

SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS SUSTENTABLES PARA LA CIUDAD COMPETITIVA. ANTECEDENTES Y RETOS PARA LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATÁN¹.

**Yolanda Fernández Martínez²
María Elena Torres Pérez³**

Resumen

El presente trabajo relaciona la competitividad urbana con los servicios y equipamientos que actualmente definen el futuro de la ciudad de Mérida, Yucatán, en donde la expansión y la fragmentación urbana originados por el surgimiento acelerado de desarrollos habitacionales en la periferia, y de centros comerciales, son algunos de los fenómenos que redefinen la estructura y funcionamiento de la ciudad ofreciendo servicios especializados, pero desarticulados del resto de la ciudad, fenómeno en auge en las últimas dos décadas; de donde, se sugiere la territorialización de las políticas públicas y la regulación de la intervención empresarial en la ciudad. Gobernanza y gobernabilidad son dos procesos a considerarse en el ejercicio cotidiano de la toma de decisiones en pro de la calidad de vida urbana.

Palabras clave: competitividad, servicios, equipamiento, gobernanza y gobernabilidad.

Abstract

This paper relates the urban competitiveness with the services and facilities that currently define the future of the city of Merida, Yucatan, where urban expansion and fragmentation caused by the rapid rise of housing developments and shopping centers on the outskirts are some phenomena that are redefining the structure and functioning of the city by offering specialized services, but disjointed from the rest of the city. Growing phenomenon in the past two decades, it is suggested in this paper the territorialization of public policies and the regulation of corporate intervention in the city. Governance and governability are two processes to be considered in the daily exercise of decision making towards the quality of urban life.

Key words: competitiveness, services, urban equipment, governance and governability.

¹ El trabajo de investigación es parte de los resultados del proyecto de investigación “Registro y análisis del crecimiento urbano de la ciudad de Mérida, Yucatán; Las áreas habitacionales de la primera mitad del siglo XX”, clave PRIORI FARQ 2006-002, UADY, el cual conjuntó las investigaciones de tres miembros del Cuerpo Académico de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán.

² Coordinadora de la Maestría en Diseño Urbano Ambiental de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán. Miembro del Cuerpo Académico de Arquitectura y Ciudad de la FAUADY.

³ Miembro del Cuerpo Académico de Arquitectura y Ciudad de la FAUADY.

Introducción

El tema de la competitividad de las ciudades resulta relevante en materia de políticas públicas para orientar las iniciativas empresariales, sin embargo la discusión en torno a la noción de competitividad urbana y más aún, ¿competitividad en qué? o ¿para qué?, todavía nos requiere a seguir trabajando en el compromiso para nuestras ciudades y la visión a largo plazo que esperamos de ellas.

Las exigencias que los índices de competitividad urbana establecen a nivel internacional en cuanto a servicios y equipamientos, deben de ser analizados en el contexto local para poder tener un diagnóstico de nuestras ciudades. Los indicadores económicos, institucionales, sociodemográficos y urbanos representan la base para una primera interpretación, sin embargo las cuestiones relativas a los índices de satisfacción y bienestar de los ciudadanos con la comunidad local, mismos que son discutidos por los expertos sobre medio ambiente urbano de la Unión Europea, nos ofrecen una segunda lectura para reconstruir la noción de competitividad urbana.

Asimismo, resalta la necesidad de una visión longitudinal de nuestras ciudades y de lo que en materia de servicios y equipamiento han ofrecido a la colectividad, para identificar aquellos momentos de ruptura o de continuidad, que han dado lugar a los desequilibrios en cobertura, eficiencia y pertinencia del equipamiento y de los servicios en la ciudad de Mérida.

Por un lado tenemos la participación empresarial excesiva en la ciudad, dirigida principalmente al sector de comercio y servicios especializados, y por el otro, la insuficiente presencia del Estado para cubrir los vacíos o al menos equilibrar las acciones de lo público con lo de la iniciativa privada. Por tanto, la cuestión de la competitividad filtra una serie de problemáticas que sugieren la territorialización de las políticas públicas y la regulación de la intervención empresarial en la ciudad.

