

Gilda Alejandra
Cavazos Castillo*

Resumen: Reynosa, ciudad fronteriza, ha sido un punto estratégico para las actividades comerciales e industriales de la era global. Si bien en siglo XX iniciaron dinámicas que le dieron importancia a la región, no fue sino hasta la década de 1990, con la firma del TLCAN, que la ciudad tuvo un auge económico notorio. Pese a que esa coyuntura confería a la ciudad la condición de próspera y con crecimiento económico, el presente estudio etnográfico parte del estudio sobre los servicios públicos como la salud y el transporte para acercarse a la verdadera situación, con ello se muestra el rezago social y la mala calidad de vida urbana de la ciudad.

Palabras clave: frontera, calidad de vida urbana, salud, transporte.

Abstract: Reynosa, a border city, has been a strategic point for commercial and industrial activities in the global era. Although dynamics that gave importance to the region began in the 20th century, it was not until the 1990s, with the signing of NAFTA, that the city had a notorious economic boom. Despite the fact that this conjuncture gave the city the condition of prosperous and with economic growth, the present ethnographic study starts from the study on public services such as health and transport to get closer to the true situation, thus showing the social and economic lag and the poor quality of urban life in the city.

Keywords: border, urban quality life, health, transport.

Reynosa como ciudad fronteriza: su dinámica, identidad y procesos históricos

Reynosa as a Border City:

Its Dynamics, Identity and Historical Processes

La frontera entre México y Estados Unidos es un lugar complejo, no sólo se trata de una cuestión geográfica, es también un espacio testigo de sucesos históricos de gran relevancia. Alberga dinámicas que han surgido como manifestación de los procesos económicos, sociales, políticos y culturales. Además, cada ciudad fronteriza posee sus características y dinámicas propias. Es así como la frontera se ha convertido en un complejo objeto de estudio desde la perspectiva de distintas disciplinas. Sobre los estudios fronterizos y su antigüedad, González (1981) afirma que no son recientes, pues surgen a partir de la observación de los problemas sociales y políticos entre las fronteras de México y Estados Unidos, los cuales se remontan a acontecimientos históricos que delimitaron la frontera como se conoce hoy en día. El parteaguas entre una época y otra, entre un espacio y otro y lo que delimitó los espacios fue el Tratado de Guadalupe-Hidalgo en 1948. Este acuerdo no solo se trató de una cuestión geográfica, contiene además un resentimiento político, porque a ojo de muchos y no sólo de un protagonista de la historia, la guerra entre estos países, con la entera intención de Estados Unidos de ampliar su territorio fue, en palabras de Miguel González (2000): una villanía. El resultado son 3 597 kilómetros que quedaron como frontera norte de México, albergando 34 municipios del lado de México y 24 condados del lado estadounidense (Bustamante, 1981).

Pese a este evento, que para el lado mexicano fue desafortunado, “las intensas relaciones sociales, económicas y culturales, así como institucionales entre gobiernos” que comenzaron a manifestarse en la región fronteriza lograron que, con el paso del tiempo, surgiera una complementariedad y una supuesta hermandad entre las ciudades de ambas fronteras, al grado de llamarlas “ciudades hermanas” (Oliveras, 2014: 13). El mismo Oli-

* Investigadora independiente. <alejandra.cavazos1311@gmail.com>.

veras (2015) cita a Chatfield (1893), quien para ese entonces ya denominaba a los pares fronterizos como “twins cities” y adjudicaba el papel de la “más fuerte” a la del lado estadounidense, ya que aseguraba que mientras la ciudad mexicana era un lugar exótico, aquella tenía un porvenir económico positivo. García (2007) desde una tesitura geográfica, recurre a Reyes (2001) y utiliza el concepto “ciudades espejo” aplicado a “localidades urbanas contiguas, separadas por un límite administrativo internacional, cuyas interrelaciones, económicas, políticas y sociales presentan un grado de complementariedad” (García, 2007: 43), sin embargo, argumenta que no está del todo de acuerdo con otros adjetivos como ciudades “gemelas” o “pares”, ya que la frontera entre México-Estados Unidos es de las que presenta mayores niveles de desigualdad al compararlas con otras zonas transfronterizas de Estado-nación (Dilla, 2015: 27). Corrales (2012) argumenta que, en las denominadas ciudades fronterizas “pares”, las mexicanas son susceptibles al ciclo económico de Estados Unidos, pero ello no ocurre de manera inversa.

Reynosa forma parte de los 34 municipios fronterizos y de las aglomeraciones urbanas; en efecto, cumple con las características descritas y relativas al papel de la ciudad fronteriza del lado mexicano. Parte de su crecimiento económico está relacionado con su posición geográfica y con el papel que desempeña como ciudad contigua a Estados Unidos, pues los cambios sociales, políticos y los ciclos económicos del país vecino tenían efecto en Reynosa, como es el caso de la pisca de algodón en los años treinta, que fue un detonante para el primer pico de crecimiento económico, como se muestra en la tabla que se ubica al principio del apartado “El crecimiento urbano y sus implicaciones” (figura 3). Otras cuestiones, como la ley seca y las guerras mundiales —que mermaron la mano de obra de Estados Unidos, principalmente para la agricultura—, influyeron también en esta tesitura regional y colocaron a Reynosa como un punto estratégico para continuar con esas actividades, ya sea como un lugar de entretenimiento y de reclutamiento para el sector agrícola.

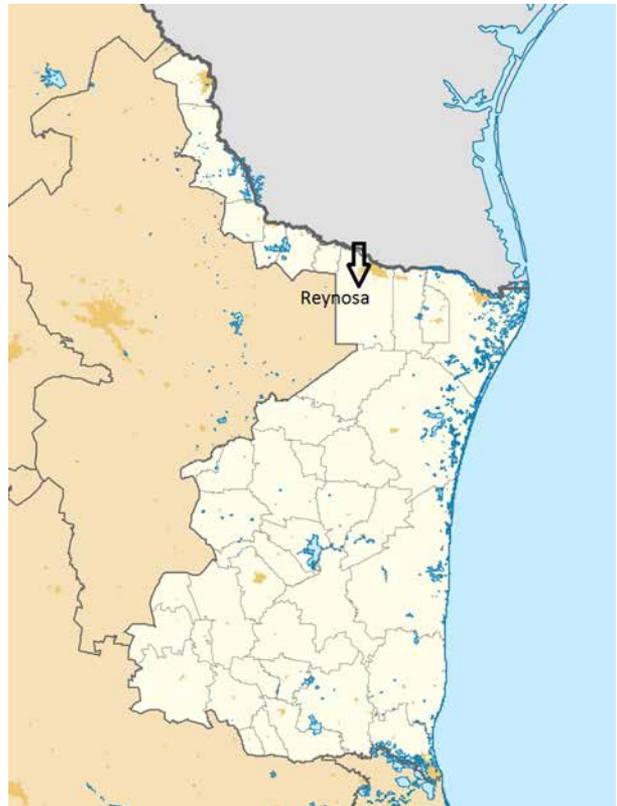


Figura 1. Mapa de Tamaulipas-Frontera con Texas. Fuente: modificación autoral a partir de: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/Mexico_Tamaulipas_location_map_%28urban_areas%29.svg>.

Después de esos sucesos, en la frontera se dio inicio a programas de industrialización en la década de los sesenta y setenta (como se expondrá más adelante), que se basaban en el aprovechamiento de la mano de obra como ventaja comparativa y llevada a cabo como manufactura para su exportación. Esto fue lo que colocó a las fronteras, incluida a Reynosa, como puntos estratégicos para invertir y para migrar en busca de trabajo. Incluso se intentó promover a Reynosa, más que como ciudad, como una región transfronteriza en conjunto con la ciudad homóloga estadounidense, McAllen, con el propósito de seguir atrayendo grandes inversiones. Coincidiendo con lo que se dice sobre la actividad que existe entre esas ciudades, la ONU-Hábitat (2016) afirma que Reynosa y McAllen son una de las más importantes entre las seis aglomeraciones urbanas en la frontera México y Estados Unidos. El dinamismo que existe allí es

mayor al de otros pares fronterizos (Oliveras, 2015), y es, además, la zona transfronteriza más poblada después de Tijuana y San Diego. De hecho, Reynosa y McAllen presentaron, en el año 2000, las tasas más altas de crecimiento poblacional en comparación con las tasas de crecimiento de su respectivo país. Mientras que la población de Reynosa creció un 48% entre 1990 y 2000 (INEGI, 2000), McAllen creció un 26.65% en el mismo periodo (WPR, 2018).

