAL COAHUILA Y DURANGO	1,266,297	110,208	486,802	17,995,223	193,082	438,711
TOTAL Zona Conurbada de la Comarca Lagunera (ZCCL)	439,070	34,685	167,824	224,068	73,196	77,260
LUGAR CENTRAL: ZMT	372,079	20,171	141,123	199,530	64,924	60,994
% ZCCL respecto MEXICO	1.3%	0.6%	1.8%	1.2%	1.3%	0.6%
% ZCCL respecto Edos.	34.7%	31.5%	34.5%	35.5%	37.9%	17.6%
% ZMT respecto ZCCL	84.7%	58.2%	84.1%	89.0%	88.7%	78.9%
DIFERENCIAS PORCENTUALES 1990-2000						
Diferencia ZCCL respecto MEXICO	-0.1%	-0.5%	0.3%	-0.2%	-0.2%	-0.8%
Diferencia ZCCL respecto Edos	-0.3%	-5.7%	3.4%	-1.6%	-2.3%	-18.3%
Diferencia ZMT respecto ZCCL	3.5%	2.0%	-4.4%	0.9%	0.0%	-9.0%

FUENTE: Cálculos propios elaborados a partir de los datos de los XI y XII Censos Generales de Población y Vivienda, 1990 y 2000, del INEGI.

Dentro de la Comarca Lagunera, el 81.2% de la PEA ocupada total está concentrada en la ZMT, distribuida, el 56.1% en actividades primarias, 88.5% en actividades del sector secundario y 88.2% en el sector terciario; cabe recalcar que particularmente respecto al comercio y servicios, la ZMT concentró al 88.7% y 87.9% respectivamente de la fuerza de trabajo de la ZCL dedicada a estas actividades. La ZCL, cuyo grado de urbanización para este mismo período es de 68.7%, tiene al 37.1% de la población de ambos estados dedicada a actividades agropecuarias, lo más notable es que más de la mitad de esta población radica en la ZMT de corte eminentemente urbano (78.5% población urbana). Por otra parte, la ZCL concentra a más de la tercera parte de la población de los estados de Coahuila y Durango dedicada a actividades industriales, establecida en su mayoría en la ZMT (88.5%),

siendo aún mayor que la dedicada a los servicios, donde la ZMT tiene una participación del 31.1% de la PEA ocupada de Coahuila y Durango.

Para el 2000, la ZCL, demográficamente hablando, concentró menos población con respecto a Coahuila y Durango (33.7%); en este sentido, no es extraño que redujera su participación en la PEA ocupada total de los estados de Coahuila y Durango del 35% al 34.7% (0.3 puntos porcentuales). Esta pequeña diferencia se vio reflejada principalmente en la disminución de la PEA ocupada en actividades primarias y terciarias (5.7 y 1.6 puntos porcentuales respectivamente), situación que equilibró un aumento de 3.4 puntos en la PEA dedicada al sector secundario, lo que pudiera señalar un aumento de la actividad industrial en la ZMT. No obstante, fue drástica la disminución de la concentración del sector servicios en la ZMT, ya que en 2000 cayó su participación en los servicios al 17.6%, disminuyendo 18.3 puntos, respecto la década anterior.

En el mismo período, la ZMT respecto la ZCL, concentró al 84.7% de la fuerza total de trabajo, lo que implicó un aumento de 3.5 puntos respecto 1990, consistente con el crecimiento demográfico en la década; el aumento en la PEA ocupada se dirigió principalmente al sector primario (la PEA ocupada de la ZMT aumento al 58.2% del total de la ZCL), cayó en 4.4 puntos porcentuales en el sector secundario situándose en el 84.1% y aumentó ligeramente en cuanto al sector terciario concentrando al 89% de la PEA ocupada en la ZCL. El descenso de la PEA ocupada en las actividades de servicios establecida en la ZCL, se repitió aunque en menor escala, en la localizada en la ZMT, disminuyendo al 78.9% (9.0 puntos porcentuales). Esto pudiera significar que la ZMT sufre una desconcentración de actividades secundarias y terciarias hacia al resto de los municipios conurbados (Francisco I. Madero, San Pedro, Viesca, Cuencamé, Mapimí y Tlahualilo).

Una de las características más importantes de la región es que en materia de vías de comunicación, constituye uno de los puntos nodales más importantes del país tanto por vía terrestre como aérea. El sistema carretero se estructura a partir de dos ejes principales que forman una encrucijada y que son la carretera federal 49 México-Ciudad Juárez y la carretera federal 40 Matamoros-Mazatlán (dibujo 5). Además, La Laguna obtiene el acceso a la frontera norte coahuilense a través de la carretera 30, que vincula la ZMT con las

ciudades de Monclova y Piedras Negras. La red ferroviaria, de aproximadamente 700 Kilómetros, atraviesa La Laguna de norte a sur y de oriente a poniente, cruce que convierte a la ZCL en el principal nodo ferroviario del norte del país, con comunicaciones hacia la ZMCM, Ciudad Juárez, Durango, Saltillo y Monterrey. Es por esto que la ZCL es sede de uno de los ferropuertos más importantes del norte del país (dibujo 6).



La ZMT: antecedentes históricos

Los antecedentes históricos de la ZMT puede decirse entrelazan dos narrativas diferentes; por una parte, Ciudad Lerdo tiene un proceso de desarrollo lento que inicia con la corriente colonizadora que parte de la Misión de San Juan de Casta (hoy León Guzmán, Dgo.) en 1598, a 12 Kilómetros de la actual Ciudad Lerdo y por otra, Torreón y Gómez Palacio sufren de un proceso de desarrollo un poco más dinámico, que inicia con la cesión de tierras “realengas” al Marqués de Aguayo en 1730, residente de Santa María de las Parras, Coah.

Sin embargo, para efectos prácticos, el origen de las tres ciudades parte de las rancherías aledañas a las Haciendas de San Fernando (1827), de Santa Rosa (1849) y de Torreón (1883), que en nuestros días son las ciudades de Lerdo, Gómez Palacio y Torreón respectivamente. (Guerra, 1978).



La Hacienda de San Fernando fue erigida en Villa Lerdo dos veces, una en 1864 y otra en 1867 por revanchismo político.²⁹ Por otra parte, en 1864, Villa Matamoros se desprende del vecino municipio de Viesca y aparece en la región como cabecera del municipio del mismo nombre. En 1883, la llegada del Ferrocarril Central Mexicano (Ciudad de México-Ciudad Juárez) origina las estaciones de Santa Rosa y Torreón. En 1888 el Ferrocarril internacional (Piedras Negras-Durango) cruzó sus vías con las del Central Mexicano en la Estación de Torreón, con lo que la convirtió en un atractivo nodo ferroviario que se fortaleció en 1902 con el cruce del Ferrocarril Coahuila-Pacífico (Mazatlán-Saltillo) y el Nacional (Ciudad de México-Laredo). Las estaciones dieron origen a las poblaciones de Gómez Palacio (1883) y Torreón (1888), que fueron trazadas a iniciativa de los entonces propietarios de las tierras, e impulsadas por las exenciones de impuestos otorgadas por los gobiernos de los estados de Durango y Coahuila.

Aunque Gómez Palacio nunca fue declarada Villa, la Villa de Torreón se constituyó en 1893. Un año después, Lerdo fue elevada a ciudad (1894) e incluía dentro de sus cuarteles a Gómez Palacio. En 1905, Gómez Palacio fue declarada ciudad y cabecera del municipio del mismo nombre, con lo que quedó fuera de la jurisdicción lerdense. Igualmente, en 1907 se constituye la ciudad de Torreón y su municipio.

²⁹ Este revanchismo político provocó que Nepomuceno Flores, propietario de las tierras vecinas a la localidad rechazara en 1833 la solicitud del Ferrocarril Central Mexicano para poner una estación en Villa Lerdo, por lo

El crecimiento demográfico acelerado y la constitución político-administrativa de las tres ciudades fueron casi simultáneos. Sin embargo, aunque la instalación de varias fábricas y el “boom algodonero” atrajeron a una gran cantidad de migrantes tanto nacionales como extranjeros a la Región, el cruce de las vías férreas en Torreón, hicieron de éste asentamiento un lugar más atractivo incluso a las empresas locales que ya estaban instaladas en Lerdo, por lo que esta ciudad creció más rápidamente que sus vecinas. Como ejemplo de esto, en 1895 el censo local de Torreón arrojó la cifra de 3,969 habitantes en el centro del poblado; para 1900 este número había ascendido a 13,845 habitantes (SAHOP, 1980:63).

Otros datos históricos relevantes para explicar la actual configuración urbana de la ZMT son: i) En Torreón, hacia 1901 se constituye la “Fundación Metalúrgica”, que en 1932 se convertiría en Met-Mex Peñoles; ii) En 1936, Lázaro Cárdenas expropió terrenos agrícolas en la Región Lagunera y los repartió entre los campesinos iniciando en muchos casos, la modalidad de cultivo intensivo del algodón y la vid; iii) En Gómez Palacio hacia 1959 iniciaron las obras del Parque Industrial de La Laguna, el cual aunque al principio no tuvo mucho éxito, posteriormente fue promotor del cambio hacia la manufactura de la economía de la ZMT en su conjunto; iv) En los sesentas, el auge algodonero se vio sumergido en una fuerte crisis por la baja en el precio internacional de la fibra y las innovaciones tecnológicas en la industria textil, por lo que el monocultivo regional pierde importancia económica y la región se ve en la necesidad de diversificarse hacia la ganadería lechera y la industria; ésta última tenía en Gómez Palacio el mayor precedente en la región. Esto causa que en 1976 inicie la construcción de la Zona Industrial de Torreón; v) Legalmente, en base a consideraciones demográficas y de continuidad geográfica, económica y social, según consta en el Diario Oficial del 6 de octubre de 1976 y su ampliación en el decreto del 4 de octubre de 1978 del mismo Diario Oficial, la ZMT es declarada como Zona Conurbada y se forma la Comisión de Conurbación de La Laguna (CCLL). La ZCL quedó oficialmente constituida por diez municipios, cinco de cada entidad

que el vecino Santiago Lavín, propietario de la hacienda. De Santa Rosa accedió a la cesión de tierras y así se estableció la estación con el mismo nombre y que dio origen a la ciudad de Gómez Palacio, Dgo.

federativa: Torreón, Viesca, San Pedro, Matamoros y Francisco I. Madero por parte de Coahuila y Gómez Palacio, Lerdo, Tlahualilo, Mapimí y Cuencamé por parte de Durango³⁰.

Evolución demográfica de la ZMT, 1900 –2000

Aunque en números absolutos de población, la ciudad de Torreón es y continua siendo la de mayor tamaño respecto a Gómez Palacio y Lerdo, es interesante observar los cambios en las tasas de crecimiento promedio anual (TCPA) de la ciudad central y sus vecinas para detectar las etapas de metropolitanismo que se fueron gestando a lo largo del siglo XX (cuadro 5).

Es notable el desarrollo de Torreón durante las cuatro primeras décadas a un ritmo mucho mayor que el de sus vecinas. Esta situación cambia repentinamente en la década de 1940 a 1950 donde la TCPA de Gómez Palacio y de Ciudad Lerdo son mayores que la de Torreón la “ciudad central”. De acuerdo a los conceptos teóricos utilizados en este trabajo, esta situación nos puede llevar a suponer que el proceso de metropolización comienza a darse en esta etapa, puesto que si bien el lugar central no pierde población, su periferia la gana a un ritmo mucho mayor. Por otra parte, entre la década de 1950-1960 se observa un repunte en la TCPA de Torreón respecto Gómez Palacio y Lerdo.

La crisis del precio internacional del algodón y la diversificación económica hacia la manufactura de la ciudad de Gómez Palacio con la construcción de su zona industrial, se reflejan en una TCPA mayor de 1960-1970 para Gómez Palacio que para sus vecinas, cuyas economías al ser preeminentemente agrícolas (principalmente Ciudad Lerdo) se ven muy afectadas y ocasionan una disminución notable en sus respectivas tasas de crecimiento.

En la década de los setenta se observa una recuperación en el crecimiento de Torreón, superior incluso al nacional, quizás debido a la construcción de su zona industrial y Gómez Palacio sigue esta misma tendencia; y en el caso de Lerdo y Matamoros, crecen a las tasas más altas registradas, 5.20% y 6.19% respectivamente; para la ZMT, el crecimiento en la década fue el mayor del período 1900-2005, con 4.45%.

³⁰ Como se mencionó anteriormente, la Comarca Lagunera tiene un problema de definición pues diversos documentos tanto oficiales como académicos modifican su delimitación según el asunto del que tratan. Localmente, la Región tiene dieciséis Municipios: cinco de Coahuila y cinco de Durango; por otra parte, CONAPO la delimita con diecisiete municipios: cinco de Coahuila y doce de Durango (Incluye a Santa Clara) (CONAPO, 1991b:249).

CUADRO 5. Zona Metropolitana de Torreón (ZMT), Población y Tasas de crecimiento promedio anual, 1900-2000

Evolución Demográfica de las localidades que conforman el AMT

AÑO	POBLACIÓN					TASAS DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL					
	TORREON	GOMEZ PALACIO	LERDO	MATA-MOROS	AMT ³¹	NACIONAL	TORREON	GOMEZ PALACIO	LERDO	MATA-MOROS	AMT
1900	13,845	7,680	7,795	2,567	-	-	-	-	-	-	-
1910	34,271	15,997	8,175	4,444	-	1.09%	9.49%	7.61%	0.48%	5.64%	-
1921	50,902	20,753	8,609	4,549	-	-0.49%	3.54%	2.31%	0.46%	0.21%	-
1930	66,001	24,042	8,797	6,001	-	1.72%	3.12%	1.75%	0.26%	3.33%	-
1940	101,354	25,558	9,349	7,901	136,261	1.77%	4.47%	0.63%	0.62%	2.84%	-
1950	128,976	45,873	13,389	10,154	188,238	2.68%	2.38%	5.87%	3.56%	2.48%	3.20%
1960	179,901	61,174	17,682	13,770	258,757	3.08%	3.38%	2.92%	2.82%	3.09%	3.23%
1970	223,104	79,650	19,803	15,125	322,557	3.40%	2.26%	2.77%	1.18%	0.98%	2.31%
1980	328,086	116,697	33,470	28,175	506,428	3.20%	3.79%	3.76%	5.20%	6.19%	4.45%
1990	439,436	164,092	46,593	39,091	689,212	2.02%	3.03%	3.55%	3.44%	3.41%	3.20%
1995	481,493	192,888	54,570	41,610	770,561	2.06%	1.63%	2.90%	2.83%	1.11%	1.99%
2000	502,964	210,113	58,862	44,053	815,992	1.58%	1.03%	2.02%	1.79%	1.34%	1.35%
2005	548,723	239,842	71,373	48,511	908,449	1.02%	1.55%	2.36%	3.45%	1.71%	1.91%

FUENTE: Datos de 1900-1990, CONAPO (1994); datos 1995 y 2000 obtenidos del Censo de Población y vivienda, 1995, y XII Censo General de Población y Vivienda, 2000; datos del 2005, obtenidos del Censo del II Conteo de Población y Vivienda 2005. Los cálculos de las TPCA fueron elaborados en base a las fechas de los períodos intercensales.

El comportamiento de Matamoros presenta, desde la década de los sesenta, tasas de crecimiento promedio anuales muy similares a las Torreón, su ciudad contigua; esta tendencia se consolida en la década de 1980-1990 cuando comienza incluso a superar en ritmo a la ciudad central, por lo que coincidimos con el estudio de CONAPO en que es en esta década, cuando Matamoros se integra funcionalmente al área metropolitana. Sin embargo, hay que considerar que aunque la dinámica demográfica de Matamoros demuestra que hay una relación positiva con la ZMT, éste municipio aún conserva demasiados rasgos rurales, por lo que su adición al área de estudio, pudo haber sido

³¹ El Area Metropolitana de Torreón de acuerdo a Unikel (1976) se forma en la década de los cuarentas, y según la CONAPO (1991) en la década de los cincuentas. Las cifras referentes al AMT en cuanto a población como a TPCA, de 1940-1980 incluyen sólo las localidades de Torreón, Gómez Palacio y Lerdo; a partir de 1980, de acuerdo a la CONAPO, se incluye al municipio de Matamoros.

prematura en estas fechas y a la fecha todavía podría tardar varios años en lograrse una verdadera metropolización con dicho municipio.

Hacia 1990 la ZMT continuaba con tasas de crecimiento superiores a las nacionales, siendo Gómez Palacio la localidad que presentó mayor ganancia demográfica, seguida por Ciudad Lerdo y Matamoros, mientras que Torreón comenzó a disminuir su ritmo de crecimiento. A partir de 1995 y hasta el 2000, la ZMT disminuye su tasa de crecimiento a niveles inferiores al nacional. La crisis económica de 1994 tuvo un fuerte impacto en la economía regional y la mayor disminución en la tasa de crecimiento la sufrió Torreón cayendo del 3.03% en 1990 al 1.03% en el 2000 y de manera similar Matamoros que disminuyó de 3.41% a 1.34% en el mismo período; por su parte, en términos generales Gómez Palacio continuó siendo la localidad de la ZMT con mayor crecimiento (superó las tasas nacionales), aunque también sufrió la tendencia general a la baja, cayendo del 3.55% en 1990 al 2.02% en 2000.