En virtud de lo anterior el presente trabajo está dirigido a relacionar la cuestión de la competitividad urbana con los servicios y equipamientos que actualmente definen los retos y el futuro de la ciudad de Mérida, Yucatán. El crecimiento del área urbana, la expansión y fragmentación urbana dada por el surgimiento de desarrollo habitacionales en la periferia, así como el surgimiento acelerado de los centros comerciales, son algunos de los fenómenos que redefinen la estructura y funcionamiento de la ciudad. Ofreciendo servicios especializados, pero desarticulados del resto de la ciudad y que han tenido un auge en las últimas dos décadas. Para ello el trabajo está dividido en tres partes:

- Discusión conceptual sobre competitividad. Las implicaciones del concepto y las exigencias de los índices de competitividad urbana a nivel internacional en cuanto a servicios y equipamientos. Lo que esperamos de una ciudad competitiva en servicios y equipamientos.
- La visión longitudinal de la ciudad de Mérida en materia de servicios y equipamiento.
 - Primera mitad del siglo XX
 - Desde la década de 1970 hasta la primera década del siglo XXI. Visión actual: la participación empresarial excesiva en la ciudad, dirigida principalmente al sector

de comercio y servicios especializados, y por el otro, la insuficiente presencia del Estado para cubrir los vacíos o al menos equilibrar las acciones de lo público con lo de la iniciativa privada.

- Reflexiones sobre la competitividad urbana: las cuestiones relativas a los índices de satisfacción y bienestar de los ciudadanos con la comunidad local, nos ofrecen una segunda lectura para reconstruir la noción de competitividad urbana, así como replantear la territorialización de las políticas públicas y la regulación de la intervención empresarial en la ciudad.

1. Ciudad competitiva ¿para quienes?

El concepto de competitividad en materia urbana, resulta polémico debido a lo complejo que puede ser la selección de indicadores para determinar la competitividad de una ciudad, ya que no solamente es necesario estar al nivel de estándares nacionales e internacionales para competir en determinados rubros, sino que una ciudad además de ser atractiva para las inversiones y la generación de empleos, debe de garantizar la sustentabilidad social y ambiental. Es decir, el sentido de las estrategias para diseñar y ofrecer una ciudad competitiva, debe de estar orientado a mejorar las vidas de sus habitantes.

Desde la década de 1990, diversos autores han discutido sobre distintas connotaciones de competitividad, pudiendo llegar a lo siguiente: “(...) es un proceso de generación y difusión de competencias el cual depende no sólo de factores micro-económicos sino también de las capacidades que ofrece el territorio para facilitar las actividades económicas. Es decir, se trata de generar en el espacio un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional propicio para atraer y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo (Cabrero, 2003; 1-2).

Lo anterior implica precisar dos cuestiones:

1. La coordinación de los diferentes sectores y niveles de gobierno, tanto horizontal como vertical, para que las diferentes instancias y competencias coincidan en el mismo escenario para cumplir el objetivo convertir a determinada ciudad en competitiva. Y,
2. La articulación y sinergia entre el sector público y el privado para convertir a determinada ciudad en una metrópoli de servicios avanzados para competir dentro de una región precisa.

Lo anterior nos habla del compromiso y la visión que el sector público debe de ofrecer, así como la certeza y confiabilidad para los inversionistas, asimismo queda explícita la importancia de crear las estructuras adecuadas para desarrollar una economía mixta⁴, la cual le puede permitir a la ciudad la transformación radical de su entorno, a partir de la creación de las condiciones adecuadas para que se ubiquen en su zona urbana nuevas empresas internacionales o nacionales de servicios tecnológicos e industriales, como apoyo al equipamiento local y regional.

⁴ Es decir, los instrumentos de la planeación territorial, requieren de los mecanismos adecuados para que las organizaciones públicas y privadas puedan materializar los proyectos urbanos y para ello, es fundamental el desarrollo de fórmulas mixtas de participación público-privada para las acciones de interés común.

Quivera 2010-1

Gobernabilidad, gobernanza, empresarialismo urbano, formulas financieras mixtas, formación de recursos humanos y planeación estratégica, son algunos de los conceptos que se integran al reto urbano del siglo XXI para la formulación de sistemas de proyectos en donde converjan aspectos relacionados con los nuevos modelos de gobernanza⁵ y la *reconceptualización* de las políticas urbanas⁶. Todo ello orientado hacia la visión de REINVENTAR LA CIUDAD, capitalizando sus potencialidades y rasgos de identidad, así como ubicándola en un rango competitivo a nivel internacional.

La gobernanza urbana está dirigida a la concertación de los intereses de los diferentes actores, así como a reorientar las políticas públicas hacia una búsqueda de competitividad, la cual se dirige al “**empresarialismo urbano**”⁷. El objetivo principal de esta visión, consiste en capitalizar el potencial de la región en cuestión, para posicionarla internacionalmente como un destino con características únicas que refuerzan su identidad, pero al mismo tiempo, dotándola de ventajas competitivas dentro de un mundo global que demanda estar a la vanguardia tecnológica, accesible y comunicado.