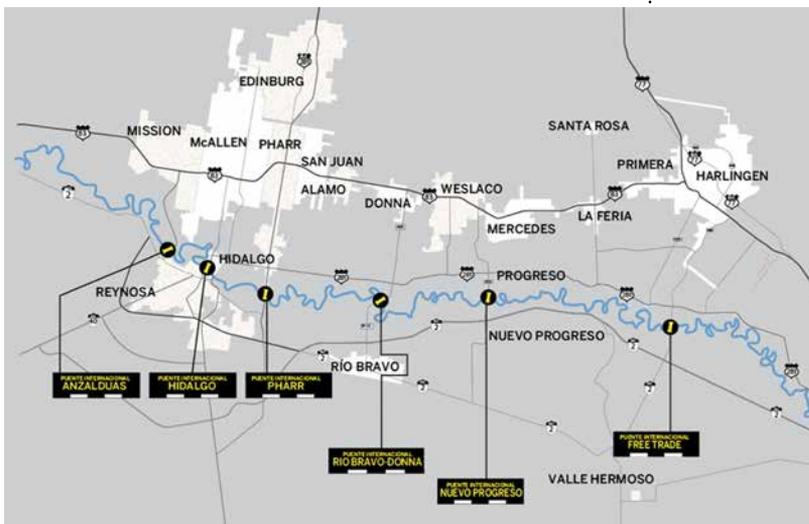


Figura 2. Mapa de los Puentes internacionales en Reynosa y ciudades contiguas. Fuente: Consejo Binacional para el Fomento Económico de Reynosa, Cobifer (2013).

En la década de los setentas inició el uso del *marketing* para darle realce a la zona. Detrás de esas acciones estaban agrupaciones privadas y la McAllen Chamber of Commerce, con la publicación de segmentos y elaboración de folletos que explicaban las oportunidades económicas y de infraestructura que ofrecía Reynosa. Por su parte, los propios gobiernos de Reynosa no mostraban tanto interés en promocionar la ciudad de esta forma (Oliveras, 2015). Este tipo de publicidad se agudizó en la década de los noventa, cuando entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y fue tan exacerbado el asentamiento de maquiladoras que el empleo era cosa resuelta y diariamente llegaban grupos de migrantes internos en búsqueda de trabajo. Otras actividades estaban relacionadas con la llegada

de los “Winter Texans” en la región, ellos influían en los flujos de comercio ya que llegaban a Texas como el lugar con clima idóneo y servicios de públicos de calidad; el lado mexicano, es decir Reynosa, era considerado un lugar de artesanías, servicios médicos y fármacos baratos (Oliveras, 2015).

El dinamismo económico que comenzó a generarse entre Reynosa y McAllen dio lugar a la creación de más puentes internacionales, por lo que la zona transfronteriza comparte actualmente res puentes para abastecer los flujos de bienes, servicios y personas; el puente Reynosa-Pharr es uno de los más concurridos para la exportación y el más ágil, comparado con los puentes en otras ciudades con el mismo propósito, y ello es un incentivo para la instalación de más maquiladoras en Reynosa (Jurado, 2015).

Debido a esta actividad económica en conjunto surgieron agrupaciones privadas en Reynosa y McAllen, como el Consejo Binacional para el Fomento Económico de Reynosa (Cobifer), el Consejo Nacional para la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación en Reynosa (Index), la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación de Reynosa, la McAllen Chamber of Commerce y la McAllen Economic Development Corporation. En el historial de los acuerdos firmados, las acciones conjuntas que se encuentran presentes tienen como primicia la cooperación para crecer económicamente y promocionar ambas fronteras como una sola ciudad (Cordova y Nava, 2017). El modo de dar publicidad a la ciudad de Reynosa llevó a crear el lema de “Two Nations, one city”, haciendo alusión a que Reynosa y McAllen se trataban del mismo lugar y había una complementariedad que traspasaba líneas políticas.

A pesar de esa propuesta, el paisaje urbano es bastante distinto entre ambas ciudades. Por mucho esfuerzo que se dirigió a la promoción de la región, la Reynosa comenzó a presentar problemas urbanos que su “ciudad hermana” no (Romero, 2003). De

hecho, en años recientes McAllen ha intentado desvincularse de Reynosa por el tema de la inseguridad (Oliveras, 2015). Esto como consecuencia de la precarización del empleo, ya que casi 30% de la población recibe menos de dos salarios mínimos por día (lo cual es insuficiente para satisfacer las necesidades básicas), sin dejar a un lado que, para mercados ilícitos, también Reynosa tiene una ubicación estratégica: en 2014 se ubicó en la posición 92 entre los municipios con el índice de violencia más elevado de México y en la décima posición en la incidencia de secuestros (ONU-Hábitat, 2016). Ante este panorama han disminuido e incluso desaparecido algunas dinámicas de la región, como el turismo médico, las visitas de los “Winter Texans” que mantenían la actividad económica en mercados tradicionales de la ciudad de Reynosa y el consumo en restaurantes cercanos al puente internacional.

El crecimiento económico e industrial así como el auge que se le brindó a la ciudad como región fue bastante disparaje respecto de aquello que urbana y socialmente estaba ocurriendo en Reynosa: mientras se hacían grandes inversiones y los números de empleos creados eran impresionantes, la calidad de la vida urbana decrecía por la constante falta de estrategia de los gobiernos ante un crecimiento poblacional inevitable, pero predecible. Todo el desarrollo económico e industrial no fue suficiente para que Reynosa se desarrollara como una ciudad próspera, sino todo lo contrario, derivó en una ciudad con grandes problemas urbanos.

La nueva realidad ha sido producto de las etapas que ha vivido la ciudad, con encuentros y desencuentros como frontera y todos los cambios demográficos, lo que condujo a la expansión de la mancha urbana en el intento de abastecer con premura la demanda de vivienda. El crecimiento disperso dejó ver, al paso de pocos años, una carente calidad en los servicios públicos básicos, como agua y drenaje, y dificultó el acceso a instituciones de salud y educación pública, situación que se complicaba más por un mal planeado sistema de transporte urbano. Es a partir de esta situación que se pretende conocer la calidad de vida

urbana de Reynosa, y no a partir de los datos económicos que comúnmente muestran una cara favorable de la ciudad fronteriza.

El crecimiento urbano y sus implicaciones

El INEGI registró en su Censo de población y vivienda de 2010 que Reynosa albergaba 608 981 habitantes. Para el 2015, esta dependencia estimó que la población había incrementado a 646 202 habitantes (INEGI, 2015). Esas cifras se alcanzaron por la acelerada tasa de crecimiento poblacional, de 45%, que se acentuó principalmente a inicios del año 2000, de acuerdo con el *Periódico Oficial* de Tamaulipas (Gobierno de Tamaulipas, 2000). Otros datos más recientes con los que se cuenta son los proporcionados por la ONU en su apartado Hábitat (2016), donde expuso, en 2016, que la población había alcanzado los 727 000 habitantes. Esto convierte a Reynosa en la ciudad más poblada de Tamaulipas.

Década	Población
1930	4849
1940	9412
1950	34087
1960	74140
1970	140480
1980	211412
1990	282667
2000	420463
2010	608891

Figura 3. Población de Reynosa por décadas. Fuente: elaboración propia a partir de Censo de población y vivienda INEGI, *Breve Balance y Perspectivas de la Industria Maquiladora Exportadora* (Tamayo, 1992), *Periódico Oficial* de Tamaulipas (2000).