Sin embargo, entre 2000 y 2005, la ZMT repuntó para alcanzar un 1.91% de crecimiento promedio anual, que significó un 0.89 puntos porcentuales más que la tasa promedio anual del país estimada en 1.02%. Todas las localidades presentaron tasas de crecimiento superiores a la nacional, siendo la de Ciudad Lerdo la que mostró mayor avance, 3.45%, seguidas por Gómez Palacio, Matamoros y Torreón, con tasas de 2.36%, 1.71% y 1.55% respectivamente. Empíricamente puede señalarse que las inversiones públicas que los gobiernos estatales aplicaron a la ZMT en materia de vías de comunicación, con la consolidación del ferropuerto, pasos a desnivel con conexión de la carretera a Monterrey con Mieleras (Ferropuerto), el Periférico a San Pedro y otras obras localizadas en el acceso oriente de Torreón, la construcción del Blvd. Ana que une a Torreón con Ciudad Lerdo sin pasar por Gómez Palacio, pasos a desnivel en el Periférico de Gómez Palacio hacia Durango y otras obras importantes para consolidar la estructura vial principal de Gómez Palacio y Torreón, han permitido, por una parte, una mayor integración funcional de Ciudad Lerdo a la ZMT y por otra, que Gómez Palacio consolide su rol de ciudad dormitorio.

Dinámica económica metropolitana

Paralelamente a los cambios demográficos del proceso de urbanización, necesariamente se gestaron y se manifestaron otras transformaciones muy importantes en el ámbito social y económico. El análisis de las interrelaciones entre el fenómeno urbano y el desarrollo socioeconómico, sólo puede llevarse a cabo con el auxilio de un vasto material estadístico de diversa naturaleza, sin embargo por la falta de disponibilidad de datos y de recursos se utilizará la variable de PEA ocupada, como indicador de la estructura económica y social (Unikel, 1970: 2) (cuadro 6).

CUADRO 6. Zona Metropolitana de Torreón (ZMT): Participación municipal relativa a la ZMT en la PEA ocupada y el PIB generado por los sectores industrial, comercial y servicios, datos de Censos Económicos de 1975 a 2004

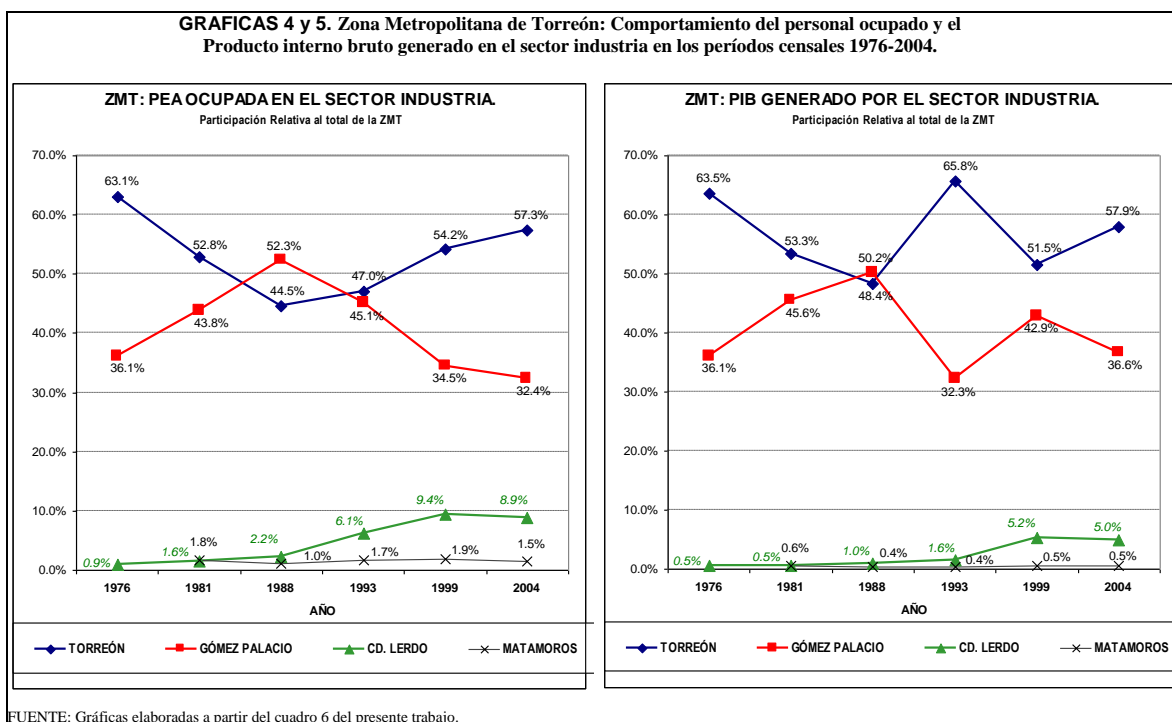
AÑO	PEA OCUPADA SECTOR INDUSTRIA				PIB INDUSTRIA			
	TORREÓN	GÓMEZ PALACIO	CD. LERDO	MATAMOROS	TORREÓN	GÓMEZ PALACIO	CD. LERDO	MATAMOROS
1976	63.1%	36.1%	0.9%		63.5%	36.1%	0.5%	
1981	52.8%	43.8%	1.6%	1.8%	53.3%	45.6%	0.5%	0.6%
1988	44.5%	52.3%	2.2%	1.0%	48.4%	50.2%	1.0%	0.4%
1993	47.0%	45.1%	6.1%	1.7%	65.8%	32.3%	1.6%	0.4%
1999	54.2%	34.5%	9.4%	1.9%	51.5%	42.9%	5.2%	0.5%
2004	57.3%	32.4%	8.9%	1.5%	57.9%	36.6%	5.0%	0.5%
	PEA OCUPADA SECTOR COMERCIO				PIB COMERCIO			
1976	75.6%	22.6%	1.8%		80.8%	18.4%	0.9%	
1981	76.1%	16.0%	3.5%	4.4%	84.2%	14.8%	-0.3%	1.3%
1988	73.4%	19.0%	4.1%	3.5%	75.6%	21.3%	1.1%	2.0%
1993	68.6%	21.5%	5.4%	4.4%	72.6%	21.5%	2.6%	3.4%
1999	67.6%	23.9%	4.8%	3.8%	71.5%	24.4%	2.2%	1.9%
2004	67.4%	24.9%	3.8%	3.9%	71.0%	25.0%	1.8%	2.2%
	PEA OCUPADA SECTOR SERVICIOS				PIB SERVICIOS			
1976	81.4%	16.9%	1.6%		85.8%	13.0%	1.2%	
1981	73.4%	21.9%	2.3%	2.4%	81.5%	15.6%	1.3%	1.7%
1988	68.5%	26.1%	3.7%	1.7%	75.9%	20.7%	2.7%	0.6%
1993	54.9%	40.3%	3.3%	1.5%	68.7%	27.6%	2.6%	1.2%
1999	56.1%	37.6%	4.9%	1.4%	68.8%	26.3%	4.4%	0.5%
2004	66.0%	29.7%	2.9%	1.5%	77.0%	21.2%	1.3%	0.5%
	TOTALES DE PEA OCUPADA EN LOS TRES SECTORES				PIB TOTAL DE LOS TRES SECTORES			
1976	71.8%	26.8%	1.4%		73.3%	26.0%	0.7%	
1981	65.6%	29.0%	2.5%	2.9%	65.3%	33.4%	0.4%	0.9%
1988	59.5%	35.4%	3.2%	2.0%	60.9%	36.8%	1.3%	1.0%
1993	55.9%	36.6%	5.0%	2.5%	68.2%	28.5%	2.0%	1.3%
1999	57.9%	33.1%	6.9%	2.2%	59.9%	34.9%	4.3%	0.8%
2004	62.4%	29.7%	5.9%	2.1%	64.4%	31.1%	3.6%	0.9%

FUENTE: Cálculos propios elaborados sobre los datos proporcionados por el INEGI, Censos Industrial, Comercial y de Servicios, diversos años (1976, 1981, 1999 y 2004) y los datos de 1988 y 1993, fueron proporcionados por el Dr. Luis Jaime Sobrino. Nota: Matamoros no formaba parte de la ZMT en 1976.

El cuadro 6 compara la participación de los cuatro municipios que componen la ZMT, tanto en la PEA ocupada en los sectores de actividad industrial, comercial y de servicios, como el PIB generado por las mismas actividades en el mismo nivel de desagregación. Para facilitar la comparación de los datos expuestos se acudió a relativizarlos, de manera que el 100% de la PEA ocupada se calculó respecto al valor absoluto en número de habitantes de la ZMT en su conjunto; en cambio con respecto al PIB, dadas las importantes variaciones en las tasas

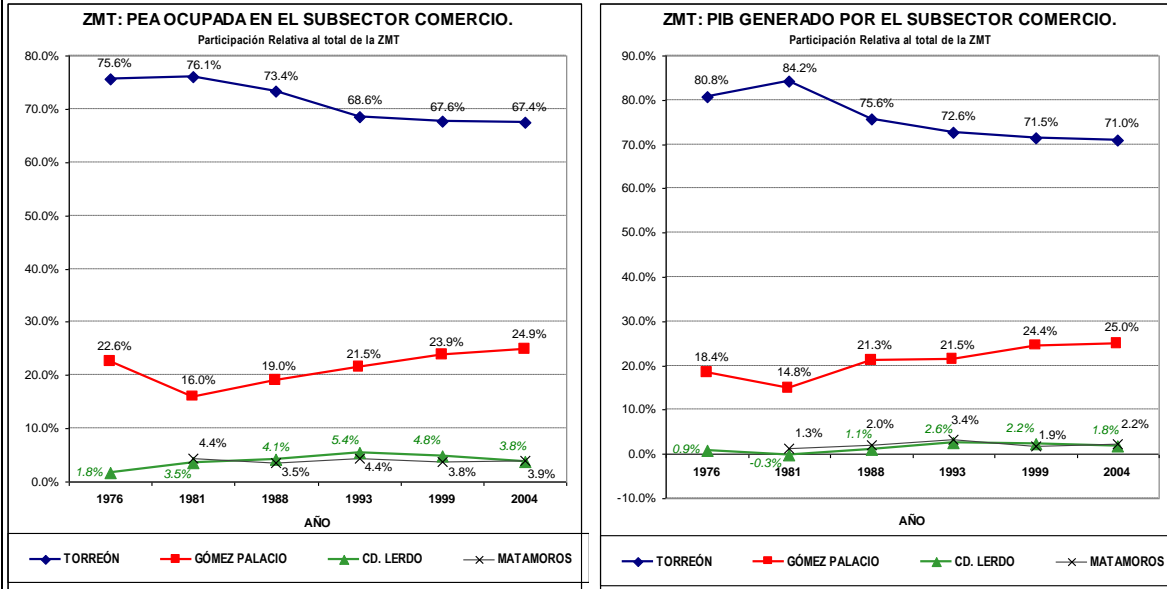
de inflación, el valor arrojado por los censos fue considerado como la unidad de análisis (100%) para cada período estudiado, según los datos arrojados por los censos industriales comerciales y de servicios.³²

El cuadro está dividido en cuatro secciones horizontales: la primera estudia la PEA y el PIB en el Sector Industria, la segunda el Sector Comercio, la tercera el Sector Servicios y la cuarta la suma del sector secundario y terciario. Del cuadro 6 se derivan las gráficas 4 a la 11, de las cuales la 4 y 5 corresponden al comportamiento del Sector Industria (PIB y PEA respectivamente), la 6 y 7 al Sector Comercio, la 8 y 9 al Sector Servicios y la 10 y 11 a la suma de los dos sectores.



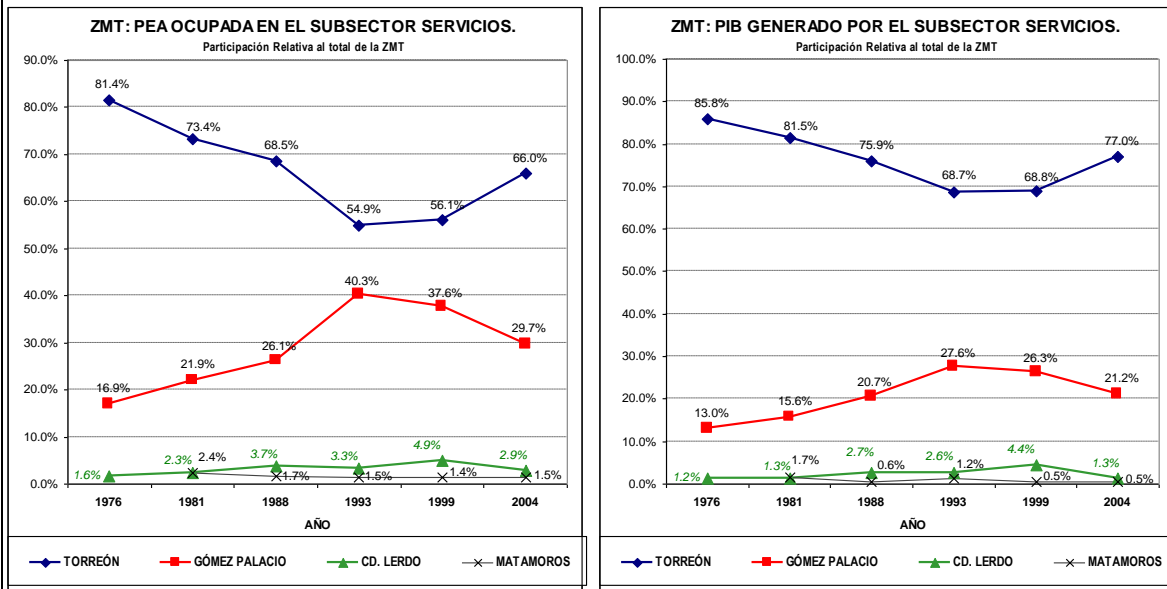
³² Sólo se tomaron en cuenta estos sectores por su representatividad en la estructura socioeconómica; el sector transportes, construcción, generación de energía eléctrica y el sector primario no se tomaron en cuenta por la dificultad de su manejo causado por la movilidad de su personal ocupado.

GRAFICAS 6 y 7. Zona Metropolitana de Torreón: Comportamiento del personal ocupado y el Producto interno bruto generado en el subsector comercio en los períodos censales 1976-2004.



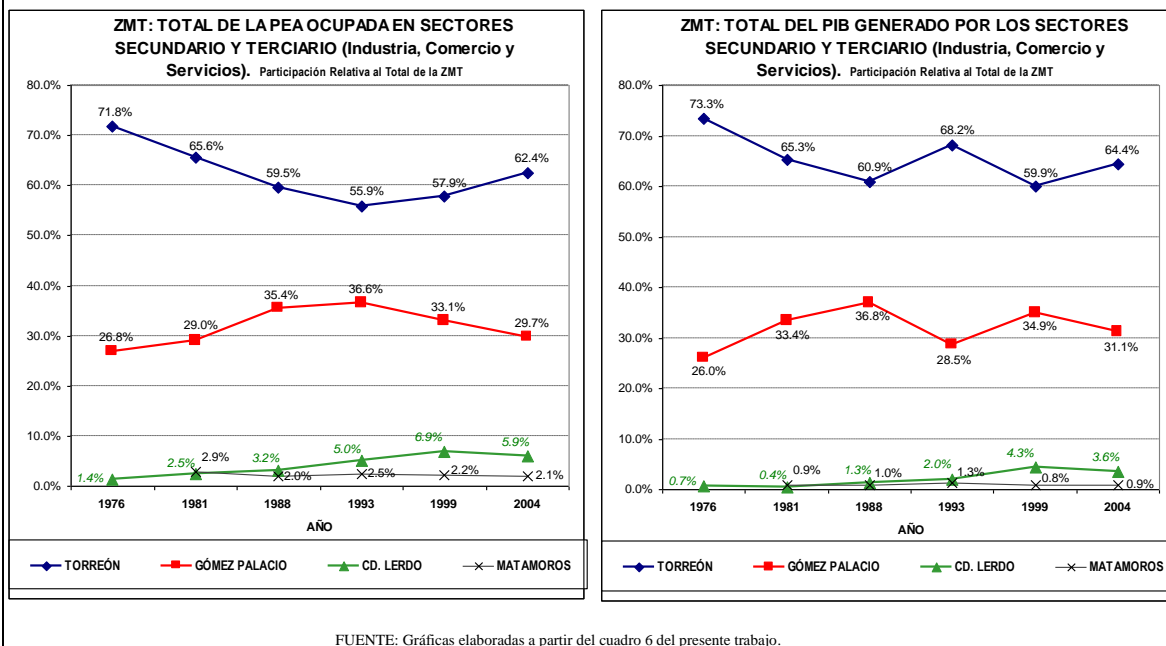
FUENTE: Gráficas elaboradas a partir del cuadro 6 del presente trabajo.

GRAFICAS 8 y 9. Zona Metropolitana de Torreón: Comportamiento del personal ocupado y el Producto interno bruto generado en el subsector servicios en los períodos censales 1976-2004.



FUENTE: Gráficas elaboradas a partir del cuadro 6 del presente trabajo.

GRAFICAS 10 y 11. Zona Metropolitana de Torreón: Comportamiento del personal ocupado y el Producto interno bruto generado en los sectores secundario y terciario (Industria, Comercio y Servicios), en los períodos censales 1976-2004.



En general no hay que perder de vista lo siguiente:

- Por su importancia demográfica en las cuatro secciones del PIB, Torreón es predominante, seguido por Gómez Palacio, que si bien tiende a presentar comportamientos similares a Torreón, en algunos marcadores, según se muestra en las gráficas 4 a la 11, pueden llegar a ser bastante divergentes. Sin embargo no son muchas las sorpresas, el comportamiento entre las tres localidades es constante.
- Matamoros no contabiliza en los datos de 1976, ya que para esta fecha no pertenecía a la ZMT.
- Aunque el comportamiento de Ciudad Lerdo y Matamoros pudiera presentar aumentos y decrementos importantes en sus números relativos, con respecto al total de la ZMT no son significativos, lo cual confirma la bicefalia de la ZMT: Torreón-Gómez Palacio.