Sin embargo en la competitividad manifiesta una lógica inter-urbana que concentra, en determinados sectores de las ciudades, un conjunto de ventajas comparativas, como el caso de los grandes proyectos urbanos por ejemplo, en detrimento del conjunto de la ciudad (y del resto del territorio). Por ello, De Matos e Iracheta (2008;108) enfatizan la importancia de analizar, en este contexto, de qué manera un desarrollo urbano anclado a la competitividad puede profundizar los procesos de segregación y desigualdad urbana propios de la región de América Latina.

⁵ Bruno Revesz (2006) sintetiza la diferencia que con el tiempo se ha venido imponiendo entre los conceptos de gobernabilidad y gobernanza.

- La gobernabilidad se refiere a las adaptaciones y procesos en el marco del Estado y de la Administración pública para mejorar su relación (vertical) con la ciudadanía y el proceso de toma de decisiones.

La gobernanza estaría articulada fundamentalmente a la forma de mejorar la relación horizontal entre una pluralidad de actores públicos y privados, igualmente para mejorar los procesos de decisión, gestión y desarrollo de lo público y colectivo, teniendo en cuenta una relación con características de integración y de interdependencia.

⁶ Lo cual implica reestructuraciones en las formas de gobierno, así como conformar la plataforma pertinente para las estructuras financieras, jurídicas, sociales y tecnológicas.

⁷ David Harvey (1989) señala 4 estrategias básicas para el empresarialismo urbano:

- La búsqueda de ventajas competitivas respecto a la producción, mediante inversiones públicas y privadas en infraestructuras físicas y sociales que refuercen la base económica y la atracción de la región urbana.
- La mejora de la posición competitiva respecto a la distribución espacial del consumo, a través de inversiones dirigidas a atraer consumidores que se centran cada vez más en la calidad de vida como innovación cultural, los eventos e infraestructuras de ocio y la mejora física del medio ambiente urbano, que son un componente clave de las estrategias de regeneración urbana.
- La competencia para captar funciones estratégicas de control y decisión en las finanzas, administración pública o en sectores de las comunicaciones e información, funciones que requieren infraestructuras específicas y, muy costosas que garanticen la eficiencia y centralidad de la región urbana en un contexto globalizado; y
- La búsqueda de ventajas competitivas en la captación excedentes del sector público que, a pesar de los cambios en las prioridades del gasto público, sigue siendo un mecanismo importante de redistribución.

2. La visión longitudinal de la ciudad de Mérida en materia de servicios y equipamiento

La ciudad de Mérida ha experimentado cambios considerables con respecto a la relación entre los servicios, el equipamiento y la vivienda. De ser, hasta la década de 1970 una ciudad caminable y con núcleos céntricos de servicios y equipamiento complementarios a la vivienda, ha pasado a ser una ciudad extendida, con un intenso desarrollo comercial y de servicios especializados y concentrados.

Un cambio importante a finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX, fue el nacimiento de diferentes clases sociales, como una nueva clase dominante de hacendados, industriales y comerciantes en torno al henequén y un nuevo grupo social de comerciantes de origen libanes, grupos que buscaban diferenciarse de la vieja y caduca estructura social de clases colonial. Estas nuevas clases sociales y sus actividades, iniciaron un proceso de nuclearización de los barrios, así como el éxodo y desalojo de la función habitacional de la zona centro hacia la parte norte y periferia de la ciudad (Mercado, 1985).

En esta primera mitad del siglo XX y debido a que no existen barreras físicas naturales, la ciudad registra cuatro tipos de crecimiento, en los cuales se introduce diferentes niveles de infraestructura y servicios. El tradicional crecimiento por anexión periférica de manzanas que conformaban anillos concéntricos, deja de ser el principal tipo de crecimiento, el cual se registra ya solo en las áreas baldías entre la ciudad consolidada y las nuevas áreas habitacionales, que se anexan a manera de conurbaciones, colonias de autoconstrucción y fraccionamientos de vivienda en serie, de manera que en estos 50 años se duplicó la mancha urbana y su población existente, es decir, desde su fundación hasta el inicio de la Revolución Social Mexicana en 1910 ya contaba con 62,447 habitantes⁸ y con 1,400 hectáreas aproximadamente, y para el año de 1950 ya tenía una población de 142,838 habitantes, con una tasa de crecimiento anual de 3.96%⁹ en 3,060 hectáreas.¹⁰

El primer ensanche fue el Paseo de Montejo con intención de alcanzar a Itzimmá, la primera conurbación de la ciudad en 1906 con un poblado cercano al norte, de Quintas de Verano para la élite, con una clara intención de separarse físicamente de las clases subalternas, sin dejar de usarlas para su servicio, configurando una zona “[...] en donde las familias de comodidad pasen su temporada y la parte de menesterosos recoja los que estos derraman [...]”.¹¹ La Compañía de Tranvías de Mérida propiedad del hacendado Eusebio Escalante Bates, era la encargada de proveer la comunicación de Mérida con Itzimmá, en donde en 1893, se instaló en el centro del poblado un parque de diversiones denominado “Los recreos de Itzimmá”.