En la tabla se observa cómo fue creciendo la población de Reynosa. Cada despunte es consecuencia de los cambios y crecimientos, principalmente económicos, en la ciudad. La primera racha de gran crecimiento poblacional fue durante la Primera Guerra Mundial y hacia su final, cuando Estados Unidos puso en marcha distritos de riego, ello convirtió a la agricultura de la región en factor de atracción de mano de obra (Margulis y Tuiran, 1986). El cultivo

del algodón fue lo que destacó en la región durante la época de los treinta y causó un efecto de atracción, ya que la tecnología para tal cultivo estaba muy limitada, por lo que requería de un trabajo completamente artesanal (Matrín Salinas, comunicación personal, 12 de noviembre de 2017). El siguiente periodo en el cual se duplicó prácticamente la población fue en la década situada entre 1950 y 1960, con la llegada de la Refinería de Petróleos Mexicanos, que requirió mano de obra que venía de varios estados del país, desde obreros hasta especialistas en algunas ingenierías. Con el paso del tiempo se fue expandiendo en tamaño y actividades (Cisneros, 2014). Después hubo planes de industrialización en la frontera, como el Programa Nacional Fronterizo de 1961, que asentó una fábrica de filtros de aceite en Reynosa. En 1965 hubo un relanzamiento de este programa para dar una solución inmediata al Programa Bracero, que terminó en 1964 y que daba trabajo temporal a mexicanos en Estados Unidos, principalmente en la agricultura (Douglas y Hansen, 2003). Tal programa “hizo de esa franja fronteriza una plataforma para la exportación de manufacturas ensambladas en el país con materia prima y componentes importados libres de impuestos en plantas que por lo general eran de propiedad extranjera” (López, 2004: 75). Pese a esos intentos de industrialización, no fue sino hasta la firma del TLCAN que aquélla se concretó realmente y la población incrementó de forma drástica, ya que los efectos del tratado se manifestaron principalmente con la llegada de maquiladoras a la frontera y claramente la atracción de mano de obra.

Se exponen los datos que evidencian que Reynosa forma parte de un corredor urbano identificado, con 8% del 52% de presencia de maquiladoras en la frontera, y este dinamismo industrial ha implicado cambios demográficos. En el año 2000 había en Reynosa 117 maquiladoras, en ese momento la media era de 120.5, incluyendo a Tijuana, que contaba con 788; Ciudad Juárez tenía 308, y además se tomó en cuenta a ciudades como el entonces Distrito Federal, Monterrey y Guadalajara. La principal diferencia entre Reynosa y otras ciudades es que el número de

maquiladoras fue aumentando gradualmente, mientras que otras ciudades tenían declives y repuntes. El crecimiento poblacional se comportó de manera similar. Entre 1990 y el año 2000, la ciudad reportaba un 7.1% de crecimiento poblacional anualmente, cifra bastante alta comparada con Matamoros y Nuevo Laredo, fronteras con maquiladoras también, pero que apenas pasaban el 3% en la misma medición (Garza, 2010).

Año	2000	2006	2011
Reynosa	117	134	146
Tijuana	788	577	564
Ciudad Juárez	308	284	327
Nogales	90	96	97
Nuevo Laredo	54	42	37
Matamoros	119	117	119

Figura 4. Número de establecimientos manufactureros activos por municipio. Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística mensual de la industria maquiladora y de servicio de exportación (INEGI, 2007 y 2011).

Con esa correlación, si las maquiladoras siguieron aumentando su presencia, la población también. Quintero asegura que el porcentaje de migrantes coincide con la época de auge maquilador (2015). De hecho, Reynosa es la ciudad tamaulipeca con mayor número de habitantes nacidos en otra ciudad. De acuerdo con los datos del Censo de 2010, de los 608891 habitantes, 210491 habían nacido en otra entidad federativa, datos que coinciden con las conclusiones de Jurado (2015), quien además especifica que este número de personas provenían principalmente del estado vecino de Veracruz. El crecimiento demográfico en los años noventa y dos mil, derivado de la industrialización, no tuvo precedentes respecto de las tasas de crecimiento del país, argumentando que sólo fue posible por la migración (Richardson y Pagán, 2002), la cual perseguía una cosa: trabajo. Con la generación de empleo y la inversión extranjera, Reynosa lograba colocarse como una ciudad próspera, incluso su mancha urbana creció, durante las épocas abordadas, un 12.2%, muy por encima de la media nacional en ese aspecto, y esta ciudad forma parte de las áreas urbanas que según la OCDE (2015)

crecieron un 50% en cuanto a urbanización desde la aprobación del TLCAN y hasta el año 2000. La misma organización expone que la urbanización ayudó a esas zonas urbanas en el aumento de oportunidades para que sus habitantes percibieran mayores ingresos, tuvieran posibilidades de acceso a la educación y se vio ampliado de acceso a la vivienda formal. Esta última característica y factores como el material de construcción y su durabilidad representan un indicador para la calidad de vida, por lo tanto, al otorgarse viviendas formales que cumplieran con ese estándar de construcción que se basaba a grandes rasgos, en el concreto, incentivó que la calidad de vida de Reynosa aumentara “de forma espectacular” (OCDE, 2015:4).

La ONU-Hábitat por su parte, también propone como factor de medición del crecimiento urbano la cantidad de casas construidas, y la OCDE afirma que el financiamiento por medio de Infonavit fue lo que permitió dicha expansión urbana al promover políticas públicas que otorgaban créditos a los trabajadores para obtener su vivienda. Eso permite tomar como referente los créditos Infonavit que se otorgaron en Reynosa en las últimas décadas para obtener una perspectiva del crecimiento urbano acelerado, ya que, de acuerdo con el INEGI, en 1996 se habían entregado 1 604 créditos Infonavit en Reynosa y la tasa del 2002 fue de 4 041 créditos. En ese periodo el INEGI registraba que en promedio había 4.1 habitantes por casa (INEGI, 2002). Posteriormente se reportan los datos por municipio que publica el Infonavit a propósito de la entrega de créditos para vivienda a partir del 2008 en distintas ciudades de la frontera de Tamaulipas:

La dinámica de crecimiento reflejado en la cantidad de viviendas que por medio de Infonavit se entregaron deja ver que el crecimiento urbano de Reynosa despuntó con mucha diferencia del resto de las ciudades fronterizas de Tamaulipas, que décadas anteriores mostraban un crecimiento poblacional y urbano muy parecido. De manera simultánea al aumento de la cantidad de viviendas entregadas, crecían los problemas en la ciudad. Del Ángel argumenta que, “pese a los halagadores niveles de los índices de marginación y desarrollo humano en el municipio

de Reynosa, los cuales dan una idea de buena calidad de vida, la realidad es otra y se evidencia en vastos asentamientos en zonas de alto riesgo” (2004: 51). Esto debido al repentino crecimiento urbano que terminó por sobrepasar la oferta de servicios y vivienda que otorgaban los gobiernos. Ante estos problemas de urbanización, Padilla desglosa los problemas que se manifestaron en lugares como Reynosa:

Ciudad	Cantidad de créditos
Reynosa	13 561
Matamoros	1 991
Nuevo Laredo	5 526
Río Bravo	3 510

Figura 5. Cierre anual de créditos Infonavit, 2008. Fuente: elaboración propia a partir de Infonavit, cierre anual de créditos, 2008.

Ciudad	Cantidad de créditos
Reynosa	9 013
Matamoros	4 126
Nuevo Laredo	2 051
Río Bravo	1 293

Figura 6. Cierre anual de créditos Infonavit, 2010. Fuente: elaboración propia a partir de Infonavit, cierre anual de créditos, 2010.

Ciudad	Cantidad de créditos
Reynosa	6 725
Matamoros	3 589
Nuevo Laredo	1 476
Río Bravo	585

Figura 7. Cierre anual de créditos Infonavit, 2015. Fuente: elaboración propia a partir de Infonavit, cierre anual de créditos, 2015.

La urbanización se relaciona con el fenómeno de la densificación poblacional y tiene repercusiones claras sobre las características de generación de vivienda, como son la mala utilización de los recursos naturales y capitalización de su producción; situación que se ha agudizado como una problemática eminentemente urbana. En este tipo de asentamientos se introdujeron de manera generalizada [...] las tuberías para el agua y la energía eléctrica, el drenaje, y se debe obedecer a ciertas normas [...] estar incorporado a un sistema de recolección de basura. La urbanización no planificada [...] genera grandes presiones al medio ambiente (2002: 79).