Del cuadro 6 pueden desprenderse tres observaciones generales:

- En todos los sectores estudiados, la tendencia general es la desconcentración de personal ocupado y PIB de Torreón hacia los vecinos Gómez Palacio y Lerdo, con una participación muy pobre del municipio de Matamoros; sin embargo, mientras esta tendencia es más notoria en cuanto a la PEA ocupada, en el PIB el desplazamiento es mucho menor. Por ejemplo, de la PEA ocupada total de los tres sectores, Torreón desplaza 15.9 puntos porcentuales entre 1975 y 1990, mientras que en el mismo período su PIB total sólo disminuye 5.1 puntos. Esto puede deberse a que posiblemente la PEA desplazada se ocupaba en actividades económicas poco redituables o con menores ingresos.
- Matamoros en la PEA dedicada a los dos sectores de actividad estudiados, presenta cifras decrecientes en 2004 con respecto a 1981. Intuitivamente se podría aseverar que Matamoros era un municipio menos dependiente de la ZMT al inicio del período estudiado que al final del mismo. A partir de 1981 (datos de 1980) cuando Matamoros es oficialmente identificado como parte funcional de la metrópoli, su PEA ocupada en todos los sectores disminuye y posiblemente ésta disminución en las cifras pudiera deberse a uno de dos fenómenos ó a su combinación: 1) disminución de la participación de la población residente en los sectores secundario y terciario por migración a la AMT, o 2) desplazamiento de la PEA hacia el sector primario. Respecto su PIB, el generado por el sector industrial se mantiene sin cambios, lo que significa que la PEA ocupada mejoró su productividad; no en cambio en el subsector servicios el PIB disminuyó de 1.7% al 0.5% con una caída drástica también de la PEA de 2.4% al 1.5% del mismo período 1981-2004. No obstante el subsector comercio se volvió más productivo, ya que casi se triplica para 1993 y aunque disminuye nuevamente hacia el 2004, presentó aún así un aumento de 0.9 puntos porcentuales respecto 1981; la dinámica en el subsector comercio pudiera indicar que Matamoros al metropolizarse, absorbió cierta parte del comercio que Torreón desplazó hacia la periferia y que quizás correspondiera al mercado rural cercano a Matamoros, consolidando así su rol de centro de abasto local.
- Se observa en la década de los ochentas cierta “turbulencia” en las tendencias que habían dominado la economía de las tres localidades. Esto puede deberse a lo que

Sobrino denominó como fenómeno de estanflación, en donde para esa década se conjugaron recesión económica con procesos inflacionarios, lo que significó para México un período de graves desequilibrios macroeconómicos. Estos desequilibrios fueron en parte por el agotamiento del modelo de crecimiento de sustitución de importaciones, la aplicación de un modelo de crecimiento sobre la base exportadora, para finalmente a fines de la década adoptar un modelo de apertura económica. Estos cambios provocaron graves problemas en toda la economía así como las recurrentes crisis económicas nacionales (Sobrino, 1999: 4).

Sector Industrial

Como puede apreciarse según el comportamiento de la PEA ocupada y el PIB generado en el sector industria en los períodos censales 1976-2004, mostrado en las gráficas 4 y 5 del apéndice. De estas gráficas se desprenden las siguientes observaciones:

- Tanto el PIB como la PEA ocupada tienen para el caso de Torreón (TN) y Gómez Palacio (GP), un movimiento más o menos proporcionalmente inverso entre sí. Mientras TN baja llegando a su nivel histórico más bajo en 1988 (datos de 1985), para GP sube hasta llegar a su punto histórico más alto en el mismo año 1988; finalmente la tendencia se revierte para ambas localidades hacia el 2004, de forma que TN vuelve a aumentar su participación en el sector industria, tanto de PEA como de PIB, y en el caso de GP vuelve a bajar, para volver casi al nivel de partida original de 1976.
- Para ambas localidades, TN y GP, su participación relativa en el sector es menor que en 1976 ya que Lerdo y Matamoros tuvieron un aumento lento pero consistente, en el período 1976-2004, representando ambas localidades aproximadamente el 10.5% de la PEA ocupada y el 5.5% del PIB de la ZMT.
- En el sector se presentó una diferencia entre el comportamiento de la PEA ocupada y el PIB (que entre TN y GP fueron inversamente proporcionales): mientras de 1976 a 1988 las tendencias de PEA y PIB fueron similares, hacia 1993 la participación de TN en el Producto Interno Bruto aumentó a 65.8%, es decir 18.8 puntos porcentuales y en GP disminuyó a 32.3% (12.8 puntos); hacia 1999 TN

disminuye a 51.5% y GP aumenta a 42.9% para aumentar nuevamente y estabilizarse hacia el 2004 en 57.9% y 36.6% para TN y GP respectivamente. Es decir, mientras que en 1988 la diferencia entre TN y GP en su participación de la PEA ocupada era de 7.8 puntos porcentuales y en el PIB únicamente de 1.8 puntos, hacia 1993 estas diferencias en la PEA disminuyeron a 1.9 puntos y en el PIB aumentaron a 33.5 puntos; lo que pudiera explicarse con un aumento formidable en la productividad de TN, en detrimento de la de GP, ó el aumento de inversión en el sector en la Zona Industrial de TN. Por su parte, la crisis de 1994 pareció cambiar la situación, ya que GP fue recuperando presencia y consolidando su rol industrial dentro de la ZMT en detrimento de TN para estabilizarse en 2004.

- La importante caída en la PEA industrial de TN de 63.1% a 57.3% y de GP de 36.1% a 32.4% de 1976 a 2004, es absorbida en 8 puntos porcentuales por Lerdo (LR) y una disminución general de la ZMT de 1.5 puntos quizás a favor de otras localidades. Para Lerdo, este aumento es muy significativo pues aumenta su participación en el PIB de la ZMT en más del 900% respecto 1976.
- A pesar del gran tamaño demográfico de TN, su participación en este sector es apenas superior al de GP, por lo que durante el período de análisis GP consolida su rol como Municipio periférico concentrador de industria.

Sector comercio

Para este subsector durante el período 1976-2004, el comportamiento del PIB que se muestra en la gráfica 7 es consecuente con el de la PEA ocupada de la gráfica 6, excepto en el caso de Lerdo (LR) donde la PEA ocupada aumentó en mayor proporción que el PIB, y Matamoros, donde la PEA disminuyó ligeramente y el PIB aumentó casi un punto porcentual respecto su nivel inicial. Aunque la relación entre TN y GP sigue siendo inversa hay que notar lo siguiente:

- En 1976 en TN el 75.6% de la PEA ocupada dedicada al subsector producía el 80.8% del PIB generado, mientras que en GP el 22.6% de la PEA ocupada sólo producía el 18.4 por ciento.

- Según el Censo Económico de 2004, la PEA ocupada y el PIB tuvieron cambios en su distribución geográfica: mientras que en TN la PEA ocupada disminuyó al 67.4% y en GP aumentó al 24.9%, en su relación de productividad también cambió ya que en ambos municipios se produjo el 71% y 25% respectivamente. Sin embargo, TN continúa siendo más productivo, lo que sugiere la localización de un comercio más especializado en el municipio central.
- Durante el período 1976-2004, aunque TN mantuvo su predominio en el subsector, desplazó PEA ocupada a los municipios periféricos y disminuyó su participación en el PIB total, a favor principalmente de GP. mientras que Lerdo y Matamoros permanecieron más o menos estables en su participación. Esto alude a la desconcentración del empleo en este sector, con la consiguiente relocalización espacial del mismo.
- Con relación a este subsector, el Comercio se dispersa del Municipio Central a los municipios periféricos, consolidando a éstos como centros de abasto para otras localidades más pequeñas.

Sector Servicios

Las gráficas 8 y 9 refieren la interrelación entre los municipios que conforman la ZMT en su participación en la PEA ocupada y el PIB generado en el subsector Servicios respectivamente. De forma similar al subsector comercio, mientras Lerdo (LR) y Matamoros (M) tienen una tendencia positiva lenta pero consistente a aumentar su participación en ambos rubros, la interrelación entre TN y GP es inversamente proporcional. Sin embargo la brecha entre la participación de ambos municipios en la PEA ocupada respecto al PIB es mucho mayor, mostrando que la localización de servicios especializados y que generan mayor riqueza se concentra en TN. De las gráficas citadas se desprenden las siguientes observaciones:

- En 1976, el 81.4% de la PEA ocupada en el subsector radicaba en TN y generaba el 85.8%, mientras que el 16.9% que vivía en GP sólo producía el 13% del producto interno bruto.

- Hacia el 2004, del 100% de la PEA ocupada en el subsector, el 66% se concentra en TN y produce el 77%, es decir aumentó su productividad, mientras que en GP radica el 29.7% de la PEA ocupada, que produce sólo el 21.2% del PIB del subsector. Lerdo y Matamoros también tienen una baja productividad, ya que respectivamente el 2.9% y el 1.5% de la PEA Ocupada generan el 1.3% y 0.5% del PIB, lo que muestra significativamente que los servicios prestados en dichos municipios periféricos son poco remunerados.
- TN consolida su rol como Municipio Central prestador de Servicios.

Aunque tanto la PEA ocupada como el PIB conservan las mismas tendencias en el período, como lo muestran las gráficas 8 y 9 en el apéndice, en este sector tanto en PIB como en PEA ocupada, TN pierde drásticamente la primacía inicial del período estudiado al descender 26.3 puntos porcentuales primordialmente frente a GP llegando casi a equilibrarse, ya que la participación de ambos municipios en la PEA ocupada en 1993 representan el 54.9% y el 40.3% respectivamente. Sin embargo, esta situación no se repite respecto del PIB, puesto que TN sólo descendió 17.1 puntos porcentuales, mientras que GP ganó únicamente 14.6 puntos. Las ganancias en personal ocupado para GP y LR quizás fruto del descenso de TN, fueron de 23.4 y 1.7 puntos porcentuales, sin embargo sólo reflejaron un aumento en el PIB de 14.6 y 1.4 puntos respectivamente. Esto pudiera ser un indicador de la desconcentración de servicios poco especializados y con gran demanda de mano de obra de TN hacia sus vecinos, y por tanto una concentración de servicios especializados que ocupan menos personal en el municipio central y generan mayor PIB. El análisis posterior de la estructura urbana podrá arrojar cierta luz al respecto, por lo que no es conveniente adelantar conclusiones.

Los sectores secundario y terciario apreciados en conjunto

Durante el período 1976-2004³³, los municipios de la ZMT que tuvieron variaciones más significativas, fueron TN y GP, ya que Lerdo y Matamoros tuvieron un comportamiento positivo en ambos rubros. De la observación de las gráficas 10 y 11 contenidas en el apéndice se desprenden las siguientes conclusiones:

³³ Observar las gráficas 10 y 11 en el apéndice.

- La interrelación entre TN y GP es inversa proporcional; sin embargo aunque existieron variaciones importantes con picos en 1993 en cuanto a la PEA ocupada se refiere, y en 1988, 1993 y 1999 en lo que respecta al PIB, la situación no cambió mucho hacia el 2004 con respecto a 1976. Es decir, mientras en 1976, TN participaba con el 71.8% de la población ocupada en los sectores secundario y terciario produciendo el 73.3% y GP lo hacía con el 26.8% de la población que generaba el 26% del PIB de ambos sectores, para el 2004, el 62.4% de la PEA ocupada radicaba en TN generando el 64.4% y en GP el 29.7% de la población ocupada produjo el 31.1%. Es decir, en general la relación empleo-productividad se niveló entre el Municipio Central y la periferia, con desplazamiento tanto de actividades económicas, como de producción de valor agregado bruto.
- En el período 1976-2004, Lerdo y Matamoros modificaron sus cifras de la siguiente forma: Lerdo participaba con el 1.4% de la PEA ocupada en los sectores secundarios y terciarios en 1976, y aumentó al 5.9% en 2004; esta cifra es más o menos consistente con su participación en el PIB total, el cual también aumentó su participación del 0.7% en 1976 al 3.6% en 2004. Por su parte, Matamoros en 1981 participaba con el 2.9% de la PEA ocupada en los sectores secundario y terciario y disminuyó ligeramente al 2.1% en 2004; como se mencionó anteriormente esta disminución de participación en la PEA Ocupada pudiera señalar una migración a otros municipios de la ZMT; así mismo su participación en el PIB total, a pesar de la disminución de población ocupada radicando en el municipio, ha mantenido su participación constante, ya que tanto en 1981 como en 2004, Matamoros participó con el 0.9% del PIB generado por ambos sectores.
- En conclusión: Si bien la participación del municipio periférico de Matamoros en la ZMT es todavía de expulsión de población hacia el municipio central, en lo que respecta a TN, GP y LR, el Municipio Central está decreciendo a favor de sus municipios periféricos; entre GP y LR, GP se ha mantenido más o menos estable, mientras que LR ha ganado en población e importancia económica.

Nivel y etapas de metropolitanismo de la ZMT

Para definir la el nivel y la etapa de metropolitanismo en que se encuentra actualmente la ZMT, se recopila la información generada por varios trabajos de investigación. Primero se hace una breve reseña de lo que se ha escrito sobre la categoría migratoria de la ZMT puesto que, como se vio anteriormente, es una variable exógena de la estructura y dinámica de la misma. Unikel, Ruiz y Garza (1976:42-53) clasificaron los centros urbanos en tres categorías de acuerdo con su saldo neto migratorio: ciudades de atracción, equilibrio y rechazo³⁴. La ZMT en el transcurso de 1940-1995 de acuerdo a la clasificación anterior ha sido categorizada por diversos autores como una zona de equilibrio migratorio (cuadro 7).

Respecto al nivel de metropolitanismo, Unikel menciona varias relaciones entre centro y periferia que serán útiles para corroborar los hallazgos sobre la ZMT: i) el hecho de que se acorte la diferencia en el grado de urbanización entre el centro y la periferia, es una señal de que hay un fenómeno de descentralización de población y de actividades del municipio central a la periferia, o bien de un rápido crecimiento de la población urbana de la periferia debido a factores que favorecen la localización industrial, de la población o de instituciones; ii) el comportamiento de la PEA no Agrícola cuando se acorta la participación entre centro y periferia, también es un signo de descentralización de las actividades secundarias y terciarias; iii) otra característica importante es que conforme el valor relativo de las variables socioeconómicas en la periferia ascienda hasta igualar o superar el valor en el lugar central, mayor será el nivel metropolitano (Unikel, 1976: 147-152).

CUADRO 7. AMT: Categorización migratoria, 1940-2000

PERÍODO	1940-1950a	1950-1960a	1960-1970a	1970-1980b	1980-1990c	1990-2000c
Saldo Migratorio Neto	2.1%	-0.3%	-1.6%	-0.1%	1.19	-0.14%
Categoría	AE	E	RE	E	E	E

AE= Atracción Elevada (1.5% a 3.49%); E= Equilibrio ($\pm 0.5\%$); RE= Rechazo Elevado (-1.5% a -3.49%)

FUENTES: a. Unikel, Ruiz y Garza, 1976, cuadro I-A3; b. Salazar, 1982: Cuadro Y.1. c. Elaboración propia.

³⁴ Ciudades de Atracción: Saldo neto migratorio (SNM) superior al 0.5% anual; ciudades de equilibrio: SNM entre -0.5% y +0.5% anual; ciudades de rechazo: SNM inferior al -0.5% anual (Unikel, 1976:48).

En el trabajo de Unikel, Ruiz y Garza previamente citado, el nivel de metropolitanismo de la ZMT hacia la década de 1960-1970 se produjo un estancamiento o retroceso en su proceso metropolitano. Sin embargo los autores señalaron que el proceso continuaría lentamente, a pesar de ser una ciudad expulsora de población y de presentar tasas de crecimiento social negativas, a través del crecimiento de su población residente. Igualmente al estudiar la PEA no agrícola, los autores llegaron a la conclusión de que la ZMT presentaba un débil crecimiento de la actividad económica en su periferia metropolitana o bien éstas eran poco atractivas como lugares de residencia para la población trabajadora.

Salazar (1982) estudió tres ciudades intermedias en la década 1970-1980, entre ellas la ZMT; en cuanto a nivel de metropolitanismo el autor hace notar que la ZMT cambia su categoría migratoria de rechazo moderado a zona de equilibrio, aunque presenta un débil nivel metropolitano por la poca participación de los municipios periféricos en la población de la ZMT total. Sin embargo, reconoce que existe una dinámica industrial más o menos importante que sirve de actividad articuladora de la ZMT, si bien la función predominante de la ZMT son los servicios, luego la industrial y finalmente el comercio para 1960-1970 (Salazar, 1982: 19-44).

Por su parte Sobrino adjudica a la ZMT un nivel de metropolitanismo Medio en el período de 1970-1995 y una dinámica demográfica moderada (con TCPA entre 2.5 y 3.94%) para el mismo período. Debido a su fecha de constitución metropolitana, la ZMT pone en evidencia una tendencia en la evolución metropolitana hacia la desaceleración demográfica; esta tendencia es relativamente explicada por la diferencia entre los niveles de vida de la ciudad central y su periferia, que se agudizan por el mayor gasto público per cápita en las ciudades centrales, la inexistencia de una planeación metropolitana y la falta de programas efectivos de regeneración urbana, de regulación y ocupación del suelo y la gestión coordinada de los servicios públicos entre los municipios integrantes de las metrópolis (Sobrino, 1999: 19-22).