⁸ Censo oficial de Mérida de 1910, citado por Mario Pani en el "Plano regulador de la ciudad de Mérida", p.25.

⁹ Censos Nacionales de Población: 1900, 1940, 1950.

¹⁰ Mediciones de trabajo de gabinete y campo 2006-07, del proyecto UADY- PRIORI-FARQ 06-002.

¹¹ Revista *El constitucional*, 18 de mayo de 1960.

Quivera 2010-1

El ejemplo de Itzimná, pronto generó a la colonia San Cosme¹², un fraccionamiento de quintas, utilizados como Centro de Veraneo por la élite social, y Chuminópolis¹³ al este, un fraccionamiento que se intentó fuera otra zona de recreo mediante la ubicación de un Velómetro en 1900, sin embargo terminó siendo popular. Así se “[...] comenzó un crecimiento desordenado y exorbitante por el [...] por el surgimiento de las primeras colonias” (Tomassi, 1951;326). Al tiempo las viviendas desalojadas del centro eran rápidamente ocupadas por libaneses quienes abandonaron sus carretones para establecer de manera fija e instaurar predios de uso mixto.

Los cambios radicales en la economía del Estado derivada de la decadencia del cultivo del henequén, hizo crisis con la depresión del mercado internacional y con el brote de la Revolución Social Mexicana, de donde los capitalistas iniciaron una búsqueda de alternativas a la reproducción de dicho capital, y cuya opción fue aprovechar el desuso de las fincas rústicas incultas que rodeaban a la ciudad de Mérida, para su expropiación de suelo inculto¹⁴, y su fraccionamiento en Colonias o Repartos, con grandes extensiones de terrenos lotificados para autoconstrucción de vivienda, en donde la comunicación comercial e ideológica que los diferentes grupos de poder de la sociedad meridana establecieron de manera directa con países de vanguardia, como España e Italia en Europa y con Estados Unidos en América, generó que las reformas urbanas y habitacionales fueran contemporáneas a las generadas en dichos países.

El Movimiento Moderno produjo los primeros ejemplos de una arquitectura de vanguardia radicalmente diferente en cuanto a lo funcional, lo estético y lo constructivo, entre otros atributos, así como las primeras propuestas de diseño urbano de áreas habitacionales.

Para 1912¹⁵ se registra una mancha urbana de 2.5 km de radio y tres nuevas áreas habitacionales integradas a la traza por medio de caminos de comunicación, y que funcionaron como pequeños satélites relativamente independientes del centro urbano y comercial. La ciudad se modernizaba en equipamiento e infraestructura, por una parte existían palacios administrativos, mercados, escuelas, cuarteles, etc., 24 del Gobierno General del Estado, 12 del H. Ayuntamiento y 3 del Gobierno Federal, así como 12 elementos del “Gobierno Eclesiástico” entre los que se incluye la iglesia de Itzimná y la Capilla Quintero en Chuminópolis; y el área del futuro Cementerio General en la periferia sur oeste de la ciudad, como consta en mismo plano. Con referencia a la infraestructura, el mismo plano fue elaborado para la propuesta de introducción de “líneas aéreas y cables subterráneos de luz y fuerza eléctricas”, así como una Planta Generadora ubicada en Chuminópolis y una Estación Auxiliar Generadora ubicada al sur oeste de la plaza (hoy calles 67 x 72); en cuanto a la pavimentación se registran 140,489.83 m² de asfalto, 58,564.63 m² de ladrillo,

¹² Decreto del 15 de abril de 1904 de la H. Legislatura del gobierno del Estado de Yucatán.

¹³ Chuminópolis, es un peculiar nombre que deriva de una ocurrente designación, ya que corresponde a la combinación de dos vocablos como son: "Chumín" que es el sobrenombre que se asigna a los de nombre Domingo – como es el caso del dueño de los terrenos-, y la raíz griega "polis" que significa ciudad, de donde se denomina a la colonia “la ciudad de Chumín”, iniciándose la costumbre de denominar a la colonia con el nombre del propietarios de los terrenos.

¹⁴ Diario Oficial de la federación del 1º de julio de 1939, de la revisión del expediente de ampliación de ejidos, promovido por los vecinos del poblado de Chuburná, Municipio de Mérida, del estado de Yucatán.