De hecho, este tipo de viviendas se construyeron principalmente en la zona sur y poniente de la ciu-

dad, cerca de la carretera federal a San Fernando y de la carretera federal a Monterrey, respectivamente. Las colonias que se encuentran en esas zonas presentan actualmente problemas graves de servicios públicos como agua y drenaje, lo cual ya se preveía desde finales de los años ochenta y principios de los noventa, a lo que Rafael Ramírez, quien participó en los estudios previos que tenía a su cargo la Secretaría de Planeación y Desarrollo, agrega:

Reynosa iba bien, era de muy buena calidad el sistema de agua potable, por ejemplo, y pues te digo a raíz del crecimiento desproporcionado que ha tenido Reynosa se perdió el control de esto. A la par, nosotros teníamos un contacto con SEDUE, o sea nosotros íbamos a promover la elaboración de los planes de desarrollo municipal y SEDUE por su parte, iba a promover el plan de desarrollo urbano, o sea de crecimiento urbano. Ellos tenían definido hacia dónde se debería crecer toda la frontera, ¿cómo? Pues identificando los suelos, o sea eran arquitectos, uno de ellos tenía una maestría en desarrollo urbano, y él fue el encargado de hacer los planos de crecimiento y desarrollo urbano, pero desgraciadamente no se usaron. Por ejemplo, las colonias del sur: Balcones, Almendros, ahí se supone que no se debió haber construido, hasta las calicheras se podía por la estabilidad del terreno; de hecho, se había hecho una pavimentación como para delimitar hasta dónde, la colonia Villas de Imac, pero de ahí en fuera las otras colonias iban a tener problemas (Rafael Ramírez, comunicación personal, 19 de febrero 2018).

Sobre la situación en rezago en temas de servicios que sufre Reynosa, el investigador y experto en la franja transfronteriza entre Tamaulipas y Texas, expresa: “El crecimiento urbano fue muy rápido. La mitad de las colonias prácticamente son irregulares y es difícil proveerles los servicios. Los habitantes de ahí tienen años pidiendo servicios, pero los prestadores argumentan que mientras sigan en la irregularidad no les otorgarán los servicios” (Xavier Oliveras, comunicación personal, 12 de mayo de 2018, Matamoros).

Así, una gran cantidad de colonias en Reynosa paga las consecuencias de esa mala planificación, y

trae consigo otro tipo de problemas sociales relacionados con la inseguridad y violencia, poniendo en foco rojo las colonias que Ramírez (2018) menciona, pues los medios de comunicación sitúan la mayor parte de esos problemas en dichas colonias.

La calidad de vida urbana y sus variables

El escenario de ciudades como Reynosa es muy complejo, y un denominador común entre las ciudades de la frontera norte de México es una disparidad entre lo industrial y el desarrollo de la región. Guillen argumenta que “los contrastes sociales de la frontera norte plantean como tema fundamental la pregunta sobre la *calidad* de su desarrollo y las consecuencias de éste en la vida de sus residentes” (2007:11) y agrega que pese al tono vanguardista que intentan preservar, retratan los nodos sociales de un subdesarrollo.

Reynosa, a pesar del posicionamiento y la importancia dada por ser estratégicamente conveniente para aspectos de tipo industrial y comercial, cuenta con pocos estudios sobre la calidad de vida urbana de sus habitantes. Además de enfrentarse a la escasez de éstos, se debe de contraponer a las limitantes de los estudios cuantitativos, pues los resultados estadísticos, no siempre ofrecen un retrato cercano a la realidad. Entre los referentes significativos que existen de los cuales se pueden obtener datos de la calidad de vida de Reynosa se encuentra la Encuesta sobre Calidad de Vida, Competitividad y Violencia Social (Ecovis), organizada por el Colef y Sedesol en 2006; lamentablemente, no existe una versión actualizada y los resultados no tienen un acercamiento que los trabajos cualitativos sí permiten, y que para esta ciudad se cree son necesarios. Corbin y Strauss (1998) explican que los estudios cualitativos producen hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos o de cuantificación y que puede tratarse de investigaciones sobre la vida de la gente, las experiencias vividas, los comportamientos, las emociones, así como los movimientos sociales, fenómenos culturales y la interacción entre naciones.

Es así que se elige el método cualitativo con herramientas etnográficas para conocer la *calidad de vida urbana* después de un análisis de la literatura de ésta y la elección de sus variables.

Puente (1988) advierte que para analizar la calidad de vida “el referente central es el individuo” (1988: 20), y que la apreciación de esta tiene que ver con la salud psicosomática y el sentimiento de satisfacción. La calidad de vida urbana, por su parte, plantea un estudio más objetivo, basándose en parámetros que ofrece el entorno urbano y que son materialmente parte de él, y aunque su función sea pública, no existe un vínculo de pertenencia por parte de los individuos, sino uno de servicio. Para una idea más clara sobre la diferencia y desprendimiento entre ambas, Cortés (2001) asegura que las percepciones generales que la gente tiene sobre calidad de vida están efectivamente en los considerandos que se usan para medir real u objetivamente los índices de calidad de vida (Cortés, 2001: 91). Por otra parte, Delgado (1998) había anticipado que la necesidad de medir la calidad de vida urbana surgía del objetivo de la planificación y gestión local, y plantea dimensiones relevantes, como educación, salud, participación económica, vivienda y servicios básicos, recreación, seguridad personal y ambiente físico natural.

Por otro lado, el Banco Interamericano del Desarrollo realizó un estudio entre los años 2011 y 2014 llamado “Voces emergentes: percepción sobre la calidad de vida urbana en América Latina y el Caribe”, tomando en cuenta las siguientes temáticas, directamente, sin hacer agrupaciones:

- Agua
- Saneamiento
- Drenaje
- Gestión de residuos sólidos
- Energía
- Mitigación del cambio climático
- Vulnerabilidad ante desastres naturales (lluvias fuertes)
- Calidad del aire
- Ruido

- Uso del suelo
- Vivienda
- Inequidad urbana
- Transporte (movilidad)
- Empleo
- Conectividad
- Salud
- Educación
- Seguridad ciudadana
- Transparencia
- Gestión pública moderna
- Gestión pública participativa

Al considerar esos aspectos, aseguran los autores del estudio (Juan *et al.*, 2016) que tienen la posibilidad de indagar ampliamente, ya que el análisis se basa en la opinión y la percepción de la propia ciudadanía sobre la calidad de vida con base en temas relativos a los servicios urbanos. Con los resultados se pudieron detectar y jerarquizar las principales preocupaciones de los ciudadanos.

Otra perspectiva es la de Delgado (1998), quien asegura que, para la medición de la calidad de vida urbana “se debe considerar las necesidades socioeconómicas de educación, salud, participación económica, vivienda, servicios básicos, recreación, seguridad personal, sin obviar aquellos aspectos de calidad físico ambiental [...] Es decir, se incluyen [...] necesidades cuya satisfacción puede ser más impactada por las acciones políticas del Estado” (Delgado, 1998: 3). La calidad de vida urbana, por lo tanto, está ligada al acceso de la población a esos servicios o satisfactores otorgados directamente por las instancias gubernamentales. La misma autora cita a Liberali y Massa, y afirma que “es incorrecto tomar ciertos indicadores como universales” (Delgado, 1998: 4). Es evidente que el método de medición dependerá del ámbito espacial utilizado, la disponibilidad de la información y el enfoque.

Delgado (1998), además, desarrolló una propuesta metodológica para la medición de la calidad de vida urbana, y señala puntos muy importantes, como la identificación de las dimensiones necesarias

para lograr una calidad de vida de acuerdo con el contexto donde se mide, y aclara que “la selección de los indicadores queda a juicio de los investigadores especialistas, teniendo en cuenta el ámbito espacial utilizando la información disponible en fuentes indirectas y la facilidad de levantamiento de información y por supuesto, su pertinencia a los fines que se proponen” (1998: 5). En referencia a ello, se encuentra como complemento la posibilidad de someter indicadores para cada componente de necesidad, el análisis de los componentes principales y la selección de los que resulten más significativos (1998: 5).

González y Jiménez (2013) recurrieron a otro método para la medición de la calidad de vida urbana con base en el Índice de Pobreza Multidimensional, metodología que fue propuesta por Alkire y Foestar (2011), y que Gonzáles y Jiménez (2013) retomaron para un estudio en Colombia por medio del Departamento Nacional de Planeación. Dicho método “está compuesto por tres dimensiones principales: salud, educación y nivel de vida” (2013: 167). Estos autores aseguran que “factores como [...] la vivienda digna, el consumo de bienes básicos, tales como [...] transporte, salud y educación” (2013: 162).

Con las recomendaciones de los expertos en el tema de calidad de vida urbana, con base en estudios previos que se tomaron como referencia y con la libertad mencionada sobre la elección y delimitación de los indicadores, para la ciudad de Reynosa y para fines de este estudio se han elegido como marcadores la salud y el transporte, por ser la primera más que un indicador un derecho humano, y el segundo, un servicio público primordial de cualquier ciudad.