Referente a la etapa de metropolitanismo en que se encuentra la ZMT, a pesar de que en el trabajo de Unikel, Ruiz y Garza para la década de los sesentas, hicieron ciertas observaciones importantes sobre la inexistencia de un verdadero proceso metropolitano en

la ZMT³⁵ y la posibilidad de que la diversificación económica pudiera establecerlo, en la década de los setentas y ochentas el proceso fue tan visible que agrega a Matamoros y la ZMT fue considerada una zona prioritaria de impulso industrial en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 1975. En el trabajo de Sobrino, que abarca el período 1980-1995, considera a la ZMT en cuanto a su población como una metrópoli situada en la segunda etapa de suburbanización (mayor crecimiento relativo de la periferia), mientras que en cuanto a su personal ocupado la sitúa en el primer lustro 1981-1988 como de concentración al DCC y en el siguiente de 1988-1993 como de desconcentración hacia la periferia (Sobrino,1999: 23-24).

En el cuadro 8 se pueden observar las variables sociodemográficas y económicas para la determinación del nivel de metropolitanismo, mediante la comparación entre el lugar central y la periferia de 1940 al 2005 (cuadro 8).

Del cuadro 8 se desprenden las siguientes observaciones:

Crecimiento Demográfico y Migración:

- Con relación a la zona metropolitana, de 1950 al 2005, la población absoluta creció un 427%, al aumentar de 260,177 habitantes a 1'111,217 personas en 55 años; en lo que a su distribución centro-periferia se refiere, si bien en términos generales ha permanecido relativamente equilibrada, mientras en 1950 esta distribución era del 57-43%, hacia el 2005 la importancia del municipio central decreció respecto los municipios periféricos, siendo esta relación del orden 52-48 por ciento. No obstante, en cuanto al grado de urbanización, la población urbana aumentó notablemente del 72.3% al 81.8%, si bien en el municipio central en 2005 la población urbana equivale al 95% de la población total municipal, y en los municipios periféricos sólo el 67.4% de sus habitantes habitan en poblaciones con más de 15 mil habitantes.

³⁵ Las observaciones son: i) aunque de 1940 a 1960 el municipio central creció un poco más rápidamente que la periferia y un poco más lentamente entre 1960-1970 mostrando quizás un indicio de desconcentración, quizás fue resultado del mayor nivel de desarrollo socioeconómico del Estado de Coahuila, respecto el de Durango; ii) el descenso en la TCPA de Torreón más que resultado de un verdadero proceso metropolitano, pudo ser motivado por el descenso en la actividad económica de la Comarca Lagunera, de ahí la calidad de la ZMT como ciudad demográficamente estancada, primero de equilibrio, para pasar a ser de rechazo elevado en 1970; iii) Torreón no ha iniciado todavía un proceso metropolitano verdadero, sino que la ZM fue el resultado del crecimiento independiente y de integración física de Torreón, Gómez Palacio y Lerdo; iv) ante la perspectiva de medidas económicas tendientes a diversificar la economía de la ZMT y depender menos del cultivo del algodón, es posible que en los años setentas se inicie un proceso metropolitano.

Estas cifras hacen notar que la influencia de la localidad central, Torreón, es mucho mayor para su área municipal, de lo que representan Gómez Palacio y Lerdo para sus municipios, los cuales cabe mencionar, aún conservan en su territorio una gran cantidad de localidades agrícolas.

CUADRO 8. Visualización de variables sociodemográficas y económicas para la determinación del nivel de metropolitanismo, comparación entre lugar central y periferia, 1940-2005.

AÑO	POBLACION ZMT			POBLACION AMT			GRADO DE URBANIZACION			
	NUMEROS ABSOLUTOS	%MCPIO. CENTRAL	%MCPIO. PERIFERIA	NUMEROS ABSOLUTOS	% POB ZMT EN AMT	%LOCAL. CENTRAL	%LOCAL. PERIFERIA	ZMT	MCPIO. CENTRAL	MCPIO. PERIFERIA
1950	260,177	56.59%	43.41%	188,238	72.3%	68.52%	31.48%	72.3%	87.6%	52.5%
1960	345,929	58.73%	41.27%	258,757	74.8%	69.53%	30.47%	74.8%	88.6%	55.2%
1970	438,461	57.14%	42.86%	322,557	73.6%	69.17%	30.83%	73.6%	89.1%	52.9%
1980	689,195	52.80%	47.20%	506,428	73.5%	64.78%	35.22%	73.5%	90.2%	54.8%
1990	878,289	52.92%	47.08%	689,212	78.5%	63.76%	36.24%	78.5%	94.5%	60.4%
1995	958,886	52.99%	47.01%	770,561	80.4%	62.49%	37.51%	80.4%	94.8%	64.1%
2000	1,007,291	52.57%	47.43%	815,992	81.0%	61.64%	38.36%	81.0%	95.0%	65.5%
2005	1,111,217	51.97%	48.03%	908,449	81.8%	60.40%	39.60%	81.8%	95.0%	67.4%

AÑO	TASA DE CRECIMIENTO PROM. ANUAL					OBSERVACIONES	T. CRECIMIENTO SOCIAL			
	MEXICO	ZMT	AMT	CENTRO	PERIFERIA		ZMT	AMT	CENTRO	PERIFERIA
1940-50	2.68%	-	3.20%	2.38%	5.29%	Crece periferia	-	0.52%	-0.30%	2.62%
1950-60	3.08%	2.89%	3.23%	3.38%	2.89%	Crece centro	-0.20%	0.15%	0.30%	-0.19%
1960-70	3.40%	2.49%	2.31%	2.26%	2.43%	Crece periferia	-0.91%	-1.09%	-1.15%	-0.97%
1970-80	3.20%	4.46%	4.45%	3.79%	5.80%	Crece periferia	1.26%	1.25%	0.59%	2.60%
1980-90	2.02%	2.51%	3.20%	3.03%	3.51%	Crece periferia	0.50%	1.19%	1.02%	1.49%
1990-95	2.06%	1.56%	1.99%	1.63%	2.62%	Crece periferia	-0.49%	-0.06%	-0.43%	0.56%
1995-2000	1.58%	1.16%	1.35%	1.03%	1.88%	Crece periferia	-0.42%	-0.23%	-0.56%	0.30%
2000-2005	1.02%	1.74%	1.91%	1.55%	2.48%	Crece periferia	0.72%	0.89%	0.53%	1.46%

AÑO	TOTAL PEA ZMT	% PEA SECTOR PRIMARIO	PEA SECTOR SECUNDARIO		PEA SECTOR TERCIARIO		PEA SUBSECTOR COMERCIO ZMT		PEA SUBSECTOR SERVICIOS ZMT	
			ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO
1950	81,513	36.3%	18,654	22.9%	33,304	40.9%	11,581	14.21%	21,723	26.65%
1970	112,924	24.7%	26,687	23.6%	58,310	51.6%	15,095	13.37%	43,215	38.27%
1990	265,605	15.5%	86,031	32.4%	138,529	52.2%	42,282	15.92%	96,246	36.24%
2000	372,079	5.4%	141,123	37.9%	199,530	53.6%	64,924	17.4%	134,606	36.2%

AÑO	TOTAL PEA ZMT	% PEA AGRÍCOLA respecto PEA TOTAL	PEA NO AGRÍCOLA ZMT		PEA INDUSTRIAL ZMT		PEA COMERCIO ZMT		PEA SERVICIOS ZMT	
			MCPIO. CENTRAL	MCPIO. PERIFERIA	CENTRO	PERIFERIA	CENTRO	PERIFERIA	CENTRO	PERIFERIA
1950	81,513	36.3%	70.4%	29.6%	69.4%	30.6%	71.13%	28.87%	70.82%	29.18%
1970	112,924	24.7%	67.3%	32.7%	64.3%	35.7%	72.06%	27.94%	67.51%	32.49%
1990	265,605	15.5%	60.7%	39.3%	54.4%	45.6%	65.91%	34.09%	64.10%	35.90%
2000	372,079	5.4%	56.7%	43.3%	49.6%	50.4%	61.4%	38.6%	61.9%	38.1%

Nota: Durante 1950 a 1970 Matamoros no contabiliza dentro de los Municipios Periféricos, ya que se incorpora a la ZMT a partir de 1980.

FUENTES: Cálculos elaborados a partir de datos extraídos de los Censos Generales de población y vivienda y Censos económicos INEGI-SPP, 1940-2005.

- El área metropolitana de 188,233 habitantes en 1950 aumentó a 908,449 al 2005, lo que significó un crecimiento relativo de 482%, es decir creció en mayor proporción

que la zona metropolitana en total; en este sentido la importancia de la AMT en la ZMT aumentó del 72.3% al 81.8%. No obstante, en comportamiento demográfico, el área metropolitana siguió la misma tendencia que la zona metropolitana, con una relación localidad central-localidades periféricas que decrece en población durante el período del 69-31% en 1950 al 60-40% en 2005.

- Según las tasas de crecimiento promedio anual, tanto de la ZMT, como de la AMT, el crecimiento de la localidad y municipio centrales es muy lento, respecto las localidades y municipios periféricos, constituyéndose éstos como municipios atractores de población a un ritmo de lento a moderado (hasta 3.79% promedio anual de 1970-1980 en población total y 2.60% de tasa de crecimiento social en el mismo período). Con excepción del período 1970-1990 y 2000-2005, la ZMT tuvo un crecimiento menor al nacional de hasta 0.91 puntos porcentuales; por su parte el AMT, excepto de 1960-1970 y 1990-2000 ha tenido un crecimiento mayor que el nacional hasta en 1.25 puntos porcentuales. Esta situación, aunada a que el AMT generalmente ha crecido a un ritmo mayor que su zona metropolitana y a que la tasa de crecimiento social de la ZMT excepto de 1970-1980 y 2000-2005 siempre ha sido negativa y el AMT mantiene tasas de crecimiento social positivas o de equilibrio (cercanas al 0%), significa que la población de la región no ha recibido inmigraciones importantes siendo incluso, en algunos períodos, expulsora de población, por lo que en realidad la población resultante del crecimiento natural sólo se ha desplazado de los municipios periféricos de la ZMT hacia el AMT (aumentando la población urbana) “re-acomodándose” en las localidades urbanas de los municipios periféricos.

En resumen: En cuanto a su comportamiento demográfico, la ZMT tiene una categoría migratoria de equilibrio interno, la localidad central (Torreón) crece a un ritmo muy lento respecto al crecimiento del AMT y las localidades periféricas (Gómez Palacio, Lerdo y Matamoros) han crecido a un ritmo mayor, aunque también moderado. Nótese que en el lustro 2000-2005 se ha revertido esta tendencia, ya que tanto la ZMT como el AMT han tenido un ritmo de crecimiento promedio anual mayor que el nacional e incluso tasas de crecimiento social positivas.

Distribución de la Población Económicamente Activa (PEA) por gran sector económico:

- Según datos censales, en 1950 el 36.3% de la PEA se dedicaba a actividades primarias. Esta proporción disminuyó drásticamente al 5.4% en el 2000. Por su parte los sectores secundario y terciario participaban en 1950 con el 22.9% y 40.9% respectivamente, proporciones que aumentaron al 37.9% y 53.6% hacia el 2000, lo que representó un aumento de 5.0 y 9.7 puntos porcentuales respectivamente. Es decir, la ZMT de tener una población económicamente activa distribuida más o menos equitativamente en los tres grandes sectores de actividad económica, abandona las actividades agropecuarias en pro de la industria, el comercio y los servicios; en este sentido, los dos subsectores del terciario tuvieron también grandes cambios en estos 55 años: mientras en 1950 el comercio representaba al 14.2% y los servicios el 26.65% de la PEA, en el 2000 la participación de ambos subsectores aumentó al 17.4% y 36.2%, ganando mayor importancia el sector servicios, lo que es una muestra de la vocación de la ZMT para su región.
- La PEA no agrícola se desplazó del municipio central a la periferia, a pasar de una relación centro-periferia de 70-30% en 1950 a 57-43% en 2000. Este desplazamiento de actividad se dirigió principalmente hacia el sector secundario ya que la diferencia entre centro-periferia se incrementó durante el período en 19.8 puntos porcentuales, situándose la relación de 69-31% en 1950, a 50-50% hacia 2000. Esto confirma la vocación industrial de los municipios periféricos, que vistos individualmente, participan Gómez Palacio con el 29.3%, Lerdo con el 10.8% y Matamoros con el 10.3% de la PEA dedicada a actividades industriales. Con respecto al sector terciario, si bien su desplazamiento centro-periferia fue de 18.6%, trasladando en el comercio 9.7 puntos porcentuales y 8.9 puntos en el subsector servicios, estas diferencias aunque importantes, son insuficientes para significar que los municipios periféricos han terciarizado su economía, situando el panorama centro-periferia en el 2000 en 61-39% para el comercio y 62-38% para los servicios, manteniendo la supremacía el municipio central en este sector.

En síntesis, la población económicamente activa que habita la ZMT ha trasladado sus actividades agrícolas a actividades preponderantemente secundarias y terciarias,

consolidando la vocación terciaria con la mayor participación en el subsector servicios en el municipio central (Torreón), la secundaria en el municipio periférico Gómez Palacio, que puede considerarse tanto por el tamaño de su población, como su por su importancia económica el segundo “centro” natural de la metrópoli con vocación industria-comercio, y los municipios Lerdo y Matamoros con una población distribuida tanto en actividades agropecuarias, industria y comercio, según muestra el cuadro 9.

CUADRO 9. Participación de los municipios que conforman la ZMT en la Población Económicamente Activa por gran sector de actividad económica, 1950-2000.

AÑO	MUNICIPIO	TOTAL PEA	PEA SECTOR PRIMARIO		PEA SECTOR SECUNDARIO		PEA SECTOR TERCIARIO		PEA SUBSECTOR COMERCIO ZMT		PEA SUBSECTOR SERVICIOS ZMT	
			ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO
1950	TOTAL ZMT	81,513	29,555	36.3%	18,654	22.9%	33,304	40.9%	11,581	14.21%	21,723	26.65%
	TORREÓN	46,200	9,634	20.9%	12,944	28.0%	23,622	51.1%	8,238	17.83%	15,384	33.30%
	GÓMEZ PALACIO	26,242	14,008	53.4%	4,728	18.0%	7,506	28.6%	2,553	9.73%	4,953	18.87%
	LERDO	9,071	5,913	65.2%	982	10.8%	2,176	24.0%	790	8.71%	1,386	15.28%
	MATAMOROS	11,660	9,813	84.2%	567	4.9%	1,280	11.0%	578	4.96%	702	6.02%
1970	TOTAL ZMT	112,924	27,927	24.7%	26,687	23.6%	58,310	51.6%	15,095	13.37%	43,215	38.27%
	TORREÓN	66,263	9,042	13.6%	17,170	25.9%	40,051	60.4%	10,878	16.42%	29,173	44.03%
	GÓMEZ PALACIO	32,789	12,324	37.6%	7,290	22.2%	13,175	40.2%	3,004	9.16%	10,171	31.02%
	LERDO	13,872	6,561	47.3%	2,227	16.1%	5,084	36.6%	1,213	8.74%	3,871	27.91%
	MATAMOROS	10,545	7,075	67.1%	880	8.3%	2,590	24.6%	525	4.98%	2,065	19.58%
1990	TOTAL ZMT	265,605	41,045	15.5%	86,031	32.4%	138,529	52.2%	42,282	15.92%	96,246	36.24%
	TORREÓN	147,753	11,360	7.7%	46,834	31.7%	89,559	60.6%	27,868	18.86%	61,691	41.75%
	GÓMEZ PALACIO	68,687	12,987	18.9%	26,102	38.0%	29,598	43.1%	8,755	12.75%	20,843	30.34%
	LERDO	26,630	7,706	28.9%	7,645	28.7%	11,279	42.4%	3,474	13.05%	7,805	29.31%
	MATAMOROS	22,535	8,992	39.9%	5,450	24.2%	8,093	35.9%	2,185	9.70%	5,907	26.21%
2000	TOTAL ZMT	372,079	20,171	5.4%	141,123	37.9%	199,530	53.6%	64,924	17.4%	134,606	36.2%
	TORREÓN	203,708	3,732	1.8%	69,932	34.3%	123,229	60.5%	39,886	19.6%	83,343	40.9%
	GÓMEZ PALACIO	98,838	7,311	7.4%	41,399	41.9%	47,450	48.0%	15,497	15.68%	31,953	32.33%
	LERDO	38,007	4,419	11.6%	15,255	40.1%	17,211	45.3%	5,758	15.15%	11,453	30.13%
	MATAMOROS	31,526	4,709	14.9%	14,537	46.1%	11,640	36.9%	3,783	12.0%	7,857	24.9%

Nota: Durante 1950 a 1970 Matamoros no contabiliza dentro de los Municipios Periféricos, ya que se incorpora a la ZMT a partir de 1980.

FUENTES: Cálculos elaborados a partir de datos extraídos de los Censos Generales de población y vivienda, 1950-2000.

Estructura urbana y nodos de actividad

El AMT enfrenta barreras físicas que saltan a la vista: el Río Nazas que cruza el Área Metropolitana de Torreón y es el límite estatal entre Coahuila y Durango, y las serranías de las Noas y Jimulco que limitan hacia el sur a Torreón y Lerdo respectivamente. Hacia el noreste de Torreón, está la Vega del Caracol que es una corriente de agua intermitente, que en los pocos años que no son de sequía, se convierte en un refugio para la fauna silvestre.