¹⁵ *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida de 1912, comprendiendo Itzimná Chuminópolis y Colonia San Cosme*, elaborado bajo la dirección del Ing. Miguel Medina Ayora, Ex Director de Obras Públicas del estado, para la introducción de líneas y cables subterráneos de luz y fuerza eléctricas en la ciudad de Mérida, que presenta el Sr. Darío H. Pérez al H. Congreso para su aprobación, Mérida, Yucatán, junio de 1912.

Quivera 2010-1

64,300.36 m² de concreto y 110,000.00 m² de mac adam, lo que nos habla de más de un 75% pavimentado.

La nueva ciudad, antes recorrible a pie, empezó a requerir de medios de transporte colectivo más sofisticados que los tranvías tirados con mulas, para la comunicación de la ciudad central y de esta con las nuevas áreas habitacionales, por lo que se instalaron carros con motor de explosión “gua gua” o “hua hua”, así mismo se implantan estaciones y subestaciones de ferrocarril para la conducción de pasajeros y productos del campo y suntuosos.

En general las colonias, presentaban un diseño a manera de pequeñas ciudades fundacionales, con retícula cuadrada y una plaza central, que se convertiría en el parque de la colonia, en cuyo rededor se establecería el equipamiento básico de escuela, mercado inicialmente del tipo “sobre ruedas” e iglesia. Con el paso del tiempo y ante las demandas de los colonos, estas áreas de equipamiento empezaron a presentar diversas formas de organización y extensión, según las intenciones de los fraccionadores, desde grandes extensiones de terreno con usos y destinos programados con “[...] cuatro líneas de transporte cada cinco minutos, parque, casa escuela, iglesia, club y mercado [...]”¹⁶ e incluso canchas deportivas, hasta la ausencia total de un área para los mismos, por lo que se dieron de manera dispersa en la colonia.

A un nivel intraurbano, para los años 40, la ciudad demandaba también un sistema de transporte que permitiera la comunicación de las diferentes áreas habitacionales con el área central de la ciudad, ya que se mantenía una fuerte dependencia en cuanto a los servicios mayores de abasto y de trabajo; por lo que los urbanizadores promocionaban una modernidad con base en incluir la infraestructura básica de la energía eléctrica y calles niveladas para pavimentar o petrolizadas con banquetas, drenadas y asfaltadas, las que facilitarían el acceso del autobús.¹⁷

La introducción y mantenimiento de equipamiento e infraestructura, fue determinante e incluso motivo de conflictos entre colonos, urbanizadores y gobierno:

[...] En la Colonia México nadie da un golpe de cuchara o de martillo como no sea por la iniciativa privada, de los propietarios de predios que tienen la esperanza de contar algún día con los indispensables servicios de luz y agua, con las necesarias comunicaciones de la ciudad, con la urgente conservación y reparación de sus calles y aceras. La yerba invade las cunetas y destruye la tersura de las carpetas asfálticas. Los camellones no tienen tierra ni árboles ni jardinería. Es una colonia sin parque, sin escuela, sin iglesia, sin mercado (Tomassi, 1951; 260-261).

La Colonia Miguel Alemán en 1946, fue la primera colonia en la ciudad, que presentó la innovación de tener infraestructura completa, es decir, energía eléctrica y alumbrado público, así como agua potable y drenaje colectivo.

¹⁶ Directorio de la Península, Yucatán, Campeche y Quintana Roo, 1950.

¹⁷ Anuncio de “Todavía es tiempo de que adquiera su lote de Terreno: en el nuevo fraccionamiento Henequeneros” en el Diario de Yucatán, junio de 1941.

Quivera 2010-1

Así, durante la primera mitad del siglo XX, Mérida presentó un cambio radical que definió el fin de una ciudad tradicional y la transición hacia una ciudad moderna y más competitiva. La modernización de la naciente metrópoli, se evidenció a través de la introducción de nuevos modelos de crecimiento y ensanche físico de la ciudad, así como en el nacimiento de una industria de la construcción inmobiliaria, ambos procesos dependieron directamente del auge henequenero que condicionó el desarrollo de la ciudad de Mérida y del Estado en general.

La creación de estas colonias en la periferia fue un factor que propició el desorden en el crecimiento urbano, ya que no se tenía una visión a futuro de la ciudad, ni se intentó una planeación ordenada del crecimiento, por el contrario, solo se especulaba en favor de las ganancias sobre la venta del suelo ex agrícola, materia prima de un negocio en quiebra, como lo era el henequén.