La salud como servicio público en Reynosa

Ante la necesidad de garantizar salud a los individuos, surgió la salud pública, que enfoca sus estudios y atenciones en la población general. Por su parte, la salud pública se define como “el esfuerzo organizado global y local para promover y proteger la salud de las poblaciones y reducir las inequidades en salud” (Franco y Álvarez, 2009: 543) lo cual se establece

como un derecho y garantía social. Tabima (2012) hace énfasis en la redacción del derecho a la salud que está implícito en los derechos humanos: “El goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano, sin distinción de raza, religión, ideología política o condición económica o social” (Tabima, 2012: 110).

Los gobiernos de los Estados que ratificaron la Convención de los Derechos Humanos en 1948 deben garantizar el goce de esos derechos a todos sus ciudadanos, por ello existen en su modalidad pública como el caso de la salud y la educación. La salud pública, pese a ser responsabilidad de los gobiernos, es un tema de competencia global, por eso los esfuerzos por alcanzarlos son de carácter supranacional, internacional y de otras agencias, no sólo intersectoriales. Se ha buscado la universalidad de este servicio con el objetivo de una fuente de seguridad global, un determinante para el desarrollo e instrumento para el buen gobierno (Frenk y Gómez, 2007). En materia global destacan algunos criterios, como el comercio internacional de bienes y servicios (la relación entre las políticas comerciales y sanitarias y la calidad de vida de los ciudadanos), los convenios mundiales y la legislación sanitaria internacional (Álvarez y Franco, 2009). La OMS (2014) afirma que, después de la provisión de estos servicios, será necesario asegurar que el individuo tenga acceso a los siguientes determinantes:

- El derecho a un sistema de protección de la salud que brinde, a todos, iguales oportunidades para disfrutar del más alto nivel de salud
- El derecho a la prevención y el tratamiento de las enfermedades, y la lucha contra ellas
- El acceso a medicamentos esenciales
- La salud materna, infantil y reproductiva
- El acceso igual y oportuno a los servicios de salud básicos
- El acceso a la educación y la información sobre cuestiones relacionadas a la salud
- La participación de la población en el proceso de la adopción de decisiones en cuestiones relacionadas con salud a nivel comunitario y nacional

Para poder evaluar estos aspectos en Reynosa se requiere contar con datos estadísticos específicos de la ciudad; sin embargo, lo más cercano a ellos son estadísticas estatales que otorgan una idea al respecto, como el promedio de esperanza de vida de Tamaulipas, que es de 76 años, ligeramente por encima de la media nacional; además, el estado se encuentra entre los cinco con mayor esperanza de vida al nacer (INEGI, 2016). Según el Diagnóstico de Salud (2013) del gobierno del estado, el 22.45% de la población no contaba con derechohabencia a la salud en 2010, lo que representa unos 720 000 habitantes de los 3 268 554 habitantes contabilizados en el anuario del estado, elaborado por el INEGI (2015). Tal porcentaje resulta alentador si se contrasta con el 33% desfavorecido de acuerdo con la media nacional. De 646 202 habitantes de Reynosa contabilizados al 2016, el 82.38% tiene algún tipo de servicio médico; de ese porcentaje, 59.1% de los afiliados pertenecen al IMSS, 28.63% tienen Seguro Popular y un 4.93% tienen algún seguro médico particular. Se sabe que 445 522 habitantes es la suma de derechohabientes de las instituciones del sector público de salud, con una mayoría predominante en el IMSS, que atiende a 416 996 derechohabientes. En proporción, la cobertura en servicio de salud que tiene Reynosa está por encima de los promedios de Tamaulipas y más aún de la media nacional. Este número de personas registradas como dependientes de un servicio de salud público son atendidas por un personal médico de 1 227 profesionales, que equivale a 2.5 médicos por cada 1 000 habitantes (INEGI, 2016), y aunque se encuentra por encima de la media nacional, que es de 2.2, la cifra sigue muy alejada del promedio de la OCDE y de las recomendaciones de la OMS.

El transporte como servicio público en Reynosa

El propósito del transporte público, independientemente si se trata de una zona urbana o no, es acceder a destinos, a las actividades, a los servicios y a los productos. La planificación y diseño urbano de las

ciudades deben tomar en cuenta factores para reducir las distancias, aumentar la accesibilidad y mejorar el transporte público urbano. Por ello, la relevancia de acercar a las personas y lugares por medio de un sistema de transporte (ONU, 2013). El mismo informe señala que la construcción de ciudades zonificadas es lo que ha provocado infraestructuras y transporte ineficiente debido a que la gran mayoría “se desplaza en la misma dirección y al mismo tiempo” (ONU, 2013: 6).

De acuerdo con la CEPAL (2013), el Banco Mundial había propuesto que para mediar la falta de infraestructura y de los medios de transporte, era mejor alternativa llevar los servicios a la comunidad. La ONU (2014), en sus apartados de movilidad urbana, asegura que el tema del transporte por sí mismo es vital para los habitantes de las grandes ciudades. En esos mismos apartados, se dice específicamente sobre México que: “la falta de planeación o decisión y la mala o nula coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno ha tenido como resultado ciudades dispersas que afectan la productividad del país, así como la salud y calidad de vida de sus habitantes, quienes tienen que realizar traslados largos, agotadores, inseguros y costosos” (ONU-Hábitat, 2014: 8).

Gutiérrez (2013) asegura que, en América Latina, pese a la importancia y lugar que ocupa el transporte público como servicio urbano, no cuenta aún con la prioridad y el reconocimiento como derecho al igual que la educación y salud. García (2013) a propósito de esto, afirma que la movilidad y el transporte público son elementos facilitadores en el proceso de expansión de oportunidades de desarrollo local, y que, desde luego, es lo que facilita y permite el acceso a un puesto de trabajo, un lugar de educación, a unas instalaciones sanitarias y a todo tipo de servicios. Posteriormente recurre a la Unión Internacional de Transporte Público (2007) y cita que, “al proporcionar movilidad a todos los ciudadanos el transporte público contribuye al éxito de las políticas de inclusión social” (García, 2013: 37).

Dentro de la poca información que existe sobre el servicio público del transporte en Reynosa se encuentra la recogida en el Índice de Ciudades Prósperas de

ONU-Hábitat (2015). Para visualizar las condiciones del transporte público se toma en cuenta la dimensión de infraestructura de desarrollo, que es necesaria para considerar una ciudad próspera que sea capaz de sostener la economía y para mejorar la calidad de vida de un lugar. A su vez, se revisan las subdivisiones de Movilidad Urbana y Forma Urbana, al tiempo que se indaga en los indicadores de Longitud del Transporte Masivo y Densidad Vial, respectivamente y pertenecientes a las subdimensiones. En el caso de la longitud transporte masivo o transporte público, para fines prácticos tal factor se determinó como un indicador extremadamente débil, ya que el municipio no cuenta con una red de transporte público de alta capacidad con tecnología y calidad. El servicio con esta calificación (técnicamente de cero) dificulta la movilidad, conectividad e integración del territorio, y disminuye la productividad, sustentabilidad y la calidad de vida. Tratándose de la densidad vial, aunque no es tan extremadamente negativa la calificación, se determinó que es moderadamente débil, ya que no hay calles suficientemente cortas y directas que mejoren la movilidad motorizada y no motorizada como caminar o andar en bicicleta. De acuerdo con información no oficial de páginas electrónicas, creadas para proporcionar información a los usuarios, hay de 42 a 51 rutas establecidas. Según información brindada en la subdelegación de transporte en Reynosa, hay 48 rutas. Hasta el momento no hay una base de datos que otorgue la información exacta y oficial.

Al acudir a la delegación municipal que se desprende de la Secretaría de Transporte, no resultó fácil obtener información al respecto, ya que recurrentemente el servicio de transporte público es criticado, expuesto y denunciado, generalmente por la población y el periodismo local. La primera aclaración a propósito del tema es que el sistema se trabaja por medio de concesiones que se autorizan a nivel estado. Una persona puede ser dueña de varias concesiones y tener a choferes trabajando o puede rentarles la concesión, es decir, tener una de ellas otorga el permiso de poner en operaciones como transporte público a una unidad en una ruta estipulada de las 48 registra-

das, y sus trayectos serán vigilados por los jefes de ruta que llevan un seguimiento sobre el itinerario. La administración es propia de cada concesionario, pues se estipula una tarifa como cobro, pero los ingresos y ganancias dependen únicamente de lo obtenido por el número de pasajeros. Con esa poca injerencia del gobierno sobre las operaciones del transporte urbano, se observa claramente que no existe como tal un servicio de transporte público, pues la única fase en que el gobierno interviene es al otorgar los permisos y al vigilar el cumplimiento del reglamento.

