

## 8. Migraciones internas y urbanización

### 8.2 Problemas urbanos. Crecimiento y metropolización

#### **Experiencia de decrecimiento por tercerización económica negativa y propuesta alternativa de metropolización para el desarrollo de Xalapa, Veracruz, México para el año 2020<sup>1</sup>.**

Propuesta de desarrollo urbano y regional: Xalapa 20-20<sup>2</sup>.

Autor: Dr. Darío Fabián Hernández González<sup>3</sup>  
Lic. Monserrat Tirado Gaytán<sup>4</sup>  
Dr. José Luis Pérez Chacón<sup>5</sup>

#### **Resumen**

Ante una recurrente, autentica y sentida crisis económica acompañada de saturación vial en la zona metropolitana de Xalapa como en tantas ciudades, el presente artículo alude a que existe una correlación estrecha y de potenciación mutua entre el decaimiento de la actividad económica local y regional con el tráfico estancado en la ciudad. Una correlación directamente proporcional, casi exclusiva entre economía y vialidad, ambas en franco declive en los últimos diez años debido principalmente a la falta de compresión, acción consecuente y atención continua por parte de las autoridades encargadas; gobiernos municipales y estatales, que hacen que el centro geopolítico y administrativo compuesto por varios municipios en el Estado de Veracruz, México, mantenga bajas expectativas de mejora de la calidad de vida, ambiental, turismo, negocios y empleo.

El objetivo principal de este trabajo es exponer y poner a debate el método de estudio, desarrollo, avances y resultados de la investigación, lo publicado y por publicar, que ha concluido su primera de dos etapas: generación de la propuesta, avance que

---

<sup>1</sup> “Trabajo presentado en el V Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población, Montevideo, Uruguay, del 23 al 26 de octubre de 2012”.

<sup>2</sup> Xalapa veinte-veite o dos mil veinte, es un proyecto que fue desarrollado tras cinco años de investigación y continúa en su etapa de difusión para su mejora y concreción cívica, ciudadana y social a la vez. Para ver la propuesta completa por favor observe el video documental llamado “Xalapa 20-20” y el denominado “Parque Industrial Xalapa P.I.X.” en <http://www.pulsoglobal.com>

<sup>3</sup> Economista. Investigador y catedrático de la Universidad Veracruzana. En el Instituto de Investigaciones en Estudios Superiores Económicos y Sociales (IIESES). Web <http://www.uv.mx/personal/darhernandez/> e mail: [darhernandez@uv.mx](mailto:darhernandez@uv.mx)

<sup>4</sup> Economista. Investigador adjunto de la Universidad Veracruzana. En el Instituto de Investigaciones en Estudios Superiores Económicos y Sociales (IIESES). E mail: [monicko-gaytan9@live.com.mx](mailto:monicko-gaytan9@live.com.mx).

<sup>5</sup> Antropólogo. Investigador y catedrático de la Universidad Veracruzana. En el Instituto de Investigaciones en Estudios Superiores Económicos y Sociales (IIESES). E mail: [luperez@uv.mx](mailto:luperez@uv.mx)

incluye la actualmente en marcha segunda etapa: de consulta ciudadana y conciliación política para su puesta en ejecución, investigación que en conjunto lleva cinco años de realización.

Xalapa 20-20 es una propuesta profesional, técnica y financieramente viable, dialogada, realizada por consenso y de manera altruista con altos especialistas xalapeños y otros, todos quienes realmente amamos la ciudad, precisamente para beneficio y desarrollo de la Zona Metropolitana de Xalapa junto con la región en la que es “polo” o “nodo” central. En ese sentido, el presente documento de Xalapa veinte-veinte, expone lo esencial desde el conocimiento y la óptica del autor, de un proyecto realizable para el año dos mil veinte; para desarrollar en ocho años, contados a partir de 2013, consiste en cinco sub-proyectos fundamentales, un número elevado y creciente de sub-proyectos derivados.

### **Introducción**

Xalapa 20-20, el proyecto y sus seis sub-proyectos fundamentales, se articulan y son la columna vertebral del organismo vivo que es la ciudad-región y su economía, proyecto que sería tan ético, bello y estético como seamos capaces de auto-organizar los verdaderamente interesados y comprometidos con Xalapa y su región, porque directa o indirectamente es importante para nuestra propia vida, la de nuestros hijos y nietos. Por tanto, comprobamos y argumentamos en éste artículo, que pese al debate sobre el financiamiento que siempre limita y encasilla no solo el actuar sino la mente de nuestras autoridades, lo que apremia para realizar Xalapa 20-20 no es el recurso financiero, sino la construcción social, apropiación y empoderamiento que del futuro de Xalapa haga la ciudadanía, autoridades y especialistas, para la zona metropolitana y la región, con el apoyo de los técnicos no burocratizados ni cegados por la inacción social en pro del siempre excesivo gastos de recursos financieros sin conceso y sin promoción socialmente emprendida.

En este documento, a continuación se presenta una síntesis de los sub-proyectos constituyentes, mismos que los autores consideran soluciones para Xalapa y su región desde hoy y para el año dos mil veinte, esto es, tanto una propuesta como una amable, bella y estética provocación, sin las limitantes de la ignorancia o carencias técnica-científica, la falta de creatividad y burocratismo excesivo de trienos tras trienos de gobiernos municipales incapaces y desinteresados en soluciones reales. Los componentes básicos

(sub-proyectos) de la propuesta se enlistan a continuación sin procedimientos de orden o prioridad en la edificación, pero si dejando en claro que uno solo de los sub-proyectos no tiene razón de ser sin el otro, por su origen, forma y organicidad sistémica de conjunto:

## 1 Paseo peatonal y túnel vehicular: *en el centro histórico de Xalapa*



Imagen 1. Primer sub-proyecto entrada al túnel subterráneo

El primer subproyecto ha sido propuesto de diversas formas, diseños y estilos a lo largo de la historia moderna de Xalapa, se trata de la *peatonalización del centro histórico*; que solamente será posible mejorar sustantivamente con diálogos establecidos de forma colegiada y socializada entre especialistas, empresarios fincados en la zona (relacionados directa o indirectamente con esta localización intraurbana), organizaciones civiles y la sociedad civil interesada, quienes en conjunto y en diálogos sobre sus diversas propuestas habrían de conciliar una sola, que como todo el proyecto Xalapa 20-20 sería de los xalapeños y de nadie en particular. La peatonalización sin lugar a dudas incluiría un túnel para que al menos los autos particulares y el servicio urbano de transporte recorran subterráneamente y sin detenerse las calles de Zamora a la altura de la esquina con calle Rojano y/o Juan Soto, toda la Calle de Enríquez hasta encontrarse con la Av. Manuel Ávila Camacho, por la superficie se finca el paseo peatonal, lúdico y de negocios.

