

urbanos inadecuados serán eliminados y se aprovecharán integralmente al ser encauzados debidamente.

7) Y se facilitará el diálogo y la coordinación entre los distintos organismos públicos avocados a los diversos aspectos del desarrollo y mantenimiento de los servicios públicos urbanos, en sus distintas escalas administrativas federal, estatal y municipal.

c) Conceptos básicos: La formalización de la planeación urbana se hace patente con la creación del organismo denominado Plan Regulador, constituido por un conjunto de normas, planes y programas, tendientes a guiar el desarrollo cualitativo y cuantitativo de la ciudad y su área de influencia inmediata, a fin de transformarla en el medio más adecuado para el desarrollo pleno de la comunidad y del ciudadano como parte de ella.

El Plan Director podemos considerarlo como el documento Central del Plan Regulador, en el cuál están contenidas en forma agregada las directrices y orientaciones más generales para los diferentes campos de actividad: industria, vivienda, vialidad, equipamientos, infraestructura, etc.; en este no se pretende entrar a detalle pues eso es propio de los planes sectoriales.

Los planes parciales, es decir los propios de cada uno de dichos campos, que contemplan a corto y mediano plazo a todo detalle, aunado al anterior, constituyen las herramientas de trabajo cotidiano.

Cual es el período rentable de concepción de un plan de desarrollo urbano?; bajo condiciones estandar, es común pensar en términos de un período de vida activa, es decir de 20 a 40 años, en el término de los cuales es posible amortizar casi todos los tipos de inversiones, además de no alcanzar a construir una utopía por la posibilidad de cambios substanciales en las formas de vida de los pueblos.

d) El Plan Director de la Subregión Monterrey: Como dijimos, --

los pronósticos de población para la subregión centro del Estado de Nuevo León, la estiman en aproximadamente 51/4 millones de habitantes a la vuelta de 30 años, los que demandarán una superficie urbana del orden de las 42,000 hrs., de las cuales la vivienda ocupará un 40%, la función industrial un 19%, y la estructura vial un 21%; lo anterior es la composición que arroja la utilización del suelo del plan exápólis 2,000 según la estimación del Plan Director de la Subregión Monterrey (fig. 1), el cual fué concebido atendiendo a la demanda de espacio futura, a las barreras naturales de la localidad, a la vocación de las áreas, a la orientación de los vientos reinantes a fin de disminuir los efectos de la contaminación atmosférica (fig. 2), etc., y sobre todo a una estructura funcional de tipo deferativo escalonada (fig. 3); que contempla básicamente los siguientes aspectos:

La jerarquización del área de influencia óptima, de cada elemento urbano, desde los mas comunes: jardín de niños, plaza, escuela primaria, hasta los mas complicados como centros universitarios, centros médicos, centros cívicos, centros comerciales, etc.

En función de esa área de influencia, y estructurado el crecimiento de la ciudad precisamente en forma escalonada <sup>2/</sup>, que se pretende satisfacer las necesidades de la población de los diferentes niveles, procurando evitar los largos recorridos, los tiempos perdidos y los gastos inútiles.

En función de lo anterior, y tomando en cuenta además la infraestructura en forma radial con que cuenta la ciudad actual, se concibió la mancha urbana futura, en forma de una flor gigante de cinco pétalos, formando un grupo de cinco zonas urbanas alrededor de la ciudad actual, en una distancia de 15 Kms.

2 / El escalón doméstico esta constituido por un grupo entre 80 y 200 familias; el barrio esta formado por un grupo entre 800 y 2000 fams; la "ciudad óptima", que concentra de 10 a 18 barrios (16,000 a 20,000 fams) constituye el tamaño en que se incurre en el menor costo físico; y el mayor de los escalones considerados, es la "ciudad federación", donde habitan de 90,000 a 300,000 familias.

e) El Plan Vial al año 2000: Uno de los puntos relevantes en la concepción del plan Exápolis 2000 es la forma de funcionar en cuanto a los movimientos de la población y mercancías, para lo cual se procedió a estimar los recorridos lógicos de la población activa y estudiantil, de sus lugares de residencia a los de trabajo y estudio, y a cuantificar mediante proyecciones, la magnitud del tránsito de paso, todo lo cual traducido finalmente a número de carriles define la estructura vial a futuro.

La estructura vial de Exápolis 2000 (fig.4) persigue varias finalidades básicas: Tener una relación entre los lugares residenciales y de actividad de la población, de tal manera que permitan un desplazamiento eficiente y agradable, contar con rutas adecuadas para la entrada y salida de mercancías, y evitar que el tránsito de paso y extraurbano entorpezcan la movilidad interna.

