

## EN TORNO A LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD Y DE LA ORGANIZACIÓN COOPERATIVA

Por Luis E. HEYSEN \*

La manera corriente de tratar el tema que nos ocupa consiste en prestar especial atención a la realidad social del desarrollo de la ciudad y a la responsabilidad social para solucionar sus problemas levantando a la comunidad sin dañarla.

Es un hecho social que la casa o choza de carrizo o zacate fue la morada del hombre que viviera en el campo precolombino. Casa sobre casa, en hileras o en media luna, las chozas o bajíos en forma de campana, constituyeron las rancherías en donde las familias se apiñaban o asociaban para habitar y comerciar. Así convivieron los primeros moradores del agro precolombino "comiendo más por satisfacer el vientre, sin hartarse, que por conservar, como hombres, la vida", según el relato del capitán Alonso de León, cuyo nombre está unido a la historia de ciudades mexicanas.<sup>1</sup>

Empero, sobrevienen los factores dinámicos de la evolución con sus cambios y sus ideas sociales de mudanza —dejando atrás cuadros de violencia, hostilidad y destrucción—, y, entonces, trocose aquel indiano morar en poblados y aldeas que sin tergiversar las determinantes socio-económicas, más sujetándose al economismo histórico y a la evolución sociológica, dan vida a la ciudad que se organiza ya a la vera de los caminos que andan, o rutas de paseo y de comercio entre uno y otro pueblo que son los ríos, u ora fundándose en el corazón mismo de los valles ubérrimos para en el curso y decurso de los tiempos, pasada la emancipación y la independencia, en pleno siglo xx, alcanzar su periferia tumultuaria.

Se echa de ver a través de los caracteres genéricos del desarrollo, cómo el habitar, edificar, producir, consumir, pensar, sentir y querer del hombre nos

\* El autor es Experto Internacional de la Organización de las Naciones Unidas.

<sup>1</sup> Lic. Rodrigo Mendirichaga, *Orígenes y Formación de Nuevo León*, Ediciones Pauraque, Monterrey, N. L., 1954.—Lic. Santiago Roel, *Nuevo León. Apuntes Históricas*, 5ª ed. Monterrey, N. L., 1955.

conduce al punto de partida de una ciudad, es decir, al nacimiento de la comunidad urbana. A pesar de que la semblanza o el bosquejo no permiten que el panorama socio-histórico nos presente en todos sus aspectos los trazos de la evolución, adviértese que existe una conexión inescindible entre el valle que habrá de alimentar a la ciudad y la ciudad que deberá consumir lo que el valle produzca; si consideramos la relación existente entre la madre tierra y el hijo de la tierra, es difícil descartar el vínculo inseparable que une a la ciudad con el valle que satisface las necesidades de su población. Sabemos cuál es la importancia y qué alcances tiene esta relación. La historia de las ciudades está llena de ejemplos que ilustran sobre el acierto de seguirla al pie de la letra. Cada vez que fue respetada tuvo lugar la fundación de ciudades pujantes. Las ciudades así nacen, hechas por el hombre que en ellas edifica su morada a fin de encontrar el estar-bien o bienestar del hombre entre los hombres, o, lo que es lo mismo, se fundan para la convivencia pacífica en los más altos disfrutes.

Sin embargo, los problemas ciudadanos comienzan a agudizarse con el descubrimiento y empleo de la máquina a vapor que dió origen al desarrollo fabril y al inusitado crecimiento de las comunidades urbanas. El establecimiento multánime de fábricas en la periferia de la ciudad resta suelos de cultivo a la actividad agrícola-ganadera; de otro lado, el éxodo rural despuebla el agro para superpoblar la ciudad. En esta forma paradójica una consecuencia ineluctable del desarrollo en gran escala de la industria y del comercio son los problemas ciudadanos. Duele tomar el ascua por donde quema.

Mas hay otra cosa. A su turno, el enorme crecimiento de las ciudades encuentra su razón de ser simultáneamente en los progresos de la vida agrícola ganadera. "Cada tipo de trabajo agrícola —noticia Roberto Agramonte— proporciona empleo automáticamente en la ciudad a uno o más trabajadores." Ciertamente, existe una relación entre el desarrollo nunca visto de una ciudad y el auge que cobra la agricultura. "En efecto, el hombre que siembra trigo o se dedica a la ganadería necesita, dentro del régimen complejo de maquinaria de hoy, de otros tantos hombres que muelan o empaqueten los alimentos en las fábricas de la ciudad; a su vez hacen falta más empleados en los ferrocarriles para transportar de un lugar a otro los productos maquinofacturados, y más empleados también en los bancos e instituciones de crédito. Las industrias se concentran en las grandes ciudades; y el comercio, con sus líneas de transporte por ferrocarril y por barco, tiene en éstas su centro distribuidor. Cada nuevo foco de producción origina una nueva ciudad." <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Profesor Roberto Agramonte, *Introducción a la Sociología*, Cultural, S. A. La Habana, 1947.