En cuanto a las barreras físicas no naturales, son notables las vías férreas y los canales de distribución de agua que afectan particularmente a Lerdo y Gómez Palacio, así como predios clasificados como “otros usos” que incluyen: aeropuertos (uno en Lerdo y el

más grande situado en Torreón), panteones, plantas de tratamiento de aguas negras, entre otras.

En cuanto a la traza urbana, el sembrado de manzanas de las tres ciudades tiene diferente inclinación, obedeciendo más al recorrido de la carretera original a la ciudad de México (en el caso de Lerdo) y a las vías férreas (Gómez Palacio y Torreón) que a las barreras naturales. Los centros urbanos de las tres ciudades están trazados en damero y pierden continuidad con la inserción de colonias de vivienda residencial de media y baja densidad aparecidas en las décadas de los setentas y ochentas del siglo XX. En el caso de Torreón, este cambio de traza obedece al deseo de evitar la orientación casi perfecta Este-Oeste, Norte-Sur, que por las condiciones climatológicas del lugar deben evitarse para mayor confort de las viviendas y a la presencia del aeropuerto, que fue localizado a principios de los cincuentas en un área de futuro crecimiento. Lerdo desde su centro urbano no tiene el problema de orientación este-oeste, sino más bien dirección sursudoeste-nornoreste (SSW-NNE y su perpendicular) y Gómez Palacio presenta la dirección contraria nornoroeste-sursureste (NNW-SSE y su perpendicular).

Respecto a la vialidad, Lerdo al ser la localidad poco más antigua presenta calles angostas y excepto las vialidades periféricas que han ido siendo incorporadas a la mancha urbana, no tiene una jerarquización vial evidente. Incluso la carretera federal a México que en Gómez Palacio constituye una de las vías principales de la ciudad, en Lerdo se bifurca y cambia en sus dimensiones.

Matamoros y Gómez Palacio más o menos se encuentran en la misma situación, aunque por su tamaño, Gómez Palacio se encuentra en mejores condiciones ya que cuenta con el Blvd. Miguel Alemán que era la carretera federal a México y que actualmente conecta Torreón con Lerdo. En las últimas tres décadas al aumentar aceleradamente su mancha urbana, han proliferado las vías rápidas aunque aún son insuficientes, especialmente para comunicar la zona centro. Hasta hace una década Gómez Palacio aún contaba con calles de doble circulación con un carril por sentido, por lo que el tráfico se hacía lento, agravado por el transporte público. La Zona Industrial es la única zona de la ciudad que cuenta con amplias avenidas por el transporte de carga que circula cotidianamente y se halla bien comunicada con el libramiento periférico a las tres ciudades

que conecta en varios entronques las carreteras a Matamoros-Salttillo-Monterrey, Jiménez-Chihuahua-Ciudad Juárez, Durango-Mazatlán y Fresnillo-Zacatecas-San Luis Potosí-Querétaro-Ciudad de México. Sin embargo, el libramiento se congestiona por el crecimiento de la zona industrial y el tráfico lento y pesado del transporte carguero. Otro elemento de “desarticulación” son las vías férreas a Chihuahua y el patio de maniobras del ferrocarril, ya que la traza de la ciudad es paralela a ellas y sólo existen cinco pasos, dos de ellos a desnivel y el resto a nivel con su respectivo cruce de vías, lo que ha ocasionado múltiples accidentes debido al antaño incesante tráfico férreo.

Desde su fundación, Torreón tuvo avenidas amplias de dos carriles en un solo sentido, calzadas de cuatro carriles con camellones al centro y también se planearon amplios bulevares como Revolución, Independencia y Constitución de cuatro carriles centrales y dos laterales. Sin embargo la corrupción en algunas administraciones locales discontinuó en el ancho de vía de algunos bulevares como Revolución y Constitución en algunos tramos y actualmente comienzan a presentar síntomas de congestionamiento. Dentro de la traza urbana de Torreón, juega un importante papel “desarticulador” el aeropuerto Francisco Sarabia, por lo que hay un sinnúmero de avenidas diagonales con cruces peligrosos. Sin embargo de las tres ciudades, Torreón es la que mejor guarda jerarquías viales y cuenta con más vías rápidas.

En cuanto a los usos del suelo, en el habitacional Torreón es la ciudad que presenta mayor segregación espacial, ya que exceptuando dos colonias de lujo en Gómez Palacio, ni ésta ciudad ni Lerdo cuentan con zonas especialmente definidas para un uso habitacional de densidad definida. En el uso de suelo comercial, Lerdo y Gómez Palacio lo conservan concentrado en los centros de población, aunque en Gómez Palacio el Boulevard Miguel Alemán, funciona como corredor comercial. En cuanto a Torreón, la jerarquía de sus avenidas lo han dotado de una buena cantidad de corredores urbanos tanto del tipo habitacional/comercial como comercial/servicios.

En cuanto a suelo industrial, en Lerdo la instalación de grandes naves industriales es reciente, principalmente del ramo textil (las últimas dos décadas), en Torreón la industria dedicada a producir bienes perecederos se encuentra diseminada, mientras que la productora de bienes durables está concentrada en la Zona Industrial. La industria pesada como Met-

Mex Peñoles, Cementos Mexicanos y las Compañías de explotación minera se encuentran a lo largo de la sierra de las Noas al sur de la ciudad. Gómez Palacio sin duda, es la que mayor concentración de industria ligera y pesada presenta de las tres ciudades. La industria de bienes perecederos se encuentra diseminada en el anillo periférico y algunas están entrecaladas en las zonas habitacionales; la industria ligera también en el anillo periférico y la industria pesada en el “Parque Industrial Lagunero” a lo largo del Río Nazas. La ubicación del Río Nazas en general y de este parque industrial son elementos desarticuladores de la comunicación entre Torreón y Gómez Palacio, aunque en la última década se ha tratado de corregir con la construcción de tres puentes, por lo que suman cinco los cruces existentes hacia el 2001, más un paso a nivel ó “vado”.

El equipamiento urbano se encuentra diseminado en las tres ciudades, si bien en la última década se le ha dado mucho impulso al Blvd. Independencia, en Torreón, como zona financiera-administrativa. El equipamiento hospitalario más importante se encuentra en Torreón tanto el público como el privado, y en cuanto al equipamiento educativo en cuanto a educación superior, en Lerdo inicia en funciones una institución, en Gómez Palacio existen tres y en Torreón siete.

III. PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO METROPOLITANO

Durante el sexenio de Luis Echeverría, la planeación regional y urbana cobró mayor importancia y se publicó por primera vez La Ley General de Asentamientos en el Diario Oficial de la Federación, el día 20 de Mayo de 1976. En octubre del mismo año³⁶ el subsistema de ciudades Torreón-Gómez Palacio-Lerdo, técnicamente conocido como ZMT se declara como ZCL y se forma la CCLL, que tendría como objeto la planeación y regulación de los asentamientos humanos.

Esta Comisión estaría integrada por los gobernadores de los Estados de Coahuila y Durango, por los presidentes municipales de los 10 municipios que constituían la Zona Conurbada y sería presidida por el Secretario de la Presidencia; así mismo, se podría invitar a emitir su opinión a las organizaciones representativas de los sectores social y privado y

tendría entre sus funciones: i) elaborar y revisar el Plan de Ordenación de la Zona Conurbada y someterlo a la aprobación del Ejecutivo; ii) levantar un inventario de los recursos humanos, naturales y económicos de la zona; iii) fomentar el aprovechamiento de estos para hacer una distribución equitativa de la riqueza; iv) proponer programas a corto, mediano y largo plazo para el desarrollo urbano y rural de la zona; v) promover la ejecución coordinada de las obras que en el ámbito de su competencia realicen las diferentes dependencias de los Gobiernos Federal, Estatales y Municipales; vi) fomentar la participación popular; vii) elaborar proyectos de inversión; viii) proponer las medidas administrativas y financieras necesarias para la consecución de sus objetivos, y; ix) gestionar ante las autoridades y organismos correspondientes, la compatibilización de los planes estatales y municipales de desarrollo urbano y rural con el de la zona conurbada.

Cuatro años después del decreto de formación de la CCLL, en el mismo Diario Oficial de la Federación del 29 de mayo de 1981, se aprueba el “...Plan de Ordenación de la Zona Conurbada de La Laguna, conforme al cual el Gobierno Federal, los Gobiernos de los Estados de Coahuila y Durango y Los Gobiernos Municipales... participarán en el ordenamiento y regulación de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de la Zona Conurbada”. Dicho plan sería obligatorio para los sectores público, social y privado respecto a las regulaciones a la propiedad que de dicho plan se derivaran, conforma a las disposiciones jurídicas aplicables. Junto a este plan, en el mismo decreto se establecieron nueve Programas de Acción Concertada³⁷, se delimitaron cinco áreas prioritarias en la Zona Conurbada y se deslindaron las responsabilidades de las diferentes dependencias federales.

Sin embargo, el decreto presidencial publicado en el mismo Diario Oficial el 2 de diciembre de 1997, abroga los decretos publicados el 6 de Octubre de 1976 y sus reformas, con lo que quedan invalidadas tanto la declaratoria de Zona Conurbada y la constitución de

³⁶ Este decreto se ve reformado por el del 16 de junio de 1977. Diario Oficial de la Federación, 770616-SAHOP 3-4.

³⁷ Los Programas de: Integración Regional de Servicios Urbanos; Dotación de Servicios Rurales Concentrados (SERUC); Sistemas de Enlace Interurbanos (PROENLACE); Aprovechamiento, Conservación, Desarrollo y Regeneración de los Recursos Naturales que se relacionan con los Asentamientos Humanos (PRONAT); Integración Urbana (PROURBE); Delimitación del Área para Uso Urbano (PROUSO); Racionalización del Uso del Agua (PROHIDRO); Desconcentración Territorial de la Industria (PRODESIN); y del Sector Asentamientos Humanos. (D.O.F. 810529, SAHOP 20-24).

la Comisión de Conurbación de La Laguna (CCLL), como el Plan de Ordenamiento Territorial por ésta elaborado.

El decreto del 2 de diciembre de 1997 plantea ahora ciertas interrogantes sobre el futuro de la Zona Conurbada y su Zona Metropolitana, que el presente trabajo debe tratar de responder: si existe una conurbación funcional en el contexto de la ausencia de una Comisión de Conurbación ¿las estrategias de desarrollo urbano actuales son adecuadas a la realidad metropolitana?

Antecedentes de la planeación metropolitana: la Comisión de Conurbación de La Laguna

En vista de que el Plan Nacional de Desarrollo Urbano vigente en 1980, consideró a la CL como una de las diez zonas prioritarias de la República, la CCLL elaboró el Plan de Ordenación Territorial de la Laguna. El Plan de Ordenación basó su elaboración en quince estudios sectoriales realizados por las diferentes dependencias federales, estatales y municipales sobre aspectos geográficos, recursos naturales, demográficos, sociales, económicos y culturales. Finalmente para su instrumentación se propusieron cuatro planes integrales de desarrollo sub-regional, diez planes de desarrollo urbano (uno por cada cabecera municipal) y un plan metropolitano para el AMCL, apoyados por reglamentos de construcción, “Ecoplanes”, declaratorias de usos de suelo, leyes orgánicas municipales y otros instrumentos de gestión de recursos federales, estatales y municipales.

Los objetivos principales del Plan fueron: i) frenar las migraciones internas predominantes hacia el ZMT y propiciar el arraigo de la población del resto de la Zona Conurbada en su lugar de origen; ii) impulsar el desarrollo de ciudades medias como concentradores de la población rural dispersa; iii) dar impulso a otras ciudades de la Zona Conurbada para así promover el establecimiento de una red de subcentros regionales, satélites del centro regional (la ZMT); iv) adecuar el nivel de servicios y de oferta de fuentes de trabajo de la región, al volumen de población esperado al año 2000; v) optimizar el aprovechamiento de los recursos naturales no renovables existentes en la CL a fin de originar nuevas fuentes de trabajo; y entre otras vi) constituir a los nuevos subcentros regionales, en función de su dotación de servicios de nivel intermedio que poseerían hacia

el 2000, como apoyo del programa de recepción de inmigrantes, para ayudar a desconcentrar el centro del país.

Para lograr los objetivos antes mencionados el Plan tenía como meta conseguir: i) que el crecimiento de la ZMT para el 2000 solamente llegara a 900,000 habitantes; ii) que San Pedro se constituyera como ciudad media entre 50,000 y 100,000 Hab.; iii) obtener diez ciudades entre 15,000 y 50,000; iv) Aumentar en 21 el número de localidades de 5,000 a 15,000 Hab. que concentraran el 6.7% de la población de la Zona Conurbada; v) disminuir de 12 a 7 el número de localidades entre 2500 y 5000 Hab.; vi) disminuir de 794 a 450 el número de centros rurales de menos de 2500 Hab.

Para lograr dichas metas se tenían como estrategias: i) fortalecer las redes de enlace que reforzaran la formación de sistemas entre los centros de población y comunicaran el oriente de la CL sin pasar por el AMCL para disminuir la centralización en la misma; ii) crear de un gran eje periférico al Sistema Metropolitano; iii) actualizar las rutas urbanas y suburbanas de transporte y iv) mejorar las comunicaciones federales con las regiones vecinas. En cuanto al desarrollo urbano dentro de las políticas a seguir en el plan, destacan entre otras: i) propiciar la desconcentración; ii) propiciar una ubicación adecuada de los distintos usos del suelo en el AMCL; iii) promover la creación de corredores o parques industriales en sitios estratégicos dentro de la CL.

Para el interés de este trabajo, la CCLL integró los planes sectoriales de desarrollo urbano de las tres localidades que conformaban el AMCL tradicional para realizar el Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana de La Laguna, 1980, y después de hacer las propuestas que consideró pertinentes, lo volvió a fraccionar en tres planes directores de desarrollo urbano para cada una de las tres localidades. Este plan metropolitano fraccionado fue autorizado por la federación en 1981, y ha sufrido diversas actualizaciones, según la capacidad técnica de cada municipio.

A partir de la información proporcionada por el XII Censo General de Población y Vivienda, 2000, es posible evaluar someramente si se cumplieron o no las metas fijadas por el Plan en 1980:

- Es interesante ver que la meta de población de la ZMT propuesta, casi se cumplió pues aunque la ZMT rebasó los 900,000 habitantes (tuvo 1.1 millones de habitantes) el AMT apenas llegó a 816 mil habitantes;
- San Pedro tenía 42 mil habitantes, con lo que quedó abajo del umbral esperado;
- Solamente se logró consolidar a tres ciudades entre 15 y 50 mil habitantes, en lugar de las 10 planeadas;
- Sólo hubo seis localidades con población entre 5 y 15 mil habitantes, las cuales concentraban apenas 4.2%, en lugar del 6.7% en 21 localidades esperadas;
- Las localidades entre 2 500 y 5 mil habitantes no sólo no disminuyeron, sino aumentaron en número de 12 a 18;
- los centros rurales igualmente aumentaron de 794 a 1 674.

El resultado que arrojan las cifras anteriores es que evidentemente en lo que a Planeación Regional se refiere, el Plan no funcionó pues la ZMT prosiguió su tendencia concentradora, no hubo formación de ciudades intermedias, aumentó la dispersión de la población rural y el número de localidades urbanas es muy inferior al esperado, por lo que si éstas operan como subcentros regionales, podemos suponer que no operan en forma de red, sino más bien deben tener una fuerte dependencia hacia la ZMT. No obstante, queda por averiguar si la Planeación urbana metropolitana tuvo los mismos resultados.

El Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana de La Laguna, 1980

Este documento guía surgió de la conciliación y de los grupos representativos del AMT, y en su nivel estratégico define los objetivos generales para el desarrollo urbano, de entre los que destacan los siguientes: i) promover, desarrollar y orientar la estructuración urbana del AMT de tal forma que sus actividades productivas primordiales tengan un grado mayor de diversificación, especialmente las actividades de servicios, comercio e industria; ii) lograr una estructura urbana que permita la integración física, económica y social de las ciudades que conforman la conurbación; iii) prever las reservas territoriales de suelo urbano para el desarrollo planificado de los centros de población que integran la Región Metropolitana de La Laguna; iv) inducir una disminución en la movilidad de personas a través de la localización racional de los satisfactores y la optimización de los usos del suelo y el área

destinada a la vialidad, y; v) preservar el equilibrio ecológico de la zona y elevar la calidad del medio ambiente.

Este Plan, define una política de impulso y una meta poblacional de 900,000 habitantes al año 2000 para el Área Metropolitana y entre sus principales acciones están: i) la consolidación de la zona norponiente (hacia San Pedro y Gómez Palacio); ii) la densificación de los corredores urbanos; iii) la revitalización y el reordenación de la zona centro; iv) la previsión de las reservas territoriales de suelo urbano para el crecimiento futuro de la ciudad.

Para evaluar este Primer Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana (PDRM) de la Comarca Lagunera (ZMT), se tendría que acudir a la información gráfica correspondiente al período en que se elaboró el mismo (fines de los setentas y principios de los ochentas) que desgraciadamente no está disponible, si bien el apartado anterior sobre la estructura urbana actual del AMT y el siguiente sobre la prospectiva normativa del AMT muestran empíricamente al lector que el Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana de La Laguna (PDRM) tuvo continuidad en los planes directores del desarrollo urbano que de él emanaron.

Planes directores de desarrollo urbano, 1980-2000

Como se mencionó anteriormente, el Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana de La Laguna, 1980 (con perspectiva al 2000) elaborado por la CCLL se fraccionó en tres planes directores de desarrollo urbano que se autorizaron para Torreón en 1981 y para Gómez Palacio y Lerdo en 1982.