Cumplir con estos propósitos que lo que determinó que la estructura vial se concibiera a base de tres anillos de circunvalación (Anillo Intermedio, Periférico, y Arco Vial), y seis ejes principales norte-sur y este-oeste, que convergen en la ciudad actual. Por lo que respecta a las áreas para la expansión urbana, su estructura se concibe generalmente a base de ejes longitudinales que también convergen en la ciudad actual, para lo cual se aprovechan en muchos casos las carreteras ya existentes, el resto de su estructura lo constituyen las arterias normales a esos ejes.

Cabe repetir que debido a la forma en que están estructuradas las zonas, se deriva una vialidad que reduce al mínimo indispensable los desplazamientos de la población futura fuera de cada escalón urbano, debido a que la gente encuentra la satisfacción de la mayoría de sus necesidades dentro de los escalones más pequeños, por lo que en estos casos no requiere moverse por medios mecánicos.

3) Fórmulas de Implementación: Leyes Reglamentos y Especificaciones Técnicas.

A esta altura debemos recordar que no basta la elaboración del plan por brillante que sea, para resolver los problemas

urbanos, sino que es menester aplicarlos en forma persistente y perceptible, a fin de conseguir el objetivo establecido.

a) Urbanismo Activo: Función de muy particular importancia desempeñan en esta actividad los organismos oficiales promotores y realizadores de obra pública, a los diversos niveles administrativos; la obra pública bien sea municipal, estatal o federal, debe estar orientada en el plan General de Desarrollo Urbano, para lo cual es preciso que tengan conocimiento absoluto de su contenido, significado y trascendencia.

Desde la localización de una pequeña plaza de barrio, de un mercado, un hospital, una escuela, la construcción de un paso a desnivel, de un puente, de una subestación de energía eléctrica, de una línea de transmisión, de un gasoducto, de un acueducto, de una vía férrea, etc., etc., son construcciones que pueden cambiar radicalmente la fisonomía de un sector de la ciudad.

b) Urbanismo Pasivo: Por otra parte, y de no menos importancia, todas las iniciativas particulares para la realización de edificaciones de carácter comercial, industrial, edificios de departamentos, instituciones bancarias y financieras, fraccionamientos residenciales en todas sus categorías, etc., etc., constituyen el conjunto sobre el que se debe actuar desde el momento en que se solicita el permiso de construcción, a fin de que uno por uno, vayan delineando el carácter de la zona, de acuerdo a las recomendaciones generales del plan.

c) Ley de Planificación y Urbanización en el Estado: El Congreso del Estado de Nuevo León decretó durante 1968 la actual Ley de Planificación y Urbanización del Estado declarando de utilidad pública la planificación y urbanización de los municipios del Estado de Nuevo León, así como las obras y mejoras públicas que deban realizarse de acuerdo con los pronósticos de dicha ley, y las expropiaciones de bienes de propiedad privada, indispensables para su realización.

Crea para su consecución y como parte de la administración pública, un organismo rector de todo lo relacionado con la planificación y urbanización en el Estado, que se denomina Consejo Estatal de la Ciudadanía<sup>3/</sup> con una serie de funciones específicas, y para el desempeño de las cuales contará con una Comisión Ejecutiva del Consejo Estatal de la Ciudadanía<sup>4/</sup>.

Para la mejor realización de sus actividades la Comisión Ejecutiva contará con dos Comités de trabajo, el Comité de Planificación, y el de Urbanización<sup>5/</sup>, y además la Comisión designará dos directores, uno para cada actividad, en el Estado.

Entre una larga serie de funciones que le establece la Ley a la Comisión Ejecutiva, figura la fracción IV del Artículo 7o. que textualmente le confiere: "Aprobar el trazo o apertura de nuevas vías de tránsito, rectificación, ampliación, prolongación o mejoramiento de las existentes, así como sus obras anexas: puentes, túneles, pasos a desnivel, viaductos, obras de seguridad y otras similares; especificaciones sobre pavimentos, guarniciones y embanquetados".

Entre las funciones que corresponde al Comité de Planificación llevar a cabo, destacan las siguientes: Realizar estudios para dotar a las áreas urbanas del Estado de un Plan Regulador, que oriente su racional crecimiento; aprobar, -

3/ El Consejo estará constituido por dos representantes del C. Gobernador, uno de los cuales será él mismo, o la persona que él designe, los alcaldes de los Municipios, un delegado de los Consejos Municipales de la Ciudadanía, el Jefe de los Servicios Coordinados de Salud Pública, el Director de Obras Públicas, delegados de la Cámara Nacional de Comercio, Cámara de la Industria de Transformación, Centro Patronal, Centro Bancario, Cámara de Propietarios de Bienes Raíces y tres representantes del sector laboral.

4/ La Comisión Ejecutiva del Consejo Estatal de la Ciudadanía la formarán ocho miembros del Consejo.

5/ Formado por cuatro personas cada uno, tres de ellas designadas por la Comisión, y el cuarto el propio Director en cada caso.