La preocupación por la falta de un diseño previsor, se centraba en las nuevas ideas urbanísticas de mejoramiento formal para conveniencia de la salubridad pública¹⁸, lo cual hace énfasis en que las obras públicas y privadas, en su mayoría, se han llevado a cabo contrariando no solo el raquítico y anacrónico Reglamento de Construcciones de Mérida, sino el más elemental sentido común.¹⁹

Al prolongar las calles, no se tomó en cuenta la intención de regularidad que había recomendado Montejo en el primitivo plano de Mérida, sino de manera arbitraria y caprichosa, como convenía a los intereses de los propietarios, comenzose a estrangularlas en algunas partes, a retorcerlas en otras...No sabían los que así llevaron a cabo dichas obras que, cuando no existe una definida intención programática de hacer las calles quebradas, circulares o radiales...para romper la monotonía del paralelismo en beneficio del aire, de la luz y del espacio, es preferible en todo caso continuar las calles en línea recta.

Con respecto al crecimiento de la ciudad de Mérida, podemos considerar dos ritmos fundamentales: un primer ritmo lento y pausado que inició desde su fundación y se dio a lo largo de más de tres siglos, y que a finales del siglo XIX y el umbral del siglo XX que inicia su cambio hacia un segundo tipo de crecimiento caracterizado por el constante aceleramiento durante el transcurso del siglo XX y una transición o etapa intermedia entre el crecimiento lento de hasta el siglo XIX y el acelerado ritmo de finales del siglo XX y el naciente siglo XXI (Torres, 2003; 153-155).

Lo anterior ha sido el precedente de las transformaciones urbanas y socioeconómicas que ha experimentado la ciudad de Mérida, dando por resultado la persistente preocupación por el nuevo rol que el Estado debe tener en estos tiempos de la hipermodernidad, a lo cual Lipovetsky²⁰ señala que el papel del Estado no es el de producir, y que la sociedad hipermoderna

¹⁸ Leopoldo Tommasi López, *op.cit.*, p.151.

¹⁹ *Ibidem*, p.156.

²⁰ El trabajo de Lipovetsky (2004), *Les temps hypermodernes*, nos presenta la discusión actual en torno a los cambios generacionales que nos corresponde vivir, y sí bien, no se pueden considerar en todas las sociedades contemporáneas, porque no todos experimentamos el mismo nivel de desarrollo, sí señala que la difusión y la cobertura mediática de formas de vida y de consumo, permean en los diferentes estratos poblacionales, creando una imagen generalizada de lo que hay que tener y lo que hay que ser. En este sentido, la preocupación sobre esta

Quivera 2010-1

no se reduce al mercado, sino que el mercado ha tomado una importancia considerable y es el creador de riqueza. El rol del Estado es trabajar en la protección del medio ambiente y poner las reglas para evitar la desigualdad. En este sentido, su presencia en la ciudad contemporánea no puede competir con las vertiginosas fuerzas del mercado, pero si debe regular el usufructo y disposición del suelo urbano y de las diferencias sociales.

Es así como nos encontramos ante un fenómeno que cambia el concepto tradicional de espacio y tiempo, a través de la aceleración tecnológica y de los cambios estructurales en la sociedad, dando lugar al surgimiento de la sociedad hipermoderna, la cual se encuentra sumergida en la cultura hedonista del consumo, dónde el placer y el desarrollo individual se convierten en el objetivo último de nuestra existencia. “Este es el motor del nuevo capitalismo que, en un universo con abundancia de oferta, estimula por medio de todo tipo de apelaciones a la satisfacción material inmediata o a crédito. Lo interesante en estos últimos años del siglo es que se ha generalizado y convertido en un valor reconocido por la sociedad” (Neuhaus, 2002: 134).

En este sentido, la generación de centros comerciales en la ciudad contemporánea es un detonante de desarrollo y riqueza, así como ejemplo puntual de la hipermodernidad, pero al mismo tiempo, es un reflejo de la pobreza urbana en la calidad de los espacios públicos y en lo que sería peor aún, en su desaparición. Debido a que el Estado deja de tener injerencia en los territorios privatizados y destinados para el desarrollo comercial (Sorkin; 2004), y con ello fomentando la proliferación de franquicias dedicadas al ocio y al entretenimiento, incorporadas a los centros comerciales.

Por tanto, a continuación se presentan los aspectos más relevantes sobre la lógica y la geografía del comercio y los espacios dedicados al ocio, en las últimas tres décadas de la ciudad de Mérida.

Desde la década de 1980 se hizo un intento de crear nuevos espacios para el equipamiento comercial por parte de grupos empresariales locales en diferentes partes de la ciudad de Mérida, y a partir de la década de 1990 con la llegada de capitales nacionales y extranjeros, se puede comprender la lógica de la localización del comercio y su impacto en la nueva configuración de la ciudad, creando espacios fragmentado, especializados y privatizados.