Con todo, cabe señalar que cualesquiera que sean las dependencias recíprocas hay sus diferencias particularísimas entre la agricultura y la industria. Por de pronto, nos interesa apuntar que de la tierra no se produce ni se pueden fabricar tierras, aunque la ciencia agronómica contemporánea esté haciendo milagros. Aceptado que sea fácil cultivar claveles sin tierra; pero, por desgracia, no sería dable generalizar la experiencia hasta obtener opimas cosechas de trigo, arroz, maíz, ajonjolí o algodón. Asimismo, no es idéntica la órbita del hombre que trabaja en una y en otra actividad, como tampoco sería dable equiparar la urbe y el campo. A quien, llevado por el entusiasmo, tratara de confundirnos lo llevaríamos a su vez a los dominios de la Sociología Rural, convencidos de que nos dejaría en paz.

Ahora bien, el crecimiento extraordinario de una ciudad tumultuaria es el resultado de una concentración industrial con decisiva influencia sobre lo agropecuario. Hay variaciones en el acceso y variaciones en el valor de la tierra, independientemente de la valuación de su fertilidad. Por lo tanto, la agricultura y la ganadería experimentan desplazamientos en tanto opera el gigantesco crecimiento industrial ciudadano.

Tales efectos están sujetos a leyes de desarrollo, una de las cuales fue descubierta de una manera clásica por el economista alemán Juan Enrique Von Thünen, en 1826, es la Ley de atracción del mercado fundamentada en su libro *El Estado Aislado en sus Relaciones con la Agricultura y la Economía Nacional*. Las grandes ciudades, según Von Thünen, determinan los cultivos, puesto que existe una dependencia entre la distancia del mercado y la elección del cultivo, o, lo que es lo mismo, una selección racional del lugar de producción.

Planteando el problema en términos puros, crea el sabio economista la hipótesis del *Estado aislado* y supone una gran ciudad situada en el centro de una fértil llanura que está integrada por tierras iguales y se pierde a gran distancia la ciudad en un páramo sin cultivar que la separa del resto del mundo. La única unidad de ese Estado aislado había de producir para el país todos los productos de la industria, mientras que el campo habrá de suministrarle los elementos de sustento. En las inmediaciones de la ciudad habrían de cultivarse aquellos productos de mayor peso, con relación a su valor, o que exijan mayor espacio de almacenaje y cuyo transporte a la ciudad sea costoso, que no puedan ser producidos por las zonas alejadas; así como aquellos productos expuestos a fácil descomposición y que deban consumirse frescos.

A mayor distancia de la ciudad, deberá la tierra limitarse a producir aquellos artículos que en relación con su valor tengan un mayor precio de coste.

Por esta razón estableció Von Thünen su clásica teoría de los *círculos*

*concéntricos* bien delimitados alrededor de la ciudad, en los que esta o la otra especie constituyan el cultivo principal. Y como en cada cultivo se cambia la forma de la economía, cada círculo tendrá un sistema económico diferente.

Partiendo de estas bases, el economista alemán enuncia seis círculos: el de la economía libre (venta de plantas finas de jardinería, heno y paja, leche fresca, compra de abonos de la ciudad), economía forestal, economía de cultivos alternos, economía de barbecho anual, economía de rotación trienal y economía pecuaria. Los círculos de Thünen no parecen en realidad tan definidos como el ejemplo citado porque en ninguna parte es tan igual el suelo, porque en la realidad no existe un solo mercado sino varios y porque no sólo los caminos naturales, sino los artificiales, modifican grandemente el cuadro trazado. Sin embargo, el principio establecido por Von Thünen conserva su fuerza reguladora, como lo prueba el constante desplazamiento de los costos de producción bajo el influjo de las comunicaciones. Basta citar la extensión de las zonas de producción lechera y de legumbres alrededor de las grandes ciudades y el desplazamiento de la ganadería extensiva para corroborarlo.<sup>3</sup>