Para el dialogo técnico-social se propone este túnel, que permitiría que la superficie sea peatonal y que cualquier manifestación pública con alta concentración de personas no detuviera la movilidad de los medios motorizados de transporte de personas, bienes y otros servicios, que circulan bajo la superficie en el túnel. Sobre la superficie peatonalizada que pasaría frente y desde palacio federal (correos y telégrafos) hasta los palacios estatal y municipal permitiría potenciar espacios de alto contenido cultural e histórico, más lúdicos, comerciales y gratuitos para disfrutar la ciudad, hacerla más fluida en la movilidad cotidiana, que plazas tipo mall no pueden ofertar.

La ciudad de Xalapa es erróneamente considerada una zona cuya economía está basada en servicios a empleados burocráticos y estudiantes; actividades que son fundamentales pero no son la principal actividad económica y social de base económica.

Con el primer proyecto se propone lograr un rescate orgánico del centro histórico de Xalapa, como un lugar de esparcimiento, cívico, netamente cultural y de intercambio comercial.

La peatonalización del centro de Xalapa, es inminente necesario para rescatar a la ciudad y el hito histórico que paulatina y constantemente se ha venido deteriorando hace más de 40 años, sin interferir con los derechos ciudadanos de libertad de expresión social y publica que conlleven a manifestaciones en espacios ya definidos como la Plaza Lerdo; evitando así el bloqueo de carriles vehiculares.

En la parte del paseo peatonal se concentraría un *cluster*, economías de aglomeración donde precisamente se incentiva una actividad económica regional; generando armonía entre el tránsito vehicular y los peatones. El municipio rentará y permitirá cafeterías y restaurantes, galerías, pero además espacios que ofertan dirigirse a comprar el tradicional café y nieves de Coatepec, artesanías de Totalco en Perote, San Miguel Aguasuelos en Naolinco, entre otros pueblos artesanos; quesos de La Joya, Cidras de las Vigas, Muebles de Misantla y Monte Blanco, Zapato de Naolinco, y comidas como la Trucha.

Propiciando espacios atractivos para los turistas así como el comercio de estos productos y servicios regionales, invitando y ofreciendo recorridos a todos estos lugares como promoción a visitar áreas cercanas a toda la región; con punto de partida en el centro histórico de Xalapa, respaldado incluso con un sistema de transporte público que parta desde ahí. El paseo peatonal completo, comprendería una “rambla” que baja desde el parque Juárez sobre la calle de J.J. Herrera hasta llegar al paseo de los lagos del Dique y la USBI. Ésta primera etapa es el nodo, el corazón del proyecto Xalapa 2020, plan de gran envergadura para la ciudad.

Enfatizando, la peatonalización no solo sería para la movilidad sino que tendría dos funciones sustantivas y fundamentales, la primera es incrementar la belleza escénica del lugar, junto con el comercio y los servicios, la segunda es desarrollar desde este espacio peatonal el turismo regional, es decir a partir de este espacio lúdico e histórico se promocionarían lugares dentro de Xalapa y empresas de turismo local desde la

peatonalización del centro histórico de Xalapa, con locales y stand podrán distribuir turistas a toda la región, que se desplazarían fluidamente gracias a este túnel y los sistemas de transporte que se integrarían a él, sería una grata experiencia turística movilizarse en la ciudad y en dirección a más de diez municipios cercanos que son atractivos para el turismo de diversas formas por ejemplo: ecológico y de aventura en Jalcomulco y Teocelo, turismo lúdico y de artesanías en Naolinco (zapato y alfarería de barro), Chimonco y Totalco (tapetes, ramos y recuerdos en Perote), turismo histórico y de compra de muebles en Misantla y Monteblanco, turismo colonial y gastronómico en la zona metropolitana de Xalapa: Coatepec, Banderilla, San Andrés Tlalnehuayocan, Xico, entre muchos otros en la región y zona Metropolitana, partiendo de la peatonalización del centro histórico de Xalapa y utilizando los siguientes sistemas de transporte y movilidad correlacionados.

Tras peatonalizar el centro y hacer el túnel que cruza la ciudad sin detenerse, se desprende la segunda etapa o subproyecto; lo que llamamos el Sistema de Transporte Peatonal.

## **2 El Sistema Peatonal de Transporte: SPT**

El segundo sub-proyecto consiste en el denominado Sistema Peatonal de Transporte (SPT) que es un tubo de material transparente (policarbonato y aleación especiales de vidrio diversas) y altamente resistente que con sus cuatro metros de diámetro se eleva dos metros o más sobre el nivel de las calles y/o aceras, principalmente situado sobre el paseo peatonal de las calles de Zamora, Enríquez y hasta llegar a Av. Manuel Ávila Camacho, de ahí parte sobre la calle J.J. Herrera hasta encontrarse con los lagos del Dique que cruza hasta llegar a la Zona U.V. en específico a la USBI, para encontrarse con el Metro Bus para Xalapa, el tercer sub proyecto.

Físicamente el SPT es un tubo que además de sus cuatro metros de diámetro, se extiende por kilómetros en la ciudad, dentro tiene dos bandas dobles de transportación de personas, en esas bandas pueden ir cómodamente personas con capacidades diferentes tan cómodas, seguras y veloces como los demás, dentro del túnel sin mojarse por lluvia ni sufrir por el sol y disfrutando de las vistas debido al acrílico transparente que lo protege.

El recorrido, cruza aproximadamente a dos metros de altura sobre el paseo peatonal antes descrito; inician en la esquina de las calles de Rojano y Zamora, cruzan todo Enríquez y llegando al parque Juárez; sobre la rambla se incorpora a la casa de artesanías y cruza todo el paseo de los lagos del Dique llegando hasta la Zona Universitaria en la parte de la USBI; justo donde se conecta con el tercer proyecto: un Metrobus para la ciudad de Xalapa.



Imagen 2. Segundo sub-proyecto Sistema Peatonal de Transporte (SPT).