No cabe duda de que estos espacios comerciales adquieren importancia en la ciudad, en el sentido de que cumplen el rol que las centralidades estratégicamente planeadas por el municipio debieron cubrir en su momento. Es decir, en la década de 1980 se hablaba de fomentar el fortalecimiento de subcentros urbanos en Mérida, en donde se mezclaría el equipamiento público con las iniciativas privadas.

Sin embargo, la visión empresarial se adelantó a las intenciones del municipio y de esta manera, las primeras plazas comerciales fueron las pioneras en reorientar e impulsar el desarrollo económico en torno a ellas. De igual manera, la generación de las plazas comerciales a principios de la década de 1990 y las que se inauguraron a finales de 2007 y a lo largo de 2008, han modificado la plusvalía en sus zonas aledañas, y con ello, los usos de suelo.

última fase del capitalismo, exacerba el deseo y el placer por consumir, así como la búsqueda constante por la estetización de la vida cotidiana.

Quivera 2010-1

Un primer momento corresponde al surgimiento de las plazas comerciales por grupos de empresarios locales, las cuales se ubican estratégicamente en el norte, oriente y en el poniente. Se puede decir que estas plazas en escala pequeña reorientaron el crecimiento y el desarrollo en la ciudad, en el sentido de que a partir de su surgimiento, empezó a cambiar la dinámica en torno a ellas. Algunas de ellas aún están vigentes (Plaza Fiesta y Plaza Oriente) y se consolidaron como lo que podría llamarse “centros de barrio modernos”, ya que son los centros de reunión de los vecinos de las colonias cercanas.

El segundo momento, corresponde a un giro que experimentan las plazas comerciales, ligado a dos circunstancias: a la incorporación de las salas de cine y a la penetración de inversionistas nacionales. En la década de 1990 hay nuevos cambios. Primero la participación de capitales nacionales y extranjeros, la llegada de franquicias y su localización preferentemente en el norte de la ciudad y sobre los principales ejes, como el Paseo de Montejo. En segundo lugar, la incorporación de nuevos elementos y distractores en las zonas comerciales, los cuales cambian la tipología de la plaza comercial o "el mall". Se tienen dos tiendas anclas, un supermercado y una tienda departamental; se incorporan salas múltiples de cines junto con áreas de comida rápida. Asimismo, los exteriores están destinados a estacionamiento y comida rápida. Bajo este esquema se identifican dos importantes zonas de desarrollo comercial en la ciudad: en el norte La Gran Plaza y en el poniente Plaza Las Américas.

Sin embargo el fenómeno comercial verdaderamente trasciende cuando en el año 2007 se inauguraron 4 nuevas plazas comerciales (Altabrisa, Galerías, City Center, Macroplaza), cuadruplicando lo que se había tenido en 25 años. Para finales de 2007, en Mérida ya operaban 85 salas cinematográficas, de las cuales el 90% se concentran en las plazas comerciales y en la zona norponiente, norte y nororiente de la ciudad.

Por tanto, la lógica del comercio en Mérida se puede comprender a partir del tipo de inversión local, nacional o extranjera, así como a los cambios que ha experimentado la relación entre el comercio, el entretenimiento y el ocio. Es así como las plazas comerciales han ido incluyendo nuevas formas de entretenimiento ligadas al consumo²¹, así como el ser el espacio representativo de las franquicias internacionales, y con ello cambiar la dinámica e imagen en la ciudad y en la vida cotidiana de los meridianos.

3. Reflexiones sobre la competitividad urbana: equipamientos y servicios en tiempos de la hipermodernidad

Si bien el espíritu de la hipermodernidad nos orilla a fomentar el surgimiento y consolidación de determinados servicios, preponderando el desarrollo tecnológico, mediático y comercial, habría que replantearnos la noción de ciudad competitiva, para establecer el rol que la ciudad Mérida juega a nivel regional e internacional. Así como el redefinir el rumbo que actualmente la perfila como una ciudad de servicios altamente especializados, en donde los grandes proyectos urbanos están concentrados y desarticulados del resto de la ciudad y de los habitantes.

²¹ Franquicias del ocio que forman parte del concepto del centro comercial, dedicadas a niños (Piccolo Mondo), a niños y adultos (Pista de Hielo, Cines, Boliche), y sólo para adultos (los casinos).

Quivera 2010-1

Es decir, es necesario una valoración del avance cualitativo de estos proyectos que buscan elevar el atractivo de la ciudad para las inversiones nacionales y extranjeras, para contrastarlo con cuestiones relativas a la satisfacción y bienestar de los ciudadanos con la comunidad local, con el objetivo de tener una segunda lectura para reconstruir la noción de competitividad urbana, así como replantear el rol del estado en la territorialización de las políticas públicas y la regulación de la intervención empresarial en la ciudad.