En el municipio de Torreón, este plan director autorizado en 1981 sufrió tres actualizaciones: 1990 (perspectiva 2010), 1995 (con perspectiva 2015) y la actualmente vigente 1999 (perspectiva 2020). En la primera actualización sólo se renovó la mancha urbana real (pues superó la planeada) y se enfatiza la integración vial metropolitana. En la segunda, que en cierta forma continúa vigente, se dan bastantes cambios: i) incorpora el municipio de Matamoros a la ZMT; ii) determina nuevas zonas de crecimiento; iii) mejora las comunicaciones y transporte intrametropolitanos y; iv) enfatiza el control ambiental y la reubicación de asentamientos asentados en zonas de alto riesgo. El hecho de que estas dos

actualizaciones fueron realizadas aún por la CCLL, provocaron que se guardara fidelidad al modo de planeación normativa y a las estrategias de desarrollo del Plan original y solamente se modificaron las imágenes-objetivo dados los cambios físico-demográficos y económicos que Torreón había sufrido para esos años. Sin embargo en la actualización el Plan Director de Desarrollo Urbano (PDDU) 1999-2020, si bien conserva la normatividad en los usos de suelo del PDDU 1995-2015, la diferencia principal radica en que aplica bases de planeación estratégica por lo que desarrolla proyectos puntuales estratégicos con objetivos muy específicos que, o no estaban contemplados en el Plan anterior, o bien hacia 1999 habían aumentado de prioridad³⁸. Otras innovaciones de la tercera actualización es que fomenta notablemente la participación ciudadana y la coordinación con las autoridades encargadas del desarrollo urbano de Gómez Palacio y Lerdo, a través de la creación del Instituto Municipal de Planeación.

En cuanto a los PDDU de Gómez Palacio y Lerdo, ambos han sido actualizados sólo dos veces y por la facilidad de que ambas localidades pertenecen al Estado de Durango, dichas actualizaciones han sido más o menos contemporáneas y coherentes entre sí. A diferencia del municipio de Torreón que tiene capacidad legal y técnica para elaborar su PDDU (aunque está sometido a la autorización del Estado), los municipios de Gómez Palacio y Lerdo carecen de esta facultad por lo que sus PDDU son elaborados por las autoridades estatales. Esto ha provocado incluso que se continúe planeando el desarrollo de la manera tradicional: normativa-sectorial.

En 1992 se hizo la primera actualización del PDDU de Gómez Palacio, que básicamente es muy parecido al de Torreón de 1990, es decir sólo actualizó la expansión de la mancha urbana real y enfatizó la importancia de la integración vial intrametropolitana. Para 1993, se actualizó el PDDU de Lerdo basado en el PDDU de Gómez de 1992, por lo que entre las dos poblaciones duranguenses hay cierta continuidad en los usos de suelos, vialidades primarias, etc., aunque al presentar capacidades económicas y técnicas diferentes, así como una estructura social y tenencia de la tierra distinta, la aplicación de sus respectivos planes directores fue más deficiente en Lerdo que en Gómez Palacio. En Gómez

³⁸ Sobra decir que este plan estratégico fue elaborado por la única administración panista (PAN) en la historia de Torreón y es causa de asombro que continúe vigente a pesar de que el PRI volvió a retomar la administración municipal.

Palacio para 1997 al observar que el PDDU de 1992 ya no era operativo y estaba fuera de la realidad física de la localidad, por lo que presentaba fuertes problemas de compatibilidad de usos de suelo con el PDDU de Torreón, se realizó la segunda actualización que continúa vigente. Ciudad Lerdo hizo la correspondiente actualización de su PDDU (dependiente del PDDU de Gómez Palacio) en el 2000.

Como conclusión sobre la evolución de los PDDU de cada localidad puede apreciarse que hay una fuerte continuidad en los usos de suelo y tendencias de crecimiento de Torreón, municipio donde los planes se evaluaron y actualizaron con mayor frecuencia y donde se aplicaron con mayor rigor, mientras que es visible que los PDDU de Gómez Palacio y Lerdo al ser poco operativos y carecer de mecanismos de control eficientes, sufrieron cambios drásticos de una actualización a otra tanto en usos de suelo como en organización de los diferentes instrumentos de organización espacial (centros, subcentros, corredores urbanos, etc.). Sin embargo, los planes vigentes al ser analizados en conjunto muestran coherencia entre sí tanto en usos de suelo como en vialidades propuestas, por lo que al menos los PDDU de las ciudades duranguenses han recobrado la perspectiva metropolitana que en algún momento de su “evolución” habían perdido.

Características de los planes vigentes

Los PDDU vigentes al emanar del mismo Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana de La Laguna de 1980, más o menos tienen los mismos objetivos, estrategias e instrumentos y es notable que en sus textos básicos se reconozcan como parte esencial de una sola metrópoli. Sin embargo en la práctica no hay gestión metropolitana, cada localidad resuelve sus problemas de infraestructura, equipamiento y vialidad por sí misma y completamente ajena a los problemas de sus vecinas. Las principales diferencias entre los tres planes son de carácter técnico: pareciera que a menor población menor rigor técnico en la elaboración del plan, menor especificidad de los proyectos estratégicos y de las acciones prioritarias en general, por lo que encontramos que el PDDU más completo y específico es el de Torreón, luego le sigue el de Gómez Palacio y finalmente el de Lerdo.

Básicamente los planes comparten:

1) Incorporación del municipio de Matamoros dentro del AMT por la importante interacción funcional con Torreón, por lo que el nuevo sistema de ciudades está conformado por Torreón-Gómez Palacio-Ciudad Lerdo-Matamoros.

2) Objetivos a corto plazo, entre otros: i) revisar y actualizar el Plan Director de Desarrollo Urbano periódicamente, con especial énfasis en la integración físico-espacial de las cuatro ciudades del Área Metropolitana de la Laguna; ii) determinar las nuevas zonas de crecimiento y las zonas baldías factibles de saturar para los diversos tipos de vivienda esperados; iii) asegurar mayores y mejores oportunidades de comunicación y de transporte, para favorecer la integración metropolitana; iv) señalar la eliminación o reducción de las fuentes de contaminación ambiental, para coadyuvar a preservar los recursos que el suelo, el agua y el aire ofrecen, y; v) proponer la reubicación de instalaciones y/o asentamientos localizados en zonas de alto riesgo.

3) Estrategias de desarrollo. Estas varían un poco de ciudad a ciudad: Torreón entre otras, planea controlar el desarrollo urbano hacia Matamoros y ordenar los asentamientos irregulares existentes, así como impulsar el crecimiento urbano hacia el norte, noreste y noroeste que corresponden respectivamente hacia San Pedro, Francisco I. Madero – Matamoros y Gómez Palacio. Gómez Palacio entre otras estrategias, planea su crecimiento hacia el norte y noreste (hacia Chihuahua y Torreón), suroeste (su límite con Lerdo) y la construcción de varios anillos periféricos que den regularidad a la mancha urbana y resuelvan el conflicto vial que el actual anillo periférico tiene por el exceso de tráfico de vehículos de carga. Por su parte Lerdo tiene por el sur-suroeste una barrera física importante por lo que necesariamente su crecimiento está orientado hacia el norte en su límite con Gómez Palacio y en menor medida hacia el noreste a lo largo de un nuevo boulevard que comunica directamente a Lerdo con Torreón sin pasar por Gómez Palacio.

4) Instrumentos: Los tres planes en mayor o menor medida utilizan los mismos instrumentos, sin embargo pueden observarse diferencias que serán anotadas en la prospectiva normativa:

- *Centros y subcentros urbanos.* Las áreas para los subcentros están sujetas a un tratamiento preferencial para fomentar las actividades económicas y al mismo tiempo

permitir la instalación de equipamiento y servicios de cobertura distrital y apoyo regional. Su función permitirá disminuir los movimientos masivos hacia el centro urbano.

- *Centros de barrio.* Se planea que estos centros cuenten con equipamiento de servicios cotidianos para cubrir una población aproximada de 30,000 hab. cada uno de ellos.

- *Corredores urbanos* Los corredores urbanos son franjas concentradoras de comercios, servicios y vivienda de densidad media alta ó alta en predios con frente a vialidades primarias y colectoras de la ciudad.

- *Zonificación por usos del suelo.* Zonificación en usos habitacional, comercial y de servicios, industrial, zonas de conservación ecológica (Recursos Naturales Hidráulicos, Agrícola Pecuaria, Restauración Ecológica de la orografía natural, Comunidades Rurales); dotación de equipamiento público y privado y dotación de servicios e infraestructura urbana.

- *Estrategias de organización vial y transporte integral.*

- *Instrumentación administrativa*

- *Instrumentos de coordinación metropolitana.* A nivel federal: i) Plan Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000; ii) Ley General de Asentamientos Humanos Capítulo Cuarto “de las conversaciones” artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26, A nivel estatal: Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano del Estado. Creación de un organismo propio: Consejo de Desarrollo Urbano de la Región Metropolitana de la Laguna, mismo que se vinculará directamente con la dependencia encargada de la planificación, urbanismo y obras públicas en cada uno de tres restantes Municipios.

Retos metropolitanos

Si bien cada una de las cuatro localidades que conforman la ZMT tienen retos particulares que resolver para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, sería un error visualizar dichos problemas de forma aislada espacialmente dada la movilidad de los mismos dentro de la metrópoli.

Además de los problemas públicos de dotación de servicios, dotación de infraestructura y equipamiento urbano, existen algunos que no deben (ni pueden) ser

resueltos únicamente por el gobierno. La escasez de recursos a la que la mayoría de los gobiernos locales se enfrenta en los países subdesarrollados, motiva a que éstos se enfoquen a resolver los problemas inmediatos y posterguen la solución de los “menos urgentes” que al largo plazo se convierten en prioritarios. Ejemplo de los anteriores es el de la contaminación ambiental. Por desgracia la ZMT ocupa uno de los nada honrosos primeros lugares en contaminación atmosférica y de acuíferos subterráneos en el país. Si bien la explotación agrícola de alto rendimiento en monocultivos como algodón, sandía, melón, entre otros, ha dado fama a la región, las constantes sequías, la falta de rotación adecuada de los cultivos, la deforestación de la escasa flora local y el inexplicable cultivo de forrajes que requieren alto consumo de agua, no sólo han provocado que avance rápidamente la desertificación de la zona, sino además se abata el nivel del manto freático y se extraiga del subsuelo agua de mala calidad para el consumo humano ocasionando severos daños a la salud (el más conocido: envenenamiento por arsénico).

El agua no reconoce límites estatales ni municipales, sin embargo las políticas de impulso al agro y explotación de pozos varían considerablemente de un municipio a otro. La competencia por el recurso del agua no se limita a las actividades económicas primarias o a disputas político-administrativas, sino además a una competencia entre campo y ciudad por el derecho de uso (producción versus consumo humano).

Por otra parte es notable como la contaminación atmosférica ha ido en aumento en los últimos treinta años. De los cuatro municipios que conforman la ZMT, Matamoros, Lerdo y Gómez Palacio basan su futuro desarrollo económico (y urbano) en el establecimiento de industria ligera dentro de sus territorios; por su parte, Torreón se muestra más interesado en consolidar una nueva zona para industria pesada cercana al ferropuerto. El problema no radica tanto en si se debe impulsar este sector económico o no, sino que conjuntamente las autoridades municipales deben analizar qué tipo de industria es la más adecuada y cuales son los sitios más convenientes para ello, pues tal y como se encuentran las cosas, por la dirección de los vientos dominantes y la barrera física que presenta las serranías que franquean el sur de la ZMT, un municipio contamina y contaminará más al vecino y así sucesivamente.

Relacionado a este problema ambiental está el de los asentamientos irregulares especialmente los que ocupan las zonas de alto riesgo de inundación³⁹. Al ser atravesada por el Río Nazas y limitada en su crecimiento hacia el oriente por la Vega del Caracol, la pendiente natural del terreno se dirige principalmente a estos dos puntos, sin considerar además los múltiples canales que derivan las aguas del Río tierra adentro. Lerdo se ve limitado por éstos últimos en su crecimiento al oeste y noroeste hacia el límite con Gómez Palacio, por lo que la unión física de estas dos ciudades se ven afectadas. Por otra parte, el crecimiento de Torreón está condicionado por el curso del Río Nazas hacia San Pedro de las Colonias o hacia Matamoros (en forma paralela a la Vega del Caracol).

En todos los casos, el mercado del suelo ha provocado que la población de menos recursos busque estos terrenos para instalar sus viviendas, e incluso fraccionamientos construidos con créditos de los diversos organismos de fomento a la vivienda se han instalado en dichas zonas.

Otro reto metropolitano es el de la conectividad entre las tres ciudades. Si el proceso de metropolización no estuviera tan avanzado, la ausencia de vías rápidas de comunicación entre las tres ciudades no sería una prioridad. Sin embargo, funcionalmente las tres ciudades principales (Torreón, Gómez Palacio y Lerdo) son complementarias por lo que los problemas viales en una de ellas, principalmente en la de Gómez Palacio que sirve de conexión a las tres⁴⁰, necesariamente repercutirá en el tráfico de las otras dos.

Si bien a raíz de la última avenida del río Nazas en 1992 se han construido más puentes entre Torreón y Gómez Palacio, Lerdo se encuentra rezagado pues el único acceso rápido entre ésta y Torreón, es a través de Gómez Palacio.

El libramiento periférico que rodeaba las tres ciudades casi ha pasado a ser una vialidad primaria de Gómez Palacio pues el crecimiento de su mancha urbana se ha dado a lo largo del mismo e incluso más allá de la aparente barrera física que éste significaba. Esto ha provocado lentitud y malestar para los usuarios del mismo, tanto transporte de carga como de pasajeros y vehículos pequeños, ya que ha tenido que semaforizar se con lo que pierde su función de vía rápida.

³⁹ Paradójicamente aunque en la región llueve con poca frecuencia, llueve un gran volumen de agua, por lo que es incosteable e insostenible la instalación de drenaje pluvial en la ZMT.

Un proyecto bastante interesante es el del Boulevard Laguna, que pretende ampliar un acceso secundario a Lerdo (por entre el cerro de las calabazas y el del huarache) que evitaría el paso obligatorio por Gómez Palacio y agilizaría la conexión de Torreón a la carretera federal a la ciudad de México. Sin embargo esta solución presenta otro problema para el desarrollo urbano de Lerdo, pues ésta ciudad no tiene la capacidad vial, ni de equipamiento para recibir el aumento vehicular (especialmente de transporte de carga) que éste Boulevard le proveería. La solución a éste problema implicaría un alto costo social que la sociedad lerdense tiene que decidir si desea pagar o no (dinamismo versus tranquilidad).

Por último el mayor reto al que se enfrenta la metrópoli a juicio de quién realiza este trabajo es el del protagonismo. Este problema es el más intangible de todos, el más difícil de percibir y también de resolver.

Para que la metrópoli funcione como una sola, es necesario que se reconozca la primacía de alguna de las tres ciudades. De acuerdo a lo visto anteriormente teórica y prácticamente, Torreón es la ciudad dominante, sin embargo no es reconocida como tal por Lerdo y mucho menos por Gómez Palacio que es la que se le acerca en tamaño.

Las ansias de protagonismo en el progreso social, la prosperidad económica y la vida cultural, tiene su origen en el “derecho de antigüedad” de cada ciudad y no tanto en la importancia económica o demográfica dentro de la región. Para el residente habitual de la ZMT, la percepción de ésta como una sola metrópoli o la unión de tres ciudades, dependerá necesariamente de su movilidad. Si bien el mercado de servicios especializados es más abundante en Torreón, ni Gómez Palacio ni Lerdo, carecen totalmente de éstos. Además hay que tomar en cuenta la estructura demográfica de cada ciudad y de ésta dependerán el arraigo de las costumbres y por tanto las necesidades de equipamiento urbano que la población demande. Aunque es un problema social interesante, ahondar en él sería mera especulación y por su temática además queda fuera del objetivo de este trabajo, sin embargo es conveniente señalar éste como algunos otros retos que no están tan ligados al proceso de metropolización.

⁴⁰ Matamoros por cercanía física está más conectado a Torreón que a Gómez Palacio y Lerdo al ser éste la ciudad central del AMT y ser centro de distribución y abasto de bienes y servicios especializados.

Los retos funcionales y la prospectiva normativa

Ya que se tienen los planes de desarrollo urbano integrados, saltan a la vista varias consideraciones interesantes en relación a los conflictos referidos arriba. En cuanto a los problemas ambientales, sería especular sobre sus soluciones con sólo analizar planes de desarrollo urbano; se requeriría por tanto analizar las políticas de desarrollo de ambos estados y de los cuatro municipios, sin embargo aunque queda fuera de los propósitos de este trabajo era conveniente señalarlo.