Cabe destacar que el Sistema Peatonal de Transporte (SPT), no solo se localizaría en el centro de la ciudad, sino que se espera que desde el corazón histórico de la capital por sobre las Av. Manuel Ávila Camacho desde el parque Juárez hasta la Av. Xalapa sobre todo su paseo peatonal existente y terminando en TESORERÍA-SEFIPLAN. También en las avenidas Américas, Araucarias, Arco Sur, entre otras, se plantea este sistema único en América Latina y con paragon de gran éxito en algunos sistemas de Hong Kong, China<sup>6</sup>, o Ermua<sup>7</sup>, España.

El SPT incluye vistas panorámicas de toda la arquitectura y paisajes de la capital, conjugando eficiencia en movilidad masiva de usuarios locales y turistas, que incluye como una externalidad favorable; mejoras en la calidad de vida en cuanto a salud porque implica un mínimo esfuerzo para caminar pero finalmente se camina, ello a favor del combate a la obesidad y padecimientos relacionados con la inactividad física social. Del SPT, otra externalidad positiva es que opera con biodiesel y energía solar lo que permite no contaminar y por ende; captar utilidades financieras por emisiones no contaminantes (bonos de carbono). Entre otras externalidades positivas es que permite captar aguas pluviales, esconder los “enmarañados” cables de electricidad que contaminan visualmente la ciudad, haciendo mejor, más apropiado y más cómodo el suministro de energía eléctrica, telefonía, TV de paga, entre otros. También proporciona una ruta por debajo del SPT cobijada del sol y la lluvia, ya sea para caminar, establecer ciclo-vías para transportarse y/o ejercitarse corriendo por prácticamente toda la ciudad. Finalmente, una externalidad

---

<sup>6</sup> The Central–Mid-levels escalators de Hong Kong son las “escaleras mecánicas” (no tienen escalones) más largas del mundo. Cubren más de 800 metros de distancia y suben más de 135 metros de desnivel en 20 minutos, sin movilidad del usuario. Fueron construidas en 1993 y están situadas en la Hong Kong island.

<sup>7</sup> Las primeras rampas mecánicas de transportación de personas, comenzaron a funcionar en Ermua en 2003. La ciudad está llena de ellas y siguen construyéndolas por su eficiencia, bajo costo y accesibilidad.

importante es que el propio sistema de movilidad deberá estar acompañado por cámaras y otros dispositivos de seguridad de los usuarios, mismos que pueden captar imágenes del exterior, a modo de patrullaje constante, comparativo mayor y mejor cobertura que la movilidad de personal de seguridad.

### **3 Metro-bus: de la ciudad de Xalapa y su región**

Por su parte, el tercer subproyecto; un metro bus para la ciudad de Xalapa, al igual que con el túnel del centro histórico y paseo peatonal; se han planteado múltiples propuestas de nuevos sistemas tradicionales de movilidad urbana, entre ellos metros (subterráneos y de superficie), trenes ligeros y metrobus, de estos tres, solo el metrobus sería eficiente para Xalapa, por cuestión de costos, tamaño (volumen) y peso (en toneladas). El metrobus principalmente recorrería lo que hoy son las vías del tren internas a la ciudad de Xalapa, desde el Museo del Transporte (salida a Coatepec) Sur- este hasta Banderilla, Norte, 35 a tu kms. interconectando fuertemente la región y zona metropolitana con estas estaciones terminales, que serían a su vez importantes nodos de inter-conexión en el que acompañados de sendos estacionamientos permitirían entrar y salir de la ciudad sin el auto, mismo que permanecería en la estación terminal, de forma eficiente, cómoda y veloz. Cabe destacar que la ciudad de Xalapa cuenta con una población de cerca de 600 mil habitantes pero durante el día puede tener hasta 800 mil personas, con sus autos y demandas de medios de transporte intra-urbano correspondiente, gasto energético, caos vial, contaminación, etc.



Imagen 3. Tercer subproyecto un Metro Bus para la ciudad de Xalapa.

El metro bus ha probado ser un éxito en ciudades como Curitiba en Brasil, o el Transmilenio en Bogotá Colombia, pero no tan efectivo en Santiago de Chile, por citar algunos ejemplos, tal diferencia de éxito radica principalmente en el uso o no de sistemas de comando central, circuito cerrado de cámaras y radio control de las unidades, que sin duda estarían presentes, con infinidad de aportes nuevos en la adaptación xalapeña, como por ejemplo cámaras de vigilancia para la seguridad pública y

vial, que operaría con biodiesel como el Conejo-bus de Chiapas, entre otras mejoras a los casos de mayor éxito.

El Metrobus implica sobreponer las vías del tren que cruzan la ciudad desde Pacho Viejo hasta Banderilla (40 Km aproximadamente), quitar el tren de la zona urbana y trasladarlo a un costado del libramiento de Xalapa, para hacer un eficiente reciclaje de las vías urbanas del tren que conecten la ciudad con los puntos de mayor afluencia.

El proyecto Metrobus es ampliamente viable ya que por kilometro es cinco veces más económico que un tren ligero o bien, más de cuarenta y cinco veces más barato que el sistema de metro; no requiere de “adaptaciones” de las vías del tren, y transforma el espacio existente en vías auténticamente urbanas, sin los cables y rieles que llevan los trenes ligeros y metro, que dividen literalmente los espacios urbanos de la ciudad, y que el metrobus integre.

Así mismo los puentes actualmente en uso por el ferrocarril, que cruzan las avenidas de Circunvalación y Rafael Murillo Vidal, tan solo permitirían que cruce un tren ligero o metro a la vez, por el peso y tamaño de estos sistemas, pero el metrobus podría circular en ambas direcciones con adaptaciones realmente más sencillas y económicas.

El Metrobus son sistemas de autobuses modulados con dos o más vagones, que se moverían de oriente a norte y viceversa. Las principales estaciones, son en los Límites del Municipio de Coatepec y Xalapa a la Altura del Museo del Transporte y potencial World Trade Center de Xalapa y velódromo- ciclista de Xalapa, la USBI, CAXA, Plaza Cristal, Tesorería y Banderilla, permitiendo varios nodos de intercomunicación con otros sistemas de transporte interurbanos y foráneos, como en CAXA que conecta con cualquier parte del País, o Plaza Cristal que vincula otras zonas periurbanas.

Un metrobus moderno como el que se promueve habrá de operar con biodiesel, en sus variantes desde el 100% biodiesel (el B100) u otras como el B50 que se producirían en la zona rural de Xalapa y sus alrededores. Como ya se mencionaba, una calidad lograda en Sistemas de Transporte de Autobuses como el Conejo Bus de Chiapas. Generando así, gastos de energía y mantenimiento infinitamente menores que los de un tren ligero, y con posibilidades de obtener ingresos por Bonos de Carbono (CERs) mismos que el metro o tren ligero no podrían obtener, y evidentemente reduciendo emisiones contaminante.