Asimismo, en este contexto de la hipermodernidad, habría que replantearse el lugar de lo lúdico y del espacio público para la generación de áreas verdes urbanas útiles²², para un mejor aprovechamiento de nuestra ciudad, así como para garantizar el equilibrio entre la vida individual tecnologizada de la ciudad y la vida colectiva.

Bibliografía

- BECK, Ulrich (1998). *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Navarro, Jorge, tr. Daniel Jiménez, tr. Borrás, Ma. Rosa, tr. Barcelona ; España, Paidós.
- BECK, Ulrich. *La sociedad del riesgo*. <http://limamashumana.blogspot.com/2009/03/ulrich-beck-y-la-sociedad-del-riesgo.html>
- BORRÀS Pentinat, Susana (2008). *El medio ambiente urbano en la Unión Europea: la contribución de las políticas locales medioambientales españolas a la política comunitaria ambiental*. Fundación Alternativas. España.
- CABRERO, E.; Orihuela I. y Ziccardi, A., 2003. *Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*. Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE). COFEMER, México.
- CERASI, Maurice (1970). *El espacio colectivo de la ciudad*. Oikos-Tau, Barcelona.
- DE MATTOS, C. e Iracheta, A. (2008). *“Globalización y territorio”*. Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, pp. 99-110 © OLACCHI • I S S N : 1 3 9 0 - 4 3 6 1
- FERNÁNDEZ, Yolanda (2007). *La vigencia de la centralidad tradicional en tiempos de la hipermodernidad. Percepción generacional de la centralidad urbana y de las concentraciones comerciales en Mérida, Yucatán*. Tesis de Doctorado. Universidad de Guanajuato, México.

²² Los indicadores propuestos por la Agencia Europea de Medio Ambiente consideran la accesibilidad a zonas verdes y proximidad las zonas urbanas, mediante el “porcentaje de personas que tienen a 15 minutos caminando una zona verde urbana útil”. La ONU recomienda 16 m² de Áreas Verdes por habitante. Otras normas internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que las urbes dispongan, como mínimo de 9m² de área verde por habitante, distribuidos equitativamente en relación a la densidad de población y por tanto, de edificación. Esta norma permite un mejor vivir para los vecinos, ya que gracias a estos espacios se puede dar lugar al esparcimiento y recreación. Según el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mérida del 2003, tenemos un promedio de 3.8 m² de área verde/habitante.

Quivera 2010-1

- HARVEY, D. (1989) "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism". *Geografiska Annaler*, 71 B (1): 3-18.
- LIPOVETSKY, Gilles y Charles, Sébastien (2004). *Les temps hypermodernes*. Grasset, Paris.
- MERCADO Moraga Ángel (1985) "La involución territorial o segunda urbanización de la ciudad de México", en *Cuadernos INAH*, No. 3, México, 1985, pp.105-121.
- NEUHAUS, Susana, Elena Sprovieri, Roberto Gigliotti, Ricardo Conde (2002). *Discurso político hegemónico, espacio público, espacio privado. El shopping como síntesis cultural del mundo globalizado en Neuhaus Comp. Discurso hegemónico en la des-construcción del espacio público y la subjetividad*. Universidad de Buenos Aires, Argentina. Pp.123-150.
- PANI Mario (1951) "Plano regulador de la ciudad de Mérida".
- REVESZ, Bruno (2006). *Gobernanza, procesos participativos y desarrollo territorial local Congreso Internacional "Gobernabilidad y Gobernanza de los Territorios en América Latina – Cochabamba. 19-21 septiembre 2006"*
- RODRÍGUEZ, Arantxa (2001). *Reinventar la ciudad: milagros y espejismos de la revitalización urbana en Bilbao Ciudad y Territorio Estudios Territoriales número 129*. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- SORKIN, Michael (Ed.) (2004). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Gustavo Gili, Barcelona. (Edición original en inglés por Farrar, Straus and Giroux, Nueva York: 1992).
- TOMMASI López, Leopoldo (1951) *La ciudad de ayer, de hoy y mañana*. Mérida, Yucatán.
- TORRES Pérez, María Elena (2003) "Análisis de las zonas de vivienda de la ciudad de Mérida, cuestiones para reflexionar", en *Evolución y estrategias del desarrollo urbano ambiental en la Península de Yucatán*, Lucía Tello y Alfredo Alonzo, Coordinadores, Mérida, México, Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán, 2003, pp.153-155.