Etnografía para un acercamiento a la realidad y la percepción como medio

Los estudios de calidad de vida urbana facilitan un acercamiento objetivo a la verdadera realidad que vive un entorno, ya que toma en cuenta elementos que van más allá de factores macroeconómicos; ello se acentúa más si este tipo de estudios se enfoca de forma cualitativa, ya que en conclusiones de algunos autores que llevaron a cabo análisis cuantitativos al respecto expresaron que los resultados fueron limitados al obtener únicamente cifras. Tales investigadores aluden a la necesidad de un acercamiento hacia las experiencias de vida de quienes hacen uso de los elementos que conforman la calidad de vida urbana. Señalan también que la construcción teórica de calidad de vida implica una valoración de los individuos de acuerdo con sus condiciones materiales propias, permeadas por el entorno y la interacción social; y que, en efecto, para medir las variables se requerirán componentes objetivos y subjetivos. Estos autores, reforzando el aspecto cualitativo de la medición de calidad de vida urbana, apuntan que no es suficiente el acceso a los bienes necesarios para la existencia (normalmente en lo que se basan los estudios cuantitativos): “Sino en la manera de percibir el entorno social y económico. A partir de ese supuesto, la medición de las percepciones de los individuos se lleva a cabo indagando la experiencia de vida de las personas respecto a sus condiciones materiales, las cuales responden a un conjunto de normas legítima-

das por las instituciones de la sociedad donde viven” (Acosta *et al.*, 2012: 13).

Por su parte, Camarena (2004) expone en su investigación aspectos relativos a la calidad de los servicios de salud y la necesidad de abordar ésta cualitativamente, y además afirma que se conoce el significado de la experiencia de las personas y agrega que es necesario este conocimiento para la implementación de políticas públicas. Covas *et al.* (2017) opinan que el conocimiento, registro y análisis de la percepción de los individuos sobre su *calidad de vida urbana* dota a los gobiernos locales de herramientas para la toma de decisiones y distribución de recursos.

Así, el diseño de esta investigación ha sido completamente cualitativo, para ello se recurrió a un estudio etnográfico con el objetivo de conocer la realidad de la ciudad de Reynosa mediante entrevistas con expertos e informantes clave respecto de temas de salud y transporte. En primera instancia Omar Rodríguez, jefe de la Secretaría de Salud en Reynosa, confirma que la salud es un principio fundamental, más allá de lo evidente que es el bienestar humano, sino también de forma social y económica: “Yo creo que la salud y la educación son prioritarios para el desarrollo humano. Si no hay salud no hay nada, no somos productivos, somos una carga prácticamente. La salud es prioritaria más que cualquier otra cosa” (Omar Rodríguez, comunicación personal, 4 de agosto de 2018, Reynosa). En Reynosa el servicio en respuesta a esta necesidad es limitado, lamentablemente, y asegura que el principal obstáculo es la insuficiencia en el servicio:

Sí, la población es demasiada, es la ciudad más poblada de Tamaulipas y evidentemente los servicios de salud de primer nivel son insuficientes. Se han realizado acciones como unidades médicas pero la población donde se encuentran es muy densa. Estas unidades cuentan con dos médicos, por lo que no nos damos abasto, entonces muchos quedan sin atención porque es demasiada la demanda. Hablamos de la zona sur, por ejemplo, la colonia Balcones de Alcalá, Juárez. Ahí nos hacen falta unidades, en cantidad y también porque es difícil para los habitantes de esas colonias trasladarse

hasta otras unidades de salud (Omar Rodríguez, comunicación personal, 4 de agosto de 2018, Reynosa).

Además, Rodríguez habla de los problemas a los que una ciudad fronteriza se enfrenta:

Reynosa se enfrenta a mucha migración, hay mucha población flotante del mismo país y de otros, principalmente de Centroamérica. Llegan aquí con la intención de cruzar a Estados Unidos y muchas veces no lo logran, se quedan en Reynosa e inician con los asentamientos irregulares y ese tipo de colonias nos propician muchos problemas de salud, como en este caso el dengue, porque están en condiciones de un saneamiento básico muy deplorable y viene como consecuencia brotes de enfermedades. Si, principalmente la migración. Pueden traer enfermedades para las que no estamos preparados y nos sobrepase [...] Nos ha golpeado la crisis económica, porque muchas personas se han quedado sin empleo, entonces hay un desabasto en la SS porque muchas personas, al quedarse sin empleo, también se quedan sin una protección de salud, pierden por el ejemplo el IMSS entonces aumentan el volumen de consultas y la demanda de medicamentos, y pues como te comentaba no tenemos las suficientes unidades ni médicos (Omar Rodríguez, comunicación personal, 4 de agosto de 2018, Reynosa).

Al respecto, nos relata Salvador Banda, quien es periodista especializado en temas urbanos de la ciudad de Reynosa:

Cuando terminaron la construcción del hospital del seguro social, lo veía enorme, creía que no se podía llenar. Pero ahorita ve, por ejemplo, al área de urgencias y ves a la gente en el piso porque no hay camillas y vas a piso y pues no, no hay camas suficientes. La construcción del 270 vino a resolver un 15 o 20% del problema porque sigue habiendo deficiencias. No hay médicos especialistas; desde agosto del año pasado estoy pidiendo cita y no hay especialistas. Pero ahora nadie quiere trabajar ahí porque tiene miedo a la inseguridad. (Salvador Banda, comunicación personal, 18 de octubre, 2018)

Banda (2018) evidencia los problemas de abasto y una demanda muy por encima de la oferta, y termi-

na exponiendo otros factores que afectan el servicio de salud: la inseguridad. Por otro lado, el doctor Oschiel Chapa, quien lleva toda su vida moviéndose en una región transfronteriza y ha hecho investigaciones de aspectos micro y macroeconómicos de la frontera, nos otorga su punto de vista respecto al servicio de salud pública en la ciudad de Reynosa.

El asunto es que la medicina en México tiene un modelo público-privado y lo que es real es que somos una población que va envejeciendo y la respuesta gubernamental ante esta realidad es una respuesta limitada, además de otros problemas de salud como la diabetes, la obesidad, crónicos degenerativos como el estrés y otras enfermedades digamos modernas, y ante esta respuesta limitada hemos visto el crecimiento de una oferta de salud privada que tiene una gama de alternativas desde aquella dirigida a segmentos de altos ingresos hasta la que toca la clase media y la clase media baja. Estoy hablando de medicamentos y consultorios como el caso de las similares, hay desde consultas de 20 pesos hasta 1 000 pesos, ése es un poco el espectro de lo que hay en términos de las que ofrecen empresas del sector privado. Como quiera que sea, también como respuesta —aunque insuficiente— tenemos el Seguro Popular, que busca de algún modo atenuar esta tremenda condición de rezago, de falta de cobertura de atender a los que no tienen los medios. Se acentúa muy grave en el entorno rural, pero es aún más preocupante en las ciudades, a grandes rasgos ése es el tema en cuanto a percepción sobre la salud. Sentimos que el presupuesto para la salud no crece, creció sólo el 1% en 2017, es el más bajo en la historia y en todos los rubros (Oschiel Chapa, comunicación personal, 8 de enero, 2018, Reynosa).

En cuanto al tema del transporte público, se obtuvo información en el diálogo con Eduardo Luján, delegado en Reynosa de la STM, quien afirmó ante las interrogantes que las rutas de transporte existentes no obedecen a ninguna lógica urbanística y se van agregando nuevas rutas conforme se crean colonias, pero tampoco de una forma planificada que haga interconexiones. Esas rutas están designadas para satisfacer mayormente la demanda de movilidad de los trabajadores de maquiladoras; de hecho, llevan por nombre el parque industrial o maquiladora a la que se

dirigen. De igual forma, algunas rutas suspenden su itinerario en horarios intermedios, ya que sólo operan en las horas de entrada y salida de las maquiladoras, pues, pese a la necesidad de muchos habitantes de trasladarse, para ellos no es redituable emprender un trayecto con bajo pasaje (Eduardo Lujan, comunicación personal, 14 de julio de 2018, Reynosa).