Explicado así el más persistente efecto de una gran concentración urbana sobre las actividades de la agricultura y de la ganadería, quizás sea el momento de examinar cómo imprime su sello el Distrito Federal conforme a lo expuesto. En efecto, el Distrito Federal es el más notable caso de concentración urbana en la Unión Mexicana; si partimos del año 1910, en que la gran urbe sólo contaba medio millón de habitantes y mencionamos que en 1956 se ha superado la cifra de cuatro millones de habitantes, nos encontramos ante una comunidad urbana que se levanta en el escenario del mundo para constituir uno de los centros de atracción; pero, al mismo tiempo, proyectando en toda la esfera de su influencia económica marcados efectos. Dentro de esta evolución, el Distrito Federal desenvuelve sus actividades económicas según la atracción del mercado cuya importancia proviene del costo del transporte aun cuando influyen igualmente las variaciones de la cantidad de trabajo requerido por hectárea en los diversos productos. Tendería a estar circundado por zonas, si los costos de transporte fueran el único factor que se tuviera en cuenta en la localización. La más cercana sería la industrial; la segunda, la de los productos de mayor rendimiento y de más difícil concentración. En la zona más inmediata se hallaría la producción industrial, con un alto rendimiento por unidad de terreno ocupado, alejándose la ciudad a medida que creciera ese rendimiento. Más allá de la zona industrial se encontrarían las explotaciones lecheras, es decir, que teniendo el Distrito Federal como centro o gran mercado, las zonas queda-

<sup>3</sup> W. Wygodzinski, *Economía y Política Agraria*, 2ª ed. Colección Labor, S. A. Barcelona, Madrid, Buenos Aires, Río Janeiro, 1942.

rían localizadas en *círculos concéntricos* si los costos absolutos dependieran en absoluto de las distancias; pero aquí también, de hecho, los transportes resultan menos caros a lo largo de las líneas de tránsito principal: ferrocarriles, carreteras. Consecuentemente, las zonas tienden a alejarse del gran mercado que es el Distrito Federal a lo largo de las arterias que abastecen. Esta ley se cumple, verbi gracia, en el abastecimiento de leche fresca. El cuadro de distancias que sigue demuestra la tendencia de la evolución, en lo que se refiere a la localización de la industria lechera que abastece a la gran ciudad. Se advertirá cómo los centros de abastecimiento lechero del Distrito Federal tienden a alejarse. Obsérvense las distancias de Querétaro (308.6 km.), Apaseo el Bajo (351.3), Celaya (362.8), León, Gto. (495.0). El cuadro de distancias comprende asimismo el Estado de Michoacán, en el cual el orden de distancias que siguen es aún más significativo: Jiquilpan (425.4 km.), Saguayo (465.2), Zamora (531.2).

CUADRO DE DISTANCIAS DESDE LA CIUDAD DE MÉXICO O DISTRITO FEDERAL,  
A SUS CENTROS DE ABASTECIMIENTO DE LECHE FRESCA

Estados		Kilómetros
De		
México, D. F., a:		
México	TOLUCA	Lerma 66.3
		Cuautitlán 33.0
PUEBLA	PUEBLA	Balsequillo 134.1
		San Martín Texmelucan 28.5
QUERÉTARO	QUERÉTARO	308.6
	PACHUCA	92.3
HIDALGO		Ixmiquilpan 158.0
		Actopan 118.0
		Tulancingo 104.3
	TLAXCALA	114.9
		San Marcos 163.6
		Apizaco 133.7
TLAXCALA		Zacatelco 12.5
		Nativitas 90.0
		Huamantla 163.6
	GUANAJATO	Apaseo el Bajo 351.3
GUANAJATO		Celaya 362.8
		León 495.0

Estados		Kilómetros	
MORELOS	CUERNAVACA	75.0	
GUERRERO	Iguala	195.6	
MICOACÁN	MORELIA	Jiquilpan	425.4
		Saguayo	465.2
		Zamora	531.2