#### 4 Ascensores de contrapeso tipo colonial: *cercanía por alturas*

El cuarto subproyecto, los ascensores de contra peso tipo colonial, semejantes a tranvías, son sistemas turísticos y a la vez de uso común, masivo y cotidiano, estarían en las principales rutas que van desde la Calle de Enríquez hasta Calle Juárez en el centro histórico, subiendo y Bajando por Callejón de Rojas y Calle de Revolución. Y continuarían subiendo por otras alternativas para lograr su finalidad principal que sería integrar eficiente, eficaz y efectivamente la parte alta del centro con la baja, y como acceso a los sistemas Peatonal y MetroBus, en ese orden y uso.

Estos ascensores son sistemas integrados e integrales, con apariencia semejante a los tranvías de San Francisco o bien en Latinoamérica semejante de los ascensores de Valparaíso en la República de Chile.



Imagen 4. Cuarto proyecto ascensores de contra peso tipo colonial.

Por tanto, este cuarto proyecto es considerando un sistema de transporte de “Cercanía por Alturas”. Esto es, ascensores de contra peso altamente estéticos y bellos, pero además que contarían con bellas vistas de la ciudad y la zona boscosa de Xalapa, que además es funcional y cotidiano, por que sube y baja por las calles que permiten acceder fluidamente a la parte más alta del centro sin necesidad de caminar pendientes muy empinadas, características de la geografía xalapeña.

#### 5 Estacionamientos y parquímetros: *recuperar espacio público*

El quinto subproyecto, parqueaderos para las principales avenidas, busca enfáticamente que las avenidas de Xalapa puedan ser auténticas avenidas, donde los autos no se estacionen en ningún momento porque tienen la obligación y alternativa de estacionarse en una calle transversal o perpendicular donde existen parquímetros en espacios de calle perfectamente acondicionados para tal fin, o bien estacionamientos expresamente construidos para permanencias de los automotores en tiempos breves y largos, a precios accesibles, generando empleos asociados.

Un alto porcentaje de la población cree equivocadamente que con el libramiento de Xalapa se va a despejar el tránsito vehicular de la ciudad, porque en la periferia ya no van a pasar los trailers y camiones pesados; así mismo consideran que lo que Xalapa necesita son más calles, pero ambas ideas son erróneas.



Imagen 5. Quinto proyecto, parqueaderos para las principales avenidas de Xalapa.

La zona centro se densifica, también su la parte interna de interconexión de la ciudad: avenidas Araucarias, Américas, Ruíz Cortines, Miguel Alemán, Ávila Camacho, 20 de noviembre entre otras; son vías que se aglomeran innecesariamente; ya que se han vuelto estacionamientos hasta de doble y triple fila; por ello, el quinto proyecto es transformar las “avenidas” en autenticas avenidas donde no se puedan estacionar ni colocar otro tipo de obstáculos.

El automovilista tendrá una opción llamada “estacionamientos de cercanías”, un parqueadero equivalente en capacidad al número de autos que ya se estacionan en estas avenidas y localizados estratégicamente con técnicas de fotografía aérea y foto interpretación satelital; un una calle equipada con parquímetros y/o estacionamiento por cada manzana que presente problemas de uso de la avenida como estacionamiento.

Parqueaderos en cada cuadra de la ciudad de estas principales avenidas donde hay comercios, escuelas y actividad empresarial; estableciendo estacionamientos en las calles de interconexión que no corresponden a la avenida. Incluso en pro del empleo, proporcionando en cada cuadra grupos de ballet parking bien capacitados y regulados, que reciban y entregan los automóviles en espacios estratégicamente preestablecidos de la ciudad, despejando el espacio volumétrico bloqueado de 10 y hasta 300 metros adelante y atrás de cada auto u obstáculo en cada avenida.

Se requerirá de cero tolerancia para la apropiación del espacio público permanente, recurrente o bien temporalmente, esto es expresamente y con valor, que la autoridad local aplique sendas multas a quienes obstruyan con sus autos, negocios u otra actividad, la vía pública, pero no solo sanción sino, cambio cultural y cívico con alternativa de utilizar espacios de parqueaderos seguros, disponibles y cercanos.

## 6 Parque Industrial Xalapa: *el P.I.X. como desarrollo vial y económico*

Es común confundir al Parque Industrial con la simple dotación de infraestructura; calles y avenidas, in-puts fundamentales como los suministros energéticos e hídricos, y out-puts como el manejo de residuos, gases, flujos y desechos.

Carece de sentido ubicar un parque basado exclusivamente en cuanto a dotaciones de urbanización, con la esperanza vana de que empresas y empresarios se emplazaran en un parque industrial que les oferte barato o incluso regaladas naves industriales dotadas con infraestructura.

Es ingenuo pero común, el error de tratar de incentivar con solo urbanización y tierras baratas el emplazamiento de inversión privada en un Parque Industrial. La estrategia de localización es el instrumento clave para la toma de decisiones eficaz sobre la instalación del Parque Industrial, ya que en ella confluye el análisis de los factores como la urbanización de punta, la cercanía de los mercados de materias primas e insumos, la disponibilidad de mano de obra calificada, la capacidad logística para la distribución de los bienes finales a los mercados; entre otros.



Imagen 6. Sexto subproyecto un Parque Industrial Xalapa.

Un parque industrial exitoso es de carácter “glocal”, esto es; como todo aquel que es exitoso, debe “pensar localmente y actuar globalmente”. Para asegurar una región industrial fuerte, altamente organizada y competitiva en lo local es necesario generar sinergias entre el trinomio empresarios-sociedad-gobierno, donde el ambiente propicio sean estrategias de gobernanza bien planificadas y gestionadas en pro de la vinculación con centros de innovación y desarrollo (I+D) y Hi-Tech, eslabonamientos y fomentos de cadenas productivas, con mercados de carácter local y global.

Esto es, donde la inversión pública y privada confluyan por el interés común de generar más que Polos de Desarrollo característicos de la mitad del siglo XX pasado, generar realmente Distritos Industriales (D.I.) del tipo Italiano por su marcada identidad latina concurrente con la empresarial Mexicana, pero además retomando del anglosajón Cluster de última generación el ser altamente competitivos, esto es; la organización productiva-

empresarial-comercial fuertemente competitiva, según convenga en el diseño de estrategias y modelos del Parque Industrial de Xalapa (P.IX.).