Sobre el transporte público, los expertos coinciden en varios aspectos negativos, como las condiciones de los camiones, la insuficiencia de las unidades y la mala planificación de las rutas. El doctor Chapa se expresa respecto de las necesidades actuales del transporte en Reynosa:

Se requiere un transporte público más moderno, eficiente y seguro para los usuarios. Se requiere regularlo, paralelo a ello está la necesidad de tener calles y carreteras en buenas condiciones, señalización. Los ciudadanos toman más tiempo ahora, quienes toman dos camiones o si toman taxi gastan una parte considerable de sus ingresos en transporte. Sentimos que no estamos avanzando en ese aspecto. Los costos se han elevado o no hay taxis disponibles en algunos centros educativos, eso es un retroceso. Además, la calidad del transporte, pues son aspectos que saltan a la vista (Oschiel Chapa, comunicación personal, 8 de enero, 2018, Reynosa).

A propósito de las limitantes del servicio y la poca accesibilidad para el acceso a otros servicios como la educación, directivos en el tema educativo aseguran que el mal servicio de transporte entorpece el recibir una educación de calidad, ya que los costos impiden a los estudiantes asistir ininterrumpidamente a la escuela:

La mayoría de las familias que están en la periferia son trabajadores de maquiladoras, entonces no les alcanza para darle al niño nueve pesos de ida y nueve de regreso y a veces tienen que tomar dos peceras. Imagínate, tienen un salario de 1 000 pesos por semana o 1 200 y de ahí tienen que comer, vestirse, pagar la casa. No alcanza y ya no tienen un niño, tiene dos o tres, por eso pelean la escuela que está cerca de su casa y, aunado a eso, la inseguridad, el riesgo en el traslado y el costo (Oschiel Chapa, comunicación personal, 3 de noviembre, 2018, Reynosa).

Sobre estas afirmaciones se agrega lo que María Hernández (2018) ha presenciado como directora de una institución educativa: “Padres que vienen a pedirme: ‘Maestra, ¡Por favor! Inscríbase a mi niño. Mi hijo no está yendo a la escuela’. Y te dicen eso, lo deje de mandar porque no tengo para pagar el transporte. En la periferia el transporte público si es un motivo de deserción escolar” (María Hernández, comunicación personal, 6 de noviembre, 2018).

La lejanía de las colonias a los principales servicios públicos de la ciudad como salud y educación, aunado a un mal servicios de transporte público, agravan la situación del acceso y aumentan el grado de vulnerabilidad de las personas que lo utilizan, privándolos, por ejemplo, de los servicios mencionados. Sobre esto, Orlando Gutiérrez, arquitecto reynosense y ahora miembro del Comité Histórico de McAllen, expresa su posicionamiento ante el servicio de transporte público de Reynosa. “Lo veo muy mediocre, lo veo hasta aberrante. Mueven a la gente como si fueran ganado, a un grado de que los camiones no son ni con el diseño que deberían de tener. No ostentosos, pero si con el diseño, la calidad y la seguridad que deben de dar al viajante” (Orlando Gutiérrez, comunicación directa, McAllen, 8 de noviembre, 2018).

Además, las notas periodísticas que surgen como resultado de la búsqueda de información sobre transporte público en la ciudad de Reynosa muestran en su gran mayoría información negativa y quejas por el servicio. A la par que se realizaba el análisis de resultados se publicó una nota con el título: “Pésimo, caro y deficiente: transporte público” (Hernandez, 2018). En esa nota se hace hincapié en el uso de unidades desechadas por Estados Unidos y se pide al gobierno, por parte de los miembros de cámaras empresariales, que tomen cartas en el asunto y que en realidad se haga cumplir la ley que existe. Supuestamente el 70% de las unidades cumple con las condiciones solicitadas, y las que no, es porque debido a no ser rutas tan demandadas los dueños no tienen el capital para invertir en nuevas unidades, ello de acuerdo con el delegado de la Secretaría de Transporte y Movilidad en una entrevista para *El Mañana* (2018). Sin

embargo, en el trabajo fenomenológico desarrollado por la investigadora y las entrevistas que entabló, se detecta que la proporción de unidades en mal estado representa la mayoría y no al revés.

Conclusiones

Las ciudades mexicanas de la frontera norte tienen una dinámica muy distinta a las del interior del país. Se cree que por su cercanía con Estados Unidos y el grado de inclusión con los procesos globales han alcanzado un nivel de desarrollo más elevado que el resto. Y, por una parte, en efecto la globalización ha dejado su huella en el aspecto industrial y comercial y ha tenido impactos positivos en materia económica; sin embargo, en lo que concierne a desarrollo y calidad de vida de los habitantes que experimentan y que son parte del fenómeno global los resultados no han sido tan favorables. Algunas fronteras, como es el caso de Reynosa, muestran un rezago grave visto desde la experiencia y opinión sobre los servicios públicos de salud y transporte. Los habitantes se enfrentan a la mala planificación urbana, y de forma más específica, quienes se desplazaron a causa de elementos clave de la era global como lo fue TLCAN son quienes sufren por la lejanía de las colonias, ya que fueron asentados mayormente en zonas que actualmente concentran la mayor cantidad de problemas en materia de servicios públicos.

Respecto del servicio de salud, los expertos e informantes clave lo describen como insuficiente y limitado, percepción que coincide con las descripciones de los usuarios, además de que la infraestructura de los institutos de salud pública deja ver que las opiniones al respecto son atinadas y objetivas. La insuficiencia va desde los servicios básicos de consulta hasta los de primer nivel o altas especialidades. Aunado a esto, Reynosa se enfrenta al fenómeno migratorio, que presiona aún más a un ya saturado servicio de salud, y es que de este fenómeno se derivan asentamientos irregulares con adecuaciones de saneamiento básico muy deplorables, lo que otorga condiciones favorables para la proliferación de enfer-

medades para las cuales no se cuenta con un protocolo ni medicamentos para enfrentarlas.

En lo que toca al tema del transporte, es evidente, dada la información obtenida, que el diseño del transporte público no conllevó planificación ni logística. Las rutas de transporte existentes han partido de brindar servicio a las colonias conforme se van creando, como una respuesta espontánea a la necesidad en puerta. Los objetivos de esas rutas son garantizar ganancias por el modelo privado al que pertenecen. Con esa lógica se van agregando nuevas rutas de manera no planificada, sin interconexiones para satisfacer necesidades de movilidad más concurridas, que regularmente llevan nombres de parques industriales o maquiladoras. En general, el transporte público es antiguo, ineficiente, inseguro y caro para los usuarios. Además de no cumplir con su tarea de movilizar eficazmente a los habitantes, es un obstáculo para que ellos ejerzan su derecho al acceso de otros servicios como son la salud y la educación.

Visto desde estas dos variables, la calidad de vida urbana de la ciudad de Reynosa es muy baja. Este resultado es obtenido mediante un estudio etnográfico que ha otorgado una visión más clara y cercana de la situación que se vive, lo cual no hubiera sido posible desde la mera obtención de datos duros, que son escasos y dispersos.

La problemática lleva décadas presentándose y es el resultado de la improvisación para satisfacer necesidades de un fenómeno previsto: la migración interna. Todos los cambios estructurales que trajo consigo el neoliberalismo y los tratados que colocaban a Reynosa como un punto de referencia para llevar a cabo actividades que la nueva realidad global demandaba apuntaban a un crecimiento demográfico, el cual requeriría evidentemente de soluciones anticipadas en materia urbana. En su momento no hubo un plan estratégico y las visiones posteriores de la agenda a nivel local, estatal y federal tampoco lo instrumentaron. Ha sido notorio en las ciudades fronterizas que las decisiones políticas que impactan la región son de carácter federal, pero las consecuencias sociales y urbanas que se presentan a raíz de di-

chas decisiones pasan a ser parte de los problemas por resolver por parte del gobierno local. Hoy en día los problemas lejos de solucionarse se han agravado. La mancha urbana ha continuado expandiéndose y la fórmula —a pesar de conocer su fracaso— sigue siendo la misma.