Preocupados por los problemas de la ciudad, hemos considerado indispensable mencionar los antecedentes ilustrativos del Distrito Federal a fin de acordarle mayor objetividad a la exposición de los mismos. Conviene, sí, no pasar a analizar algunos de los aspectos vinculados con este tema, sin antes referirnos a la necesidad de acordarle intervención decisiva a las soluciones planificadas. Nunca se procederá con más eficacia a la solución de los problemas ciudadanos que cuando se vaya hacia ella poniendo en marcha los principios de la planeación democrática. Cuando se vive en una época como la nuestra no se cree más que la actividad económica sea de regulación automática ni que los problemas ciudadanos puedan resolverse sin la intervención de un pensamiento planificador. La sociedad económica del siglo XIX ha quedado atrás en la historia. La sociedad económica del siglo XX no puede apoyarse en las suposiciones de aquella que fueran aceptadas sin discusión por la mayoría de los economistas del pasado siglo. En consecuencia, si los problemas en sí mismos generan la continua paradoja de la pobreza en medios casi vírgenes como los nuestros, constituyen evidencia de que los problemas no pueden solucionarse a sí mismos, ni que el bien común pueda realizarse sin que la vida de la comunidad entera trace un plan o un propósito regulador que ponga fin a las grandezas y miserias que padecemos.

Es obvio que el tipo de planificación democrática que deba resolver los problemas ciudadanos comience necesariamente con formulaciones o reglas generales que servirán para precisar los contornos externos dentro de los cuales la iniciativa privada tiene que operar y más allá de los cuales es improbable que se perjudique el bienestar público o estar-bien del hombre entre los hombres.

Poco a poco la ciudad, así, reconocerá que sus problemas, aunque demasiado profundos y demasiado amplios en su abarcamiento planificador, tendrán que desembocar gradualmente en una solución con plan integral.

Sentadas estas premisas, para que este alcance con miras al enfoque de fondo disponga de otra unidad de medida trataremos el caso de la ciudad

de Monterrey que, con el sesgo de sus características a la corta o a la larga, repetirá agravadas en mucho la problemática del Distrito Federal.

Aunque se diga y se repita que uno es el caso de la ciudad de México y otro el caso de Monterrey, si no se pone remedio a tiempo a los problemas de ambas ciudades el antecedente seguirá actuando perennemente en todas las ciudades que crezcan de prisa, sin dar oídos al urbanista planificador y en contra de cualquier regulación, proyectándose en el agro mexicano en forma amenazadora para la vida de sus habitantes al no considerarse la cuestión del plan integral.

Se comprenderá mejor esta situación volviendo al caso práctico.

Nos sentiremos sumidos en un maremagnum de confusiones a cual más desconcertante si empezamos el examen ocurriendo al dato, pues en Monterrey también el dato desconcierta.

Será puro y escueto. Refiere el dato que expedicionando hacia el Norte, don Luis de Carvajal halló unos ojos de agua y fundó la Villa de San Luis, hoy ciudad de Monterrey. El hecho se remontaría al año 1583. Agrégase que fue situada al pie de la sierra y a la extremidad noroeste de un inmenso valle. En 1752 tenía 785 vecinos. Refiérese, a propósito de la ciudad, que el consumo del vecindario era "*corto y pobrísimo, no ha habido hasta ahora abasto de carnes y el que se ha puesto al día viene a ser como si no lo hubiera*". En 1827 la población de la ciudad ascendía a 12,000 habitantes. Su mayor parte se dedicaba a la agricultura. Veintiocho años más tarde, en el Apéndice al Diccionario Universal de la Historia y Geografía se anotaba que Monterrey era una de las más hermosas ciudades de la República y la capital de la Frontera, señalada como de segundo orden, teniéndose como de primero a México. Al comenzar este siglo contaba 62,266 habitantes, calculándose que quizás ascendiera la población entonces a 84,000 habitantes; empero el censo de la Municipalidad de Monterrey levantado en 1900 acusa un total de 62,266 habitantes.<sup>4</sup>

Según el dato, el crecimiento poblacional de Monterrey fue acentuándose a partir del año 1910 de la Revolución Mexicana; entonces la ciudad tenía una población de 85,000 habitantes; diez años después, 100,000; en 1940, 192,000 y en la década siguiente 265,000, para alcanzar 450,000 habitantes actualmente.

De la superficie urbana de Monterrey de 3,455 hectáreas, el 12 %, o sean 420 hectáreas lo forman las fábricas de esta ciudad, que hoy por hoy es la capital industrial de México.

No debe extrañarnos, por lo tanto, si completando el dato comentamos

<sup>4</sup> Lic. Rodrigo Mendirichaga, *ob. cit.*—Nuevo León. *Reseña Geográfica y Estadística*, Edit. Librería de la Vda. de Ch. Bouret. París, 23 rue Visconti, 1910.—*Apuntes para el Plano Regulador de la Ciudad de Monterrey*, Inst. de Estudios Sociales de Monterrey, A. C., 1950.