En primer lugar la inversión directa local, es decir; la estrategia D.I. (Distritos Industriales) con su origen histórico renacentista y altamente especializados hoy día, son el esquema inicial de adecuación para el resurgimiento de la Industria en la Región Xalapeña, porque nosotros tenemos producción artesanal con alto potencial pero desperdiciada por la dispersión y falta de organización productiva empresarial, con la que acarreamos altos costos de oportunidad.

Producir individualmente una unidad adicional de prácticamente cualquier producto o servicio significa baja en los costos de producción y por tanto de precios, esto es lo que comúnmente llamamos “al mayoreo”. Con un Parque Industrial de todos los productores industriales, semi industriales y artesanales de Xalapa y su región, arribaríamos a nuevas oportunidades, sinergias productivas y empresariales sin precedentes.

Trabajando juntos grandes industrias (escasas en Xalapa), medianas empresas de distribución (muy abundantes), y los extremadamente abundantes artesanos e industriales ligeros como carpinteros, herreros, zapateros, madererías, distribuidoras de fierro y metales, curtidurías, chocolateras, maquilas de ropa, etc. todos emplazados en el Parque Industrial de Xalapa, no tan solo producirían mayores volúmenes de menor costo sino que generarían encadenamientos productivos entre productores, proveedores y clientes del mercado local, se potenciarían las incursiones a nichos de mercados nacionales e internacionales. Con el acompañamiento por parte de centros de innovación y desarrollo en procesos productivos, de gestión y mercadeo, públicos y privados que en Xalapa son numerosos, sin rival en las demás zonas del Estado de Veracruz.

El nuevo emplazamiento para empresarios y artesanos, el Parque Industrial de Xalapa P.IX., no es tan solo una insuficiencia productiva, de crecimiento y desarrollo económico local, sino una urgente necesidad que permitiría descongestionar el tránsito vehicular de la capital. Empresas grandes y pequeños negocios movilizan mercancías e insumos en pequeña y gran escala, comúnmente bloqueando no solo las calles y avenidas, sino banquetas y parques entre otros espacios públicos.

Es común ver que pequeños talleres como tapicerías, mecánicos, “talacheros”, carpinterías y demás tipos de talleres, bloquean literalmente el tránsito de personas y vehículos, y su

retiro del espacio público es una obligación legal, más no se efectúa por interés social y político, que el Parque Industrial si podría solucionar beneficiando a los empresarios y la sociedad a la vez. También grandes empresas fabricantes y distribuidoras presentan estas características de obstrucción, preponderantemente usando el espacio público como patios de maniobras, en especial usan las calles como estacionamientos.

Los pequeños talleres donde trabajan de 1 a 5 personas, dan empleo al 63% de la población ocupada en la industria manufacturera de Xalapa. El sector manufacturero actualmente sólo representa el 8% de la actividad económica, lo que ocasiona un cada vez más bajo Valor Agregado local y por ende, pocas utilidades se quedan en la región. La infraestructura y las diversas estrategias de localización y competitividad de las empresas en el Parque industrial de Xalapa P.I.X., con su desarrollo constante irá conformando una red más amplia que atraiga la demanda e inversión externa.

El impacto favorable, socioeconómico y científico tecnológico del Parque Industrial de Xalapa es una necesidad inminente para el fomento de la economía y los negocios, incursión en nuevos mercados, la generación de nuevos empleos, sostenibilidad y sustentabilidad de la región. Adicionalmente una externalidad positiva será el flujo de peatones y vehículos; recuperación del espacio público.

Un error común de los planificadores urbanos y otros profesionistas, es creer que los parques industriales son únicamente conformados por Inversión Extranjera Directa, siendo que no hay éxito si no se atiende la inversión directa interna primero, el compromiso de los locales.

Contando con el binomio Inversión Nacional-Extranjera, se permite potenciar y armonizar la actividad local con la economía global de las Empresas micro, pequeñas, medianas y grandes de Xalapa. Esto es, la industria ligera y semi pesada (de baja o nula emisión de externalidades negativas e out-put contaminantes), que se auto regulen y compitan en mercados nacionales e internacionales, pueden mejorar e incrementar gradualmente su presencia por las sinergias y encadenamientos productivos de alto valor agregados, derivados de relaciones entre las empresas de alto perfil nacional e internacional, la cercanía física y gestionada de la investigación y desarrollo abundante en Xalapa (525 investigadores, 27 institutos, centros de investigación y laboratorios), y por la simbiosis

productiva única de productores artesanales y empresariales, que beneficia en cuantía a ambos grupos.

En cuanto a la localización del P.I.X., es obvio que un parque industrial en Xalapa la capital del Estado, representa un beneficio en términos de ubicación respecto a las distancias relativamente cercanas al mercado nacional por las principales rutas carreteras, distribuidores logísticos de materias primas y mercancías. Como lo son Puebla a una distancia de 180 km y un mercado de 6 millones de habitantes. El Distrito Federal y Estado de México a una distancia de 300 km y un mercado de más de 25 millones de habitantes.

En tanto que a nivel estatal a tan sólo 102 km de Xalapa se encuentra uno de los principales puertos de México en la ciudad de Veracruz, a una hora, entrando a la puerta no sólo del mercado regional de poco más de 1 millón y medio de habitantes, sino entrando a los mercados internacionales a través del comercio exterior. Terreno favorable en cuanto a tamaño, acceso, precio y localización,

- Acceso o posibilidad de generar depósitos y fuentes de energía,
- Cercanía al transporte y mano de obra,
- Proximidad a los mercados o áreas de servicio,
- Posibilidad de favorecerse de servicios de impuestos y aranceles, y
- La disponibilidad de los servicios públicos y otros de apoyo que son esenciales para la operación exitosa de una planta y espacios de venta de sus productos.
- Compatibilidad con los ambientes natural, construido y social, y la aceptación de las comunidades relacionadas.

Frente a la realidad contundente e incluso devastadora del cambio climático, la responsabilidad empresarial de la instalación del P.I.X. es el mayor conocimiento acerca de los efectos para la sociedad, salud pública, ecosistema y medio ambiente, cultura e industria a la vez, en especial en cuanto al efecto sobre el aire, sonido, agua y tierra que puede ocurrir negativamente si no existe una planificación sólida de las áreas industriales.