Aunado a los problemas que llevan presentes más de dos décadas, Reynosa se enfrenta a nuevas adversidades que la toman por sorpresa. Hasta hace unos pocos años, los investigadores afirmaban que la migración interna era la única que tenía impacto en este municipio, ya que la migración proveniente de otros países que elegía esta frontera como antesala para llegar a los Estados Unidos era relativamente pequeña y transitoria. Sin embargo, fenómenos sociales y políticos contemporáneos han dejado fuera del juego a esta teoría, como lo es la Caravana Migrante, que fue un movimiento masivo de centroamericanos con el objetivo de llegar a territorio estadounidense. Además de los espacios limitados para dar albergue y apoyo humanitario a un grupo tan grande, decisiones políticas como las del vecino país del norte de reducir la flexibilidad de las políticas migratorias e impedir la llegada de migrantes a su territorio y así evitar la posibilidad de otorgarles asilo, sumado a la respuesta del gobierno mexicano con el programa Permanecer en México para todos aquellos retornados que no desean regresar a su país o que aún esperan respuesta para sus peticiones de asilo, colocan a la ciudad como Reynosa en un estado de mayor vulnerabilidad.

Por encima de los problemas de calidad de vida urbana que ya sufre Reynosa, ahora se enfrentará a este nuevo paradigma. Se enfrenta al hecho de que gran parte de esos grupos decidan establecerse en Reynosa, para lo cual se requiere desde ahora mismo contar con un plan estratégico para su inserción social y laboral, satisfacer necesidades de vivienda con condiciones dignas y servicios básicos, salud, educación, transporte, entre otros. La respuesta se ve bastante lejana cuando se tiene en cuenta la historia de crecimiento improvisado de esta ciudad, la misma que nos acerca a la predicción de los problemas sociales que se pueden derivar de un ambiente de po-

breza y precariedad. No conforme con el grave rezago en materia de calidad de vida urbana que sufre Reynosa, ahora se plantea la interrogante sobre las problemáticas que están en puerta y por llegar.

Bibliografía

- ACOSTA, Félix, Marlene SOLÍS, y Guillermo ALONSO (2012), “Grado de apropiación de la ciudad y percepciones sobre la calidad de vida en ciudades de la frontera norte de México” *Revista del Consejo de Investigación y Evaluación de la Política Social (Cofactor)*, vol. III, núm. 6, recuperado de: http://cofactor.edomex.gob.mx/sites/cofactor.edomex.gob.mx/files/files/cofactor%206/cofactor_pdf_cof6_art1.pdf
- ÁNGEL, Jazzmin Ahyko del (2004), “Emergencia de un ‘Regimen Urbano’ en Reynosa, Tamaulipas: actores que inciden en la planeación y gestión urbana”, tesis, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana.
- CAMARENA, Lourdes (2004), “Calidad de la atención prenatal y parte de la ciudad de Chihuahua: Un enfoque basado en la usuaria”, tesis doctoral. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, recuperado de: <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/98410/>.
- CISNEROS, F. (2014), “La refinera de Reynosa”, *El Mañana*, 16 de febrero, recuperado de: <https://www.elmanana.com/la-refineria-de-reynosa/2382773>.
- CORRALES, S. (2012), “Comercio al menudeo y cruces fronterizos: México-EUA”, *Revista Análisis Económico*, vol. 27, núm. 65, pp. 123-150 recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41324594007>.
- COVAS, DaylÍ., Gilberto HERNÁNDEZ y Daisy LÓPEZ (2017), “Evaluación de la calidad de vida urbana en la ciudad de Cienfuegos desde una dimensión subjetiva”, *Universidad y Sociedad*, vol. 9, núm. 2, pp. 193-201, recuperado de: <http://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus>.
- DELGADO, María Teresa (1998), “Propuesta de medición de la calidad de vida urbana como objetivo de planificación y gestión local”, ponencia presentada en el IV Seminario Latinoamericano de Calidad de Vida Urbana, Septiembre de 1998, Tandil, Buenos Aires.
- DOUGLAS, Lawrence, y Taylor HANSEN (2003) “Los orígenes de la industria maquiladora en México”, *Comercio Exterior*, vol. 53, núm. 11, pp. 1045-1054, recuperado de: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/59/10/CE_NOVIEMBRE_2003_VOL_53_NUM_11_MEX.pdf.
- COLEF y SEDESOL (2006), Encuestas en ciudades mexicanas sobre Calidad de Vida, Competitividad y Violencia Social (Encovis) 2005-2006, México, Colef, Sedesol, recuperado de: <http://bdsocial.inmujeres.gob.mx/index.php/encovis-50/encuestas-en-ciudades-mexicanas-sobre-calidad-de-vida-competitividad-y-violencia-social>.
- FRANCO, Giraldo, y Álvaro ÁLVAREZ (2009), “Salud pública global: un desafío a los límites de la salud internacional a propósito de la epidemia de influenza humana A”, *Revista Panamericana Salud Pública*, vol. 25, núm. 6, pp. 540-547, recuperado de: http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1020-49892009000600011.
- FRANK, J., y D. Gómez (2007, marzo-abril), “La globalización y la nueva salud pública”, *Salud Pública de México*, vol. 49, núm. 2, pp. 156-164, recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342007000200011.
- GARZA, Gustavo (2010), “La transformación urbana”, en Gustavo GARZA y Martha SCHTEINGART, *Desarrollo urbano y regional*, vol. II. México, El Colegio de México, recuperado de: <https://2010.colmex.mx/16tomos/II.pdf>.
- GONZÁLEZ, Jorge, y Giovanni JIMÉNEZ (2013), “Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación”, *Revista de Estudios Sociales*, núm. 49, pp. 159-175, recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81530871013>.
- GONZÁLEZ SALAZAR, Roque (1981), “Los estudios fronterizos: significado y alcance, en Roque González (comp.), *La frontera norte: integración y desarrollo*, México, El Colegio de México, pp. 1-16, recuperado de: <https://www.jstor.org/stable/j.ctv26d8jg>.
- GONZÁLEZ QUIROGA, M. (2000), “La guerra entre Estados Unidos y México”, en Richard V. FRANCAVIGLIA y Douglas W. RICHMOND (eds.), *Dueling Eagles: Reinterpreting the US-Mexican War, 1846-1848*, Fort Worth, Texas Christian University Press.
- GUILLÉN, Tonatiuh (2007), “Frontera norte: los contrastes de la calidad de vida”, *Revista Mexicana de Política Exterior*, recuperado de: <https://revistadigital.sre.gob.mx/index.php/numeros-antteriores/118-rmpe81>.
- HERNÁNDEZ, Rubén (2018, julio 31), “Pésimo, caro y deficiente: Transporte Público”, *El Mañana*, 31 de julio, recuperado de: <https://www.elmanana.com/pesimo-caro-deficiente-transporte-publico-pesera-condiciones-deplorables-servicio-vialidad/4503378>.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (2007, febrero), “Industria maquiladora de exportación”, INEGI, recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825000337>.
- _____ (2011), “Estadística mensual del programa de la industria manufacturera, maquiladora y de servicios de exportación (Immex)”, INEGI, recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/temas/manufacturasexp/>.

- ____ (2008), "México en cifras. Tamaulipas", INEGI, recuperado de: <<https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/>>.
- INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE LA VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES (INFONAVIT) (2003-2017), "Indicadores operativos de crédito", Portal Infonavit, recuperado de: <http://portal.infonavit.org.mx/wps/wcm/connect/Infonavit/El+Instituto/Infonavit_en_cifras/Indicadores_operativos/Credito/?sa_fac=/Infonavit/El%20Instituto/Infonavit_en_cifras/Indicadores_operativos/Credito/Cierre%20anual%20de%20creditos%20otorgados/2008yip=15yWCM_Page.ResetAll=TRUE>.
- JUAN, Ellis, Horacio TERRAZA, Martín SOULIER, Bernardo DEREGIBUS, Ignacio Ramírez, Alejandra SCHWINT y Guiado MOSCOSO (2016), *Voces emergentes. Percepciones sobre la calidad de vida urbana en América Latina y el Caribe*, Banco Interamericano de Desarrollo, recuperado de: <<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7672/Voces-emergentes-Percepciones-sobre-la-calidad-de-vida-urbana-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf>>.
- JURADO, Mario A. (2015), "Aspectos laborales de la inmigración en Reynosa, Tamaulipas", en Rodolfo CRUZ y Cirila QUINTERO (coords.), *Ires y venires. Movimientos migratorios en la frontera norte de México*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, pp. 453-486.
- LÓPEZ, Víctor, (2004), "La industrialización de la frontera norte de México y los modelos exportadores asiáticos", *Comercio Exterior*, vol. 54, núm. 8, pp. 674-680, recuperado de: <<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/72/3/RCE3.pdf>>.
- MARGULIS, Mario, y