Las zonas industriales quedan dispersas a lo largo del actual libramiento periférico. Aunque la ubicación de la mayoría de las empresas señaladas como "industria ligera" ya es un hecho, da tristeza notar que se ha optado prioridad al brindar mayores facilidades de comunicación a los inversionistas de dicho tipo de industria, que en localizar convenientemente a este sector económico dentro de la mancha urbana de la ZMT. Para empezar, la zona industrial de Gómez Palacio quedó al centro de la ZMT, aunque el mismo plan luego trata de "corregir" esa tendencia a que se expanda en esa misma ubicación con la inserción de suelo de uso habitacional campestre (que por cierto queda alineado con el suelo del mismo uso en Torreón) y uso habitacional de baja densidad. La zona industrial de Torreón tradicional (al norte de la mancha urbana) no modifica su tamaño y se propone concentrar industria pesada hacia el oriente y colindante con la sierra de las Noas. Esta ubicación tiene la ventaja de que el ferropuerto es un atractivo para las empresas, se localiza junto a industria pesada ya existente como Cementos Mexicanos, la armadora de motores John Deere y la explotación de minas de mármol en la misma sierra. Por otra parte, esta localización provoca que queden terrenos "seguros" disponibles para uso habitacional de alta densidad. En cuanto a las desventajas, debido a la dirección de los vientos dominantes de verano, la contaminación atmosférica arrastrará los desechos hacia el centro de la mancha urbana y hacia las vecinas localidades; además, si tomamos en cuenta que Lerdo propone su zona industrial hacia la sierra de Jimulco al sur de la ciudad, se puede observar que las grandes zonas industriales quedarán diseminadas en las orillas y sus desechos aéreos al ser obstaculizados por los cerros, tenderán a asentarse sobre la mancha urbana.

En lo referente a comunicaciones, los tres planes muestran continuidad de sus vialidades principales propuestas. Gómez Palacio propone dos anillos periféricos más, uno

de los cuales conectaría directamente Torreón con la autopista a Durango, mientras que el otro la conectaría directamente con la carretera a Chihuahua. Por otra parte, Lerdo propone jerarquizar vialidades nuevas en el área de crecimiento propuesta, periféricas al centro urbano. Torreón proyecta un anillo periférico nuevo que serviría a la zona de industria pesada cerca del ferropuerto y que conectaría además con el segundo anillo de Gómez Palacio. Además propone una serie de vialidades primarias y secundarias que atraviesan el límite Municipal de Matamoros en dirección a éste centro urbano. Aunque el nuevo periférico proyectado promovería la expansión de la mancha urbana de Torreón hacia el municipio de Matamoros, por otra parte el plan de desarrollo urbano de Matamoros⁴¹ marca su crecimiento precisamente hacia Torreón.

Matamoros y Torreón proponen formar un corredor comercial/habitacional/servicios a lo largo de la carretera actual, la cual aún presenta seis kilómetros de suelo utilizado para fines agrícolas, por lo que aún es prematuro pensar en una conurbación. Una vez que dicho corredor se consolide, la carretera tendrá que ser reemplazada pues pasará a ser una vialidad primaria de uso corriente. Torreón propone dicha carretera a Matamoros a partir del tercer anillo periférico propuesto por Gómez Palacio, por lo que se incrementaría la comunicación entre estas dos localidades.

Cabe destacar también que en el Plano 3, es notable la segregación de la vivienda, concentrándose ésta en mayor parte: i) la de alta densidad en Lerdo; ii) la de densidad media-baja en Lerdo y Gómez Palacio y iii) en Torreón el uso habitacional campestre-turístico hacia San Pedro y uso habitacional de alta densidad hacia Matamoros.

Incorporación del municipio de Matamoros

Como se mencionó anteriormente, aunque ya existe una relación funcional importante entre Matamoros y la ZMT, aún existe una gran extensión de suelo de uso agrícola entre ambas manchas urbanas, por lo que no es posible definir a Matamoros como parte del Área Metropolitana. Sin embargo, es correcto planear desde ahora la conurbación de las dos localidades, pues Matamoros en su plan anterior, versión 1992-2015 proponía crecimiento concéntrico al centro urbano, tendencia que al paso de los años se ha visto inoperante, ya

⁴¹ El Plan de Desarrollo Urbano de Matamoros aún no está disponible al público, si bien fue posible estudiar

que las industrias que se han acercado a dicha localidad, buscan predios con comunicación directa a la carretera Torreón-Matamoros y una gran cantidad de vivienda de interés social se ha construido en los predios anteriores a los de las empresas.

IV. CONCLUSIONES

Inicios del siglo XXI

La Zona Metropolitana de Torreón es el lugar central de rango 1 del subsistema de ciudades de la Comarca Lagunera, constituida por 5 municipios de Estado de Coahuila y 11 del Estado de Durango. Dentro del Sistema Urbano Nacional, la ZMT es considerada una metrópoli de rango 3, que pertenece a la Franja Norte macroregión noreste, articulada por la Zona Metropolitana de Monterrey (SEDESOL, 2000: 18-19). Su relativo aislamiento físico de otras ciudades importantes, le ha conferido el lugar central dentro de su Región, por lo que destaca su importancia como centro de distribución y abasto de bienes y servicios; según muestra el Cuadro 3 desde la Zona Metropolitana de Torreón se articula la ciudad de Durango, de rango 4, único lugar central que pertenece al Sistema Urbano Principal.

La ZMT tiene su origen a principios del siglo XX y a partir de 1940 se ha conformado como una metrópoli demográficamente importante para el país. Si bien en la década de los setenta, con la crisis algodonera, la ZMT se vio estancada en su proceso de metropolización al pasar de ser un área de atracción migratoria a un área de rechazo elevado, al iniciar el nuevo milenio regresó a un equilibrio migratorio y se encontraba en una etapa de suburbanización demográfica, es decir, sufría de una desaceleración demográfica cuya población ha sido absorbida por Gómez Palacio y Lerdo por lo que digamos la ZMT se mantiene dinámica demográficamente.

Empíricamente puede determinarse que el proceso de metropolización que ha experimentado la ZMT ha sido bifuncional, es decir no fue la única ciudad la que rebasó sus límites municipales, sino que éste crecimiento fue simultáneo tanto en la ciudad de Torreón, como en la de Gómez Palacio y en menor medida, Lerdo, por lo que aunque

extraoficialmente una copia del mismo.

Torreón indiscutiblemente es demográfica y económicamente dominante, funcionalmente mantiene estrechos lazos funcionales con sus vecinas; la medición de éstos lazos funcionales se ha realizado indirectamente a través de la observación de la población total y el personal ocupado en las tres localidades que la conforman en el período de 1975-1993, y es notable la desconcentración de actividades que la ciudad central (Torreón) ha desplazado hacia su periferia (Gómez Palacio y Lerdo tradicionalmente, agréguese Matamoros de 1980 a la fecha). Esta desconcentración de actividades se ha dado no obstante, en mayor volumen en el empleo ocupado en el sector primario y secundario, por lo que la ciudad central se ha especializado en empleo más productivo dentro del sector terciario. Esta tendencia a que la ciudad central sufra despoblamiento a favor de la periferia y una concentración de actividades terciarias, es una tendencia general en todas las zonas metropolitanas del país. En resumen, se concluye que la ZMT se sitúa en la segunda etapa de metropolitanismo en su primera fase, conforme el Cuadro 1 de “Etapas de Metropolitanismo”, referido por Unikel, 1976:133.

En cuanto a la planeación de su desarrollo urbano, en vista de lo estudiado se puede afirmar que aunque ha habido iniciativas de planeación metropolitana, ésta no tuvo mucho impacto en las últimas dos décadas, si bien los planes vigentes, a pesar de no contar con una autoridad responsable que coordinara los esfuerzos municipales, son más o menos coherentes entre sí y proponen corregir algunos conflictos que la mala aplicación de los planes anteriores ha ocasionado. Esta falta de control del desarrollo urbano es la razón por la que los planes actuales son una especie de “actualización” de los usos de suelo existentes y un conjunto de buenas intenciones encaminadas a corregir la falta de visión metropolitana. Sin embargo, no deben olvidarse dos aspectos a considerar i) aunque los planes vigentes están más o menos integrados entre sí, de nada sirven sin una aplicación controlada y mecanismos que revisen la operatividad del plan, instrumentos que midan su efectividad y un cuerpo técnico que se responsabilice de llevar a cabo las modificaciones pertinentes; ii) que aunque en este trabajo integramos los tres planes en uno solo, éstos siguen siendo sectoriales y cada municipio tiene diferente capacidad técnica y económica para llevarlo a cabo. Estas consideraciones manifiestan la necesidad de un organismo de

gestión metropolitana que coordine esfuerzos y pueda gestionar recursos para los municipios más olvidados frente a los gobiernos estatales.

Por otra parte, los gobiernos estatales aunque muestran voluntad de cooperar en el desarrollo de la metrópoli y teóricamente reconocen las relaciones socio-espaciales que se dan en el territorio, políticamente siguen considerándola como la unión de tres ciudades independientes entre sí y la gestión pública se lleva a cargo de tres ayuntamientos cada uno de ellos con sus respectivas dependencias, con una visión sectorial que a final de cuentas no es eficientes.

Lo anterior no implica que deba irse a los extremos y formar un Estado independiente de “La Laguna”, como algunos políticos han conceptualizado en otros momentos históricos⁴², sino más bien la consideración de dependencias metropolitanas que puedan atacar con mayor eficiencia y justicia los diferentes rezagos en infraestructura y equipamiento urbano, especialmente en los municipios más pobres.

Para concluir se puede afirmar que a pesar de la falta de organismos de gestión metropolitana, el proceso de metropolización se ha consolidado inevitablemente en la estructura urbana de las tres localidades, las cuales buscan solucionar sus problemas de comunicación, tanto física como técnica y administrativa para integrar espacialmente lo que funcionalmente ya se ha integrado.

Actualización para 2009

Demográficamente como se ha visto en el desarrollo del presente trabajo y puede apreciarse en el Cuadro 5, del 2000 al 2005, la dinámica social de la ZMT ha revertido la tendencia de crecimiento menor a la tasa nacional y de expulsión de población a un crecimiento lento pero mayor al nacional, predominantemente en los municipios de Lerdo y Gómez Palacio. En este sentido, el Programa Nacional de Población 2001-2006, considera a la ZMT como una metrópoli interestatal en equilibrio migratorio del período 1990-2000.

⁴² En la década de 1970's, la promoción y fuerte inversión pública que brindó un conocido gobernador a la Ciudad de Saltillo aunado a un sentimiento de injusticia por el abandono que este mismo personaje hizo de Torreón durante su gestión, y el sentimiento similar de los Gómez Palatinos hacia Durango capital, hizo concebir la separación de la ZMT de Coahuila y Durango para formar el Estado de la “Nueva Laguna”; esta idea que no pasó a mayores, ahondó las diferencias entre los residentes de Torreón y Saltillo, del modo que a la fecha son motivo de resentimientos y burlas entre los habitantes de ambas ciudades coahuilenses.

Con respecto al papel de la ZMT en el ámbito nacional, como se mencionó anteriormente (CONAPO, 1991b:26) en 1990 la ZMT era considerada dentro del Sistema Urbano Nacional (SUN), constituido por 79 lugares centrales de cinco diferentes rangos, como un lugar central de Rango 4; hacia el año 2000 (SEDESOL, 2000:16)⁴³ el SUN al dividirse en dos sistemas urbanos, el principal (SUP) y el secundario, sitúa a la ZMT dentro del SUP, constituido por 118 lugares centrales, en el Rango 3 junto con otras 16 ciudades y zonas metropolitanas⁴⁴; en la prospectiva realizada por el mismo estudio de la SEDESOL (2000:30) hacia el año 2020, la ZMT continuará perteneciendo al Rango 3 del SUP, al cual se sumarán otros 3 lugares centrales; al respecto el Rango 3 hacia el 2020 concentrará a 21.1 millones de habitantes, lo que representa al 17.2% de la población nacional total estimada.⁴⁵

Conforme a la síntesis ejecutiva del estudio citado arriba⁴⁶, la prospectiva estimada es que hacia el 2020 la ZMT no sólo conservará su jerarquía actual al localizarse en el eje de desarrollo económico Norte-Sur (México-Nuevo Laredo) y disfrutar de la influencia comercial de la Franja Fronteriza del Norte con los Estados Unidos de América, sino que en la medida en que aumente su población, se elevará la magnitud de sus interrelaciones con el resto del Sistema Urbano Nacional, particularmente al ser una ramificación cercana y funcional del triángulo formado por la ZM del Valle de México – ZM Guadalajara – ZM Monterrey; no obstante, el comportamiento económico de la ZMT a futuro dependerá sobre todo de la competitividad de los sectores en que se especialice, el dinamismo y rentabilidad que le otorguen los mercados mundiales y la suficiencia de infraestructura, equipamiento y estructura productiva diversificada con la que se enfrente a los retos futuros (SEDESOL, 2000: 30-32, 66-70). A este respecto, la política nacional de desarrollo económico-

⁴³ Ver también el Cuadro 3 del apéndice gráfico.

⁴⁴ Es notable que las diferencias entre las clasificaciones del SUN de 1991 al 2001 en términos generales son las siguientes: El Rango 1 (la ZM del Valle de México) y Rango 2 (ZM Monterrey, ZM Guadalajara y ZM Puebla) continúan siendo los mismos; no obstante el Rango 3 en 1991 constituido por 8 ciudades (Chihuahua, Tijuana, Hermosillo, León, Querétaro, Toluca, Cuernavaca y Veracruz), se incrementan en el 2001 a 16, con seis lugares centrales de Rango 4 en 1991 (Torreón, Tampico, San Luis Potosí, Coatzacoalcos, Mérida y Acapulco) y dos lugares centrales de Rango 5 (Saltillo y Ciudad Juárez).

⁴⁵ Hacia el 2020, la ZMVM única en el Rango 1, concentrará por sí sola a 23.2 millones de personas, es decir al 19% de la población total nacional; las 3 ciudades de Rango 2 a 12.9 millones de habitantes ó el 10.6% del total nacional.

urbanístico derivada del estudio “México, 2020”, creada para mantener las ventajas competitivas de las ciudades con ascenso económico, mejorar las economías de localización en las ciudades con economías vulnerables, promover las actividades comerciales y de servicios en las ciudades con oportunidades perdidas, y formular programas económico-urbanísticos para incentivar las actividades económicas en ciudades en retroceso; establece que la ZMT es una ciudad con aptitud media alta para apoyar el desarrollo nacional; sin embargo tiene prioridad secundaria (prioridad B) para aplicar acciones de fomento económico,⁴⁷ ya que si bien no está localizada en un corredor de desarrollo del país, podría impulsar el desarrollo micro-regional y consolidar los subsistemas urbanos a los que pertenece funcionalmente (SEDESOL, 2000:39, 41 y 45).

En el 2004, se cumple la tendencia prevista en el documento elaborado en el 2000 por SEDESOL, ya que según CONAPO⁴⁸, la ZMT junto con México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Tijuana, Toluca, es una de las siete zonas metropolitanas con un millón o más habitantes, que en conjunto agrupan 32.9 millones de residentes. En este sentido, en el período 2000-2004, si bien las cuatro principales zonas metropolitanas del país: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla, habían mostrado un crecimiento demográfico en descenso del orden del 1.11% menor al promedio urbano (1.33%), las otras cinco ciudades de un millón o más de habitantes, entre ellas la ZMT, en conjunto registraron un crecimiento de 2.15% anual superior al de las cuatro principales metrópolis del país. (CONAPO, 2004:24)

En el ámbito local y en lo que al desarrollo físico de la ZMT se refiere, el estudio empírico de la mancha urbana nos arroja que en el transcurso de los siete últimos años, 2001-2008, la ZMT ha cambiado su fisonomía notablemente ya que se ha visto una creciente dinamización de la economía lagunera, patente de forma singular en la ciudad de

⁴⁶ SEDESOL, et. al (2000), México 2020. Un enfoque territorial del desarrollo, vertiente urbana. México. SEDESOL, El Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México, Sociedad de Arquitectos Mexicanos, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. Síntesis ejecutiva. Mayo 2000. Pags.

⁴⁷ Fomento Económico: Consiste en la creación, ampliación y mejoramiento de la *infraestructura económica* (la que sostiene la actividad productiva) para consolidar las ventajas económicas de los centros urbanos, para: a) mantener los ritmos ascendentes en el crecimiento de la productividad local, b) coadyuvar a la descentralización de las actividades económicas en el territorio nacional, c) elevar el volumen de las exportaciones, y d) diversificar los puntos de origen de las exportaciones. (SEDESOL, 2000:41).

⁴⁸ CONAPO, “Carpeta Informativa. 11 de Julio Día Mundial de la Población”, 2004, México.

Torreón, a través de la aplicación de fuertes inversiones en infraestructura industrial, comercial-turística y de comunicaciones:

- La construcción de un gran parque industrial “Ferropuerto”, que incrementó a siete los parques industriales los ubicados en Torreón. El Ferropuerto, además de brindar una estación de transporte multimodal, aumentó la oferta inicial de suelo para uso industrial de 256 Ha a un total de 606 Ha.
- La construcción de tres plazas comerciales cubiertas tipo “mall”: Cuatro Caminos, Galerías e Intermall Laguna, que suman más de 150,000 m² de construcción,
- La construcción de al menos cinco hoteles de cinco estrellas: Hilton, Marriot, Crowne Plaza, Camino Real, Los Azulejos y El Fresno Galerías;
- La ampliación (al doble) de la oferta en campos de golf de dos campos existentes (Clubes Campestres La Rosita en Torreón y Las Rosas en Gómez Palacio), con la construcción de Club de Golf Los Azulejos y el Club Campestre Montebello.
- En equipamiento de cultura: Se duplicó la oferta de museos, agregando a los existentes cuatro nuevos museos: Arocena, de la Moneda, del Ferrocarril y rescate del “Canal de la Perla”. Construcción de esculturas urbanas de acceso a la ciudad de Torreón: “Puertas de Coahuila” (la diseñada por el escultor “Sebastián” que es el ingreso al Estado desde Gómez Palacio-Torreón por el Periférico y Torreón-Matamoros en Blvd. Revolución); así mismo, con la rehabilitación del antiguo “Cine Nazas” se dotó a Torreón de un Teatro de la Ciudad “Nazas”.
- La proliferación de tiendas especializadas en artículos de lujo, restaurantes de lujo, franquicias de comida rápida, tiendas de autoservicio;
- En materia de vialidades: la construcción de pasos a desnivel: Prolongación Cuauhtémoc-Vías de Ferrocarril, Revolución-Periférico, Revolución-Mieleras; Nuevos bulevares: Ana, Laguna, Lorenzo Ávalos y modernización y/o rehabilitación vial de arterias existentes: Blvd. Rodríguez Triana, Gómez Morín, Paseo del Tecnológico, Blvd. Independencia, Diagonal Reforma, entre otros.
- Comunicaciones: la ampliación del aeropuerto internacional Francisco Sarabia (Torreón).