La localización óptima dependerá adicionalmente de la voluntad de las comunidades de las ciudades relacionadas a la región Xalapa, para más que tolerar, beneficiarse de las alteraciones en la forma de ruido, tráfico, olores y la presencia física de las grandes instalaciones en sus zonas urbanas, que serían trasladadas al P.I.X. Proporcionalmente y de

igual importancia será medir y prevenir de forma real y convincente para los interesados y relacionados con la instalación del P.I.X. de los peligros que representan muchas operaciones industriales.

Ciudades y zonas rurales, sociedad e industria han ganado experiencia con las inversiones de las operaciones rutinarias de control de contaminación y eliminación de desechos, respuesta a los accidentes y actividades de limpieza. En México, país donde se ejecutan las normas ambientales, el control de la contaminación representa más que un costo, se trata de una sana inversión, conocida e importante, posible de fomentar con incentivos fiscales.

Al hacer el estudio de la industria, empresas y talleres que se localizan en las zonas urbanas de la región entorno a Xalapa, es evidente su inviabilidad ecosistema y de desarrollo sustentable y sostenido que representa tener industria de este tipo en zonas habitadas. El impulso desde el gobierno en sus tres órdenes para el fomento de la industria, las empresas y toda la economía, debe ineludiblemente fomentar que las compañías, talleres y empresas busquen nuevos sitios que les favorezcan a los empresarios pero a la vez beneficien al tránsito ligero en la ciudad, la urbanidad y civilidad libre de contaminantes.

En claro, el P.I.X. no tan solo requiere de su fomento en cuanto a rentabilidad que depende de los empresarios, sino que requiere del gobierno en sus tres órdenes como medida de liberación de impactos ambientales y cargas ecosistémicas negativas, ya que si consideramos a las zonas urbanas densamente pobladas de la región Xalapa, estos serían lugares que tienen fragilidades ambientales especiales que requieren medidas extraordinarias para proteger su calidad ecológica y ambiental, por tanto se vuelven menos atractivos, económicamente si los empresarios deben pagar por tales servicios ambientales. En cambio, el P.I.X. preplanificado con favorables servicios ambientales, con sistemas de tratamiento y eliminación de desechos y otras infraestructuras necesarias, ofrecen importantes ventajas.

Se han identificado algunas aéreas disponibles para la instalación de infraestructura de tipo industrial dentro de la superficie xalapeña que en su región suma más de 800 mil habitantes, ellas son aéreas de tierras ejidales con ciertas ventajas como son grandes extensiones de tierra compacta, con documentos que acreditan la propiedad, terrenos cercanos a infraestructura carretera, así como en algunos casos terrenos de Propiedad Privada, entre ellos:

El Tronconal que se encuentra ubicado en la salida Xalapa por el camino al Sumidero, la superficie identificada actualmente se encuentra en trámite de cambio a propiedad privada, a un precio promedio de \$232.00 por mts<sup>2</sup>. Sin embargo una de las externalidades negativa con las que cuenta es que el área esta densamente poblada con asentamientos irregulares así mismo su topografía es sinuosa y no se identifican aéreas compactas que se puedan sumar al proyecto.

El Castillo, se encuentra ubicado por la salida de Xalapa por la avenida Antonio Chedraui Caram, a un costado de Plaza Kristal, a tan solo 15 kilómetros minutos del centro de Xalapa. Cuenta con amplia disponibilidad de terrenos a borde de carretera, muy cercano al entronque del libramiento a Xalapa, se han identificado aéreas compactas identificadas a una topografía ondulada poco pronunciada con aéreas planas y aunque el ejido no ha iniciado trámites de dominio pleno existen certificados parcelarios que acreditan la propiedad y jurídicamente validos para el establecimiento de contratos de diversa índole. Sin embargo algunas de sus externalidades es la especulación que existe en la zona por los terrenos compactos de trazó plano llegando a cotizarse hasta \$450 mt<sup>2</sup>, así como algunas dificultades de disponibilidad de agua en el mediano plazo.

Las Cruces, se encuentra ubicado a un lado del ejido el Castillo, a una distancia aproximada de 18 kilómetros del centro de Xalapa, cuenta con bajos niveles de concentración de población, así como amplia disponibilidad de recursos naturales como el agua y la flora, buen sistema de transporte y accesos cercanos a la carretera, no existe especulación por lo que se pueden negociar con los ejidatarios, y no tiene dificultades de asentamientos irregulares. Un riesgo que pudiera existir es que no poseen trámite de dominio pleno.

Finalmente la inversión propuesta es prácticamente homogénea como las utilidades derivadas para el sector empresarial en cada una de las opciones antes citadas. Sin embargo, en el contexto local de Xalapa la mejor localización no destacaría por la cercanía con la producción, sino, por la cercanía al mercado o demanda, es decir a los consumidores. Justamente como sucede en la ciudad, que es un centro regional de mercado.

Según quien describe en base a estudios extensos, la mejor localización del P.IX. sería en los límites de los municipios de Xalapa y Coatepec, a un costado del museo de Transporte, posible Word Trade Center, y sobre la avenida Bolivia, allí habría de emplazarse el centro comercial y de negocios, concentrador y expositor de la aglomeración artesanal-empresarial

del P.IX. Parque Industrial de Xalapa, una muestra permanente, gestión constante y centro de negocios de nivel local e internacional.

Con un estacionamiento subterráneo y de superficie para los clientes al frente con la avenida Bolivia, detrás del centro comercial y de negocios, se emplazarán las naves industriales, laboratorios de investigación y desarrollo, con salida hacia la carretera Xalapa-Coatepec. Toda la fuerza laboral estaría sumamente bien interconectada al medio urbano, lo mismo que las materias primas y bienes finales.

Esta localización, es la óptima para las empresas y talleres artesanales que se encuentran en el medio urbano de Xalapa, Coatepec y su región, la Inversión Interna Directa, que al localizarse en el P.IX. Parque Industrial de Xalapa, generaría un importante mercado nacional e internacional.

Cualquiera que sea la inversión seleccionada para localizar el PIX Parque Industrial de Xalapa, su construcción debe ser un proyecto conjunto, incluyente y coordinado entre empresarios, artesanos y el gobierno.

Podrían emplazarse cómodamente, con ventajas comparativas y competitivas previstas y atractivas para nuevas inversiones externas. El trabajo, está comprobado en todos los estudios serios sobre el tema, solo es valioso y apreciado por el trabajador si es copartícipe y corresponsable de la industria a la que pertenece. El trabajo, la producción y el empleo se potencian y aumentan con esta tipología de P.IX. propuesto.

El P.IX. Parque Industrial Xalapa, contaría con Aeropuerto, helipuerto, hoteles de lujo, centro de negocios, elegantes cuerpos de agua, áreas verdes, extensa área comercial con elegante accesible, estacionamiento de clientes, hospital, campo de de golf, amplio recinto fiscal. Parque de maniobras con estratégico estacionamiento y cómodo hospedaje de los transportistas.

Más empresas, más trabajo y valor agregado, menor dependencia de la actividad terciaria, organización de la producción, incursión en nuevos mercados nacionales e internacionales, vinculación con centros de investigación y desarrollo de procesos y tecnologías, orden urbanístico, entre otros beneficios, es lo que promovería el P.IX. Parque Industrial de Xalapa.

## **7 Conclusiones a lo propuesto: *incitación sociocultural e histórico-política***

En conclusión, los autores piden a los interlocutores que tomemos conciencia social propositiva, pues toda crítica sin propuesta es estéril, Xalapa 20-20 promueve una solución realizable en 8 años de arduo trabajo. También por favor tomemos en cuenta que en Xalapa hay alarmante cantidad que va en aumento de: material particulado suspendido en el ambiente, polvo y humo acumulado en el aire para la ciudad, de mismo modo la contaminación acústica y lumínica ocasiona trastornos en las personas, pero también en muchas especies animales y plantas, que provocan a su vez problemas para las personas; además, de la gran cantidad de energéticos desperdiciados. El gasto económico y energético es muy alto, pero lo más preocupante es el costo humano que acarrea el tráfico estancado en la ciudad.

Existe un deterioro de la actividad económica debido a que la gente no llega a consumir o transportar los productos y servicios, ya que no puede circular ni estacionarse; hay un paro económico que tiende a la afección de la calidad de vida derivada del creciente tránsito vehicular y los embotellamientos; así como la contaminación, escasez de agua y constantes pérdidas ecológicas y sociales.

Hay desperdicios de áreas urbanas públicas y privadas, no hay espacios funcionales para caminar ni circular; la extrema carencia de cultura vial y cívica, culmina en detrimento de la actividad social, y genera una inevitable psicosis ciudadana, traducido en exacerbación con el más próximo y violencia en muchos tipos, trayendo consigo un fatalista panorama de decadencia y caos.

En este marco de referencia y contexto, cada vez menos favorable, es importante una reflexión histórica-cultural, que nos indica que la principal actividad socioeconómica de Xalapa debería ser de bajo impacto negativo socioambientalmente, esto es el comercio. No siendo una zona altamente industrial o de industria pesada, se esperaría tener bajos niveles de emisiones contaminantes pero el tráfico estancado hace las veces de alta concentración industrial.

El comercio debería, paradójicamente ser pilar y fomento del desarrollo sustentable de Xalapa, pero es justo lo contrario, porque las autoridades no han podido comprender lo que significa estar en una zona comercial, como bondad histórica, ya que esto viene desde que

eran cuatro pueblos Totonacas autóctonos que los Aztecas llegaron a dominar; por ello fue desde sus inicios en 1313 una zona comercial de intercambio y de tributos. Esto es, desde que llegan los colonizadores y durante la época precolombina la zona xalapeña subsistía primordialmente del intercambio; éste atributo de igual forma en tiempos de la revolución hasta hoy día se ha venido acentuando y consolidando al comercio como apartado socio-histórico fundamental del “Camino de las Ventas”, que prevalece y sostiene la economía Xalapeña actual.

La principal actividad económica de Xalapa tiende en la actualidad a hacerla una ciudad intermedia y es importante hacerlo notar porque siendo un lugar central de múltiples pueblos y ciudades la población de la región que acude en cuantía a Xalapa crea y fortalece los mercados de intercambio; dando como resultado, **que se densifique tanto el tráfico.**

Gente de toda el área metropolitana de Xalapa y otras zonas aledañas en la región; fundamentalmente de Banderilla, Coatepec, San Andrés Tlalnahuayocan, Teocelo, Naolinco, entre otras muchas localidades; llegan a realizar trabajo, intercambios comerciales, acuden a la escuela y otro sin fin de actividades económicas y sociales que se gestan dentro de la ciudad, sin las que no subsistiría.

Aunado a ello la falta de civilidad socializada; como el uso en exceso del automóvil, los malos hábitos ciudadanos relacionados a conductas de tránsito vehicular, y la falta de alternativas eficientes de transporte público, provocan la saturación de las calles y avenidas, con ello mermas y pérdidas cuantiosas día con día.

La ciudad de Xalapa es una zona intermedia **y hay que rescatar y resaltar esa cualidad;** hay que fortalecer la actividad socioeconómica sin incidir más en el abuso del automóvil.

La zona comercial por excelencia y típica de la ciudad sigue siendo “el centro histórico”, pese a que han aparecido hitos urbanos importantes como las plazas comerciales tipo *mall*, el centro de Xalapa no es tan solo el icono identitario local y el que más atrae a gente foránea, es también el que permite la inversión y gasto regional de capital para que permanezca en la localidad; que se reproduzca en Xalapa y no fuera de la región.

La solución planteada no aspira a estar completa, ni mucho menos es definitiva, lo que si conforma es una base sólida de partida al dialogo y la construcción conjunta, partiendo como iniciativa de crecimiento, solución y modernidad en Xalapa la presente propuesta,

como ya se ha hecho mención; cuenta con seis proyectos fundamentales y muchos más derivados que habrían de desarrollarse a partir de hoy y hasta el año 2020.

La conjunción de todos los proyectos enunciados permite un desarrollo en la calidad de vida del ciudadano, sin distinciones físicas y sociales como es el caso de discapacidades de cualquier tipo. Además de que puedes estar en prácticamente cualquier parte del centro histórico de Xalapa y llegar fácilmente de Banderilla a Coatepec; incluyendo localidades circunvecinas o bien colonias dentro de Xalapa, sin tener ningún conflicto porque todo el sistema de transporte es óptimo, comodo y seguro.

Estos seis subproyectos medulares de Xalapa 20-20, acompañados de los ineludibles y vitales proyectos relacionados como por ejemplo el Puente Vehicular de los Lagos del Dique, puentes peatonales en muchas calles y avenidas, en vez de la apresurada y hasta torpe decisión de armar a los altamente cuestionables agentes de transito, habríamos de formar un cuerpo de carabineros de Xalapa semejantes a los de la República de Chile en vez de Transito Municipal o del Estado, sistemas de seguridad pública y vial por circuito cerrado en toda la ciudad operado por los carabineros educados en carreras técnicas en universidades públicas y privadas, el Parque Industrial Xalapa (P.I.X.) a lado de un Cluster de Universidades Privadas de Xalapa, vita y ciclo pistas cubiertos del sol y de la lluvia bajo el Sistema Peatonal de Transporte, funiculares uno desde la USBI hasta el cerro de Macuiltepetl, o en el centro de la ciudad, otro desde la estación terminal del metro bus en Banderilla hasta Naolinco. Los proyectos de reciclaje y manejo de residuos que serían fuente de empleo en zonas marginales que producirían bienes como papel, cartón, bionergéticos, compostas, etc.

Estos y más proyectos que se están sumando a la propuesta Xalapa 20-20, es un “diseñar” (soñar y diseñar) la realidad que queremos e impulsamos para nuestro propio beneficio y de las generaciones venideras. No solo en Xalapa, sino de impacto ecológico-ambiental, socioeconómico y psicosocial desde lo local hasta lo global, “actuar localmente y pensar globalmente”, transformarnos y transformando nuestro conducir y dirección cívicas, en una sola pero diversa, multicultural, estética y bella realidad.

Hemos iniciado una campaña “sutil”, cívica en los medios electrónicos y redes sociales como Facebook , Twitter y Youtube.

Para mayor información consulte estas páginas:



Xalapa Veinte Veinte:  
<http://facebook.com/xalapa.veinteveinte>



xalapa2020:  
[@xalapa2020](https://twitter.com/xalapa2020)



Canal Xalapa2020:  
<http://www.youtube.com/user/Xalapa2020?feature=plcp>

## **Bibliografía**

BOISIER Etcheverry, Sergio

(2001). *Crónica de una muerte frustrada: el territorio en la globalización*. Santiago de Chile, Y una conferencia dictada en el Instituto de Postgrado en Estudios Urbanos, Arquitectónicos y de Diseño. Universidad Católica de Chile.

(2000). *Bioregionalismo: la última versión del traje del emperador*. Talca: Revista Universum N° 15. Universidad de Talca.

(1999). *El desarrollo territorial a partir de la construcción del capital sinérgico. Una contribución al tema del capital intangible del desarrollo*. Santiago de Chile: Publicado en el libro: Instituciones y actores del desarrollo territorial en el marco de la globalización. p. 273-298. Ediciones Universidad del Bío Bío en coordinación con ILPES-CEPAL.

(1998). "El Desarrollo territorial a partir de la construcción del capital sinérgico". ILPES, Santiago de Chile.

CAPRA, F. BOHM, D. DAVIES, P. LOVELOCK, J. Y OTROS

(1999). *El Espíritu de la Ciencia*. Barcelona, España: Editorial Kairós.

(1998). *El punto Crucial. La necesaria visión de una nueva realidad. Unareconciliación entre ciencia y espíritu humano para hacer posible el futuro*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Troquel,.

CASTELLS, Manuel (1998). *Globalización, tecnología, trabajo, empleo y empresa*. Publicado por la revista virtual "La factoría número 7. En: <http://www.lafactoriaweb.com/default-2.htm>

DE MATTOS, Carlos A.

(2002). *Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el gran Santiago ¿una ciudad dual?*. Santiago de Chile: Publicado en la Revista EURE, número 85,p. 51-70.

(2001). *Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo*. Santiago de Chile: CD Rom del Programa de Investigación Santiago Metropolitano PISM-DIPUC. Seminario sobre efectos de la globalización en la evolución de Santiago Metropolitano. *Versión revisada y actualizada del artículo publicado en la Revista EURE, número 76, Santiago de Chile, diciembre 1979.*

(1998). *Nuevas teorías del crecimiento económico: una lectura desde la perspectiva de los territorios de la periferia*. Santiago de Chile: Documentos del Instituto de Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile.

1997. *Evolución de las teorías del crecimiento y crisis de la enseñanza urbano-regional*. Santiago de Chile: Documentos del IEU. Serie Azul N° 15.

ISARD, Walter (1971). *Métodos de análisis regional : una introducción a la ciencia regional*. Barcelona: Con la col. de David F. Bramhall ... [et al.] ; trad. por Depto. de Teoría Económica de la Univ. de Barcelona. Ed. Ariel.

JORDAN, Ricardo y SIMIONI, Daniela (1998). *Ciudades intermedias en América Latina y el Caribe: propuesta para la gestión urbana*. Santiago de Chile: CEPAL-ECLAC. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

MARTÍNEZ Rodríguez, Ronald y DOMÍNGUEZ López, Silvia Asunción.

(1992). *La planificación regional y el desarrollo*. México: Primera edición Instituto de Investigaciones y Estudios Superiores Económicos y Sociales de la Universidad Veracruzana; IIESES. Cuadernos del IIESES N°36. Universidad Veracruzana.

(1991). *La planificación regional y urbana en México. Reflexiones sobre su teoría y su práctica*. México: Primera edición: Instituto de Investigaciones y Estudios Superiores Económicos y Sociales de la Universidad Veracruzana; IIESES. Cuadernos del IIESES N°35. Universidad Veracruzana.

POLÈSE, Mario.

(2001). *Cómo las ciudades producen riqueza en la nueva economía de la información: desafíos para la administración urbana en los países en desarrollo*. Santiago de Chile: ISSN 0250-7161 versión impresa. EURE (Santiago) v.27 n.81

(1998). *Economía urbana y regional: introducción a la relación entre territorio y desarrollo*. Puebla, México: Trad. de Germán Pérez Galicia, Salvador Pérez Mendoza. Cartago Libro Universitario Regional.

RIVERA Álvarez, Fernando (1987). *El urbanita. Política y urbanismo*. México: Secretaría de Educación Pública; SEP. Primera edición.

SASSEN, Saskia (1999). *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. Argentina, Princenton University Press: Ed. EUDEBA Universidad de Buenos Aires.

VAZQUEZ, Barquero, Antonio.

(1988). *Desarrollo local. Una estrategia de creación de empleo*. Madrid: Ed. Pirámide.

(1988). *El desarrollo endógeno y la estrategia de desarrollo local en España*. San Sebastián en El papel de las instituciones locales en el apoyo a la actividad económica: Ed. Universidad del País Vasco.