- Así mismo, las nuevas áreas habitacionales de la ciudad, de muy alta, alta y media densidad, se encuentran hacia la parte poniente (Matamoros) con algunas áreas de muy baja densidad; y hacia la parte norte, entre el Río Nazas y la carretera a San Pedro, se ubica la mayoría de los nuevos asentamientos de densidades media, baja y muy baja.

Por su parte Gómez Palacio ha crecido notablemente hacia el norte: el primer anillo periférico fue modernizado con la ampliación de la vía y la construcción de un buen número de pasos a desnivel; la Zona Industrial ha sido ampliada en su segunda y tercer etapa, por lo que se han construido y/o modernizado tramos del segundo anillo periférico e iniciado la construcción del tercero.

Las áreas habitacionales en Gómez Palacio se han desarrollado también al Norte; predominantemente de densidades muy alta y alta. En términos generales, la mancha urbana se ha extendido conforme la prospectiva que imperaba desde el 2001. Parte de esta transformación del suelo urbano podría deberse a que durante el 2001-2002, circulaban rumores constantes y de fuentes confiables⁴⁹, de que Disney Enterprises había decidido invertir en la Comarca Lagunera, a través de la construcción de uno de sus parques recreativos en la zona norte del AMCL en la colindancia entre los municipios de Torreón y San Pedro de las Colonias, el cual abriría sus puertas en el 2010. Fuera un rumor o una certeza, el desarrollo del corredor comercial y de servicios que parte del centro de la ciudad hacia San Pedro de las Colonias, Blvd. Independencia ha causado un auge de la zona norte de la ciudades de Torreón y Gómez Palacio. Del equipamiento comercial y turístico de reciente creación arriba citado, una gran parte se concentra en este corredor y la plusvalía de los predios hacia San Pedro aumentó considerablemente.

No obstante, hacia el 2003 se comentó en diversos círculos políticos y económicos, que el recrudecimiento de las políticas migratorias y la política exterior de guerra de Estados Unidos, había congelado la mayor parte de los proyectos económicos a realizar fuera de dicho país. Desde entonces se ha buscado que la ZMT aproveche sus ventajas climatológicas y consolide su presencia en los eventos nacionales e internacionales de golf y desarrolle su potencial turístico.

A este respecto y a siete años de la elaboración del Mapa 4, la planeación urbana ha orientado efectivamente el desarrollo de la ZMT. El estudio empírico de la ZMT iniciado en el año 2000 y que hoy termina tiene como resultados los siguientes:

- La ZMT es una metrópoli bifuncional. Aunque demográficamente Torreón continúa siendo el lugar central de la ZMT, Gómez Palacio ha acentuado su rol habitacional e irá consolidando su crecimiento poblacional y físico. Por su parte, Torreón ha incrementado notablemente su papel industrial, por lo que ésta actividad económica ha dejado de ser una característica históricamente privativa de Gómez Palacio.
- Matamoros aunque no presenta un continuum urbano, funcionalmente es parte de la zona metropolitana, como bien han reconocido diversas instituciones gubernamentales.
- Si bien cada una de las localidades que conforman la ZMT constituyen por sí mismas centros comerciales para sus áreas de influencia, es evidente que a nivel metropolitano existe una especialización económica entre las tres ciudades destacando Ciudad Lerdo en el sector primario, Gómez Palacio en el sector secundario y Torreón en el terciario, particularmente en lo que a intercambio de productos y servicios especializados se refiere.
- La ZMT se encuentra en la segunda fase de la segunda etapa de metropolitanismo, en la cual mientras sus distritos comerciales centrales decrecen y algunas partes adicionales a dichos distritos centrales se mantienen estables, las áreas urbanas de los contornos metropolitanos crecen a un ritmo mayor (Ver Cuadros 2, 5 y 8)
- Si bien la planeación urbana es una actividad que realiza cada municipio (y estado) de manera independiente, según los resultados observados puede determinarse que la planeación urbana con enfoque metropolitano impulsada por la Comisión de Conurbación de la Laguna en 1977, ha prevalecido y ha sido más o menos efectiva.

En este sentido y con la perspectiva que proporciona la distancia temporal, pueden soportarse las conclusiones anteriores con el estudio presentado por Sobrino, 2003⁵⁰, en el

⁴⁹ No sólo en el ámbito gubernamental, sino en los parques Disneyland y Disneyworld se anunciaba la apertura del nuevo parque “Disney México”.

⁵⁰ Sobrino, Luis Jaime, 2003, “Zonas metropolitanas de México en 2000: Conformación territorial y movilidad de la población ocupada”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, septiembre-diciembre, Num. 054, El Colegio de México, Distrito Federal, México. Pp. 461-507.

cual a través del estudio de la movilidad intrametropolitana⁵¹, clasificó las 48 zonas metropolitanas que tenía país en el 2000 en cuatro tipos: monocéntrica, bifuncional, policéntrica y de mercados competitivos.

A este respecto, según cálculos elaborados con información de los censos industrial, comercial y de servicios de 1999 y de la muestra de población y vivienda de 2000, Sobrino determinó que la ZMT es de tipo bifuncional con estructura ocupacional predominante con especialización en la industria⁵², ya que tanto en el municipio central (Torreón) como en algún otro periférico, el volumen de trabajadores ocupados es mayor que el de sus trabajadores residentes. Así mismo, en este mismo estudio se encontró que con relación al tipo de movimientos cotidianos por motivo de trabajo entre el periferia-centro, en la ZMT los viajes por motivo de trabajo se escenifican desde municipios preferentemente habitacionales hasta otros convertidos en nodos de concentración económica, con un predominio en volumen hacia la ciudad central. No obstante según las “medidas de nodalidad” calculadas⁵³, la ZMT presenta una cualidad que sólo comparte con otras tres de las 48 zonas metropolitanas del país (Saltillo, Ocotlán y Tlaxcala) denominada “complementariedad” que muestra un importante flujo del centro hacia la periferia.

La explicación de este patrón de movilidad intrametropolitana, señala el autor, y considerando el tamaño de la población, el número de municipios que constituyen la zona metropolitana, el porcentaje de la población ocupada en el sector secundario ó terciario y la etapa de metropolitanismo, se explica por la mayor suburbanización y el aumento de la población (Sobrino, 2003:487-488).

A pesar de su tamaño relativamente pequeño, comparado con la megalópolis del Valle de México y las grandes zonas metropolitanas de nuestro país, en su juventud de

⁵¹ La movilidad intrametropolitana está íntimamente relacionada con el nivel y las etapas de metropolitanismo y una “medida de centralidad”, partiendo de la idea de que la posición de un lugar central ya no se explica por su posición geográfica, sino por su papel dentro del sistema de flujos intrametropolitanos. La “medida de centralidad” es obtenida al comparar el número de personas que trabajan en una unidad territorial (PEA ocupada), con el de los trabajadores que residen en dicha unidad [(PEA). Las unidades cuyo cociente es mayor que uno, se consideran lugares centrales (Sobrino, 2003: 482-483).

⁵² La estructura ocupacional predominante se obtuvo con la aplicación de un índice de especialización local (Sobrino, 2003:482).

⁵³ Sobrino calculó dos medidas de modalidad 1 y 2, mismas que reflejan el grado en el cual los trabajadores que viven en los suburbios se desplazan hacia la ciudad centro para desempeñar sus actividades económicas (modalidad 1) y la movilidad reversible (modalidad 2) que mide el grado en el cual los residentes de la ciudad central se desplazan hacia la periferia para realizar sus actividades productivas (Sobrino, 2003:484-485).

apenas una centuria, la Zona Metropolitana de Torreón – Gómez Palacio – Lerdo – Matamoros se constituye como una metrópoli:

- Que surgió a partir del desierto, algunos campos de algodón y algunos ranchos;
- Que tuvo un crecimiento acelerado por la llegada del ferrocarril y la industria;
- Que por una confusión afortunada de varas españolas por varas inglesas en el primer diseño de la población realizada por un ingeniero inglés, fue dotada de calles muy anchas que le han permitido adaptarse a los nuevos esquemas de movilidad.
- Que tuvo un boom económico auspiciado por el algodón, la agricultura y la ganadería frenado sólo por la Revolución Mexicana; hasta que la crisis de las fibras textiles le hicieron sufrir una grave desaceleración económica que provocó una diversificación de su economía agropecuaria hacia una economía industrial;
- Que por estar lejana de todas partes, su posición geográfica la consolidó como una metrópoli casi autosuficiente, con tres ciudades de actividades complementarias;
- Que espera consolidar su rol metropolitano en el Sistema Urbano Nacional por su posición estratégica en el país.

Este es un pequeño estudio de lo que ha sido la Zona Metropolitana de Torreón y su proceso de urbanización, para que la problemática singular de “La Laguna” pueda ser comprendida por propios y ajenos, desde la mirada de sus hijos.

Bibliografía

- Aguilar, Adrián, Boris Graizbord y Álvaro Sánchez Crispín (1996), *Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México.
- Anaya, Carlos (1992), *Metropolización en la organización del espacio venezolano*, en Panadero, Miguel, Francisco Cebrián y Carmen García (Coords.), *América Latina y la Cuestión Regional*, Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 171-192.
- Berry, Brian J.L. (1968), *Metropolitan Area definition a revaluation of concept and statistical practice*, Washington U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census.
- Bourne, Larry S. & Simmons, J.W. (1978), *Systems of Cities*, New York, Oxford University Press.
- Boyce, Ronald R., (1971), *The Edge of the Metropolis: The Wave Theory Analog Approach*, en Bourne, L.S. (Editor), *The Internal Structure of the City*. Oxford University Press. 104-111
- Busquets, J. (1993), “Perspectiva desde las ciudades”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, núm. 95-96, pp. 163-174.
- Castells, Manuel, (1980), *La cuestión urbana*, Siglo. XXI, México.

- CONAPO, (1988), *Estudio socioeconómico y demográfico del Subsistema de Ciudades : Torreón-Gómez Palacio-Ciudad Lerdo*, Torreón, México, de la serie *Estudios sobre los sistemas de ciudades de México*, CONAPO y Universidad Autónoma de Coahuila, México.
- CONAPO, (1991b), *Sistema de Ciudades y distribución espacial de la población en México*, Dirección de Estudios Socioeconómicos y Regionales, México.
- CONAPO, (1994), *Evolución de las ciudades de México, 1900-1990*, México.
- CONAPO, (2001), *Programa Nacional de Población 2001-2006*, Secretaría General del Consejo Nacional de Población, México.
- DDUTrn (2003), *Plan Director de Desarrollo Urbano 1999-2020, Revisión 2002.*, Dirección de Desarrollo Urbano, R. Ayuntamiento de Torreón.
- Exline, Christopher, G. Peters y R. Larkin, (1982), *The City. Patterns and Processes in the Urban Ecosystem*, Westview Press Inc., USA.
- Garza, Gustavo, Virgilio Partida, (1988), *Hacia la superconcentración espacial*, en *Demos. Carta Demográfica sobre México*, 12, UNAM, México.
- Garza, Gustavo, 1992, *Evolución de la ciudad de México en el siglo XX*, El Colegio de México, México.
- Garza, Gustavo y Salvador Rivera (1993), Desarrollo Económico y distribución de la población urbana en México, 1960-1990, *Revista Mexicana de Sociología*, IIS-UNAM año LV, núm. 1, enero-marzo; citado en Garza, Gustavo y Fernando Rodríguez (1998); “Normatividad Urbanística de las principales metrópolis de México”, CEDDU, El Colegio de México.
- Garza, Gustavo, Fernando Rodríguez (1998); “Normatividad Urbanística de las principales metrópolis de México”, CEDDU, El Colegio de México.
- Garza, Gustavo (1999), “La estructura socioespacial de Monterrey, 1970-1990”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 14, No. 3, El Colegio de México, México.
- Graizbord, Boris, Ma. Eugenia Negrete y Crescencio Ruiz (1983), *Desarrollo urbano, sistemas de ciudades y descentralización en México: propuesta de análisis*, Reunión Subregional Descentralización y Desarrollo Urbano: ámbitos de competencia, decisión y participación: México: 1983, CEDDU, El Colegio de México, México.
- Guerra, Eduardo (1978), *Historia de La Laguna*, Editorial del Norte Mexicano, 3ª Edición 1996, Torreón Coah, México.
- INEGI, (1992), XI Censo general de población y vivienda, 1990. *Área urbana de la Ciudad de México*, INEGI, México.
- INEGI-SPP, Censos Generales de población y vivienda 1940-2000
- INEGI-SPP, Censos económicos, 1940-2000
- INEGI, Censos Industrial, Comercial y de Servicios, años 1976, 1981.
- INEGI, Conteo de Población y vivienda, 1995.
- INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.
- Johnson, E.A.J., (1970), “The Organization of Space in Developing Countries”, Cambridge, Mass. Harvard University.
- Quijano, Aníbal, (1968), “Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica” en *Revista Mexicana de Sociología*, año XXX, Vol. XXX num. 3. México.
- Negrete, María Eugenia y Héctor Salazar (1986), “Zonas Metropolitanas en México, 1980”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 5, núm. 3, septiembre-diciembre, El Colegio de México, México.
- Negrete, María Eugenia (1993), “Población, espacio y medio ambiente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, CEDDU, El Colegio de México, México.
- Negrete, María Eugenia, (1995)... citada en Garrocho, Carlos y Jaime Sobrino (1995), *Sistemas metropolitanos nuevos enfoques y prospectiva*, coordinadores, Simposio Internacional sobre Sistemas Metropolitanos: Nuevos Enfoques y Prospectiva El Colegio Mexiquense: 1993, SEDESOL, México.

- SAHOP (1980), *Plan Regional de Desarrollo Urbano: zona prioritaria de La Laguna, versión abreviada*, Comisión Nacional de Desarrollo Urbano y Secretaría de Programación y Presupuesto, México.
- SAHOP (1980), *Zona Conurbada de la Laguna, Plan de Ordenación. I Nivel Normativo*, Comisión de Conurbación de la Laguna, Secretaría de Programación y Presupuesto, Estado de Coahuila, Estado de Durango, México.
- Salazar, Héctor (1984), *Dinámica de crecimiento de ciudades intermedias en México: los casos de León, San Luis Potosí y Torreón, 1970-1980*, CONAPO- CEDDU, México.
- SEDESOL (1993), *Ley General de Asentamientos Humanos*, Diario Oficial de la Federación, México, 21 julio de 1993, Comisión de Asentamientos Humanos, Cámara de Diputados, México.
- SEDESOL et. al (2000), *México 2020. Un enfoque territorial del desarrollo, vertiente urbana*. México. SEDESOL, El Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México, Sociedad de Arquitectos Mexicanos, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. Síntesis ejecutiva. Mayo.
- Sobrino, Jaime (1993), *Gobierno y Administración Metropolitana y Regional*, Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), México.
- Sobrino, Jaime (1995), *Funciones Económicas Predominantes del sistema metropolitano de México*, en “Sistemas Metropolitanos. Nuevos enfoques y prospectiva”, SEDESOL y El Colegio Mexiquense, México.
- Sobrino, Jaime (1999) “Desarrollo Urbano a partir de 1980”, en *Documentos de Investigación*, El Colegio Mexiquense, A.C., 30 pags.
- Sobrino, Jaime (2000), “Productividad y Ventajas Competitivas en el sistema urbano nacional”, Tesis de doctorado en urbanismo, Distrito Federal, México, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sobrino, Jaime (2001) “Competitividad y ventajas competitivas: revisión teórica y ejercicio de aplicación en 30 ciudades de México”, en *Estudios Demográficos y Urbanos*, El Colegio de México, mayo-agosto, Num. 050, pp. 311-361, publicada en 2002.
- Sobrino, Luis Jaime, 2003, “Zonas metropolitanas de México en 2000: Conformación territorial y movilidad de la población ocupada”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, septiembre-diciembre, Num. 054, El Colegio de México, Distrito Federal, México. Pp. 461-507.
- Suárez-Villa, L. (1988), “Metropolitan Evolution, Sectorial Economic Change, and the City Size Distribution”, *Urban Studies*, vol. 25, núm. 1.
- Troche, Evelyn (1999), “International Forum of Metropolitanization”, en 7o. Boletín de RIADEL, Junio 1999, Bolivia. Documento encontrado en internet en: <http://www.riadel.cl/archivos/bole7i.doc>, este foro fue financiado en marzo 1999 por ACIDI (Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional). RIADEL (Red de Investigación y acción en desarrollo local).
- Unikel Spector, Luis y Federico Torres, (1970), “La población económicamente activa y sus principales ciudades: 1940-1960”, en *Demografía y Economía*, Vol. 4. No.1.
- Unikel, Luis, C. Ruiz Chiapetto, G. Garza, (1976), *El Desarrollo urbano de México: Diagnóstico e implicaciones futuras*, El Colegio de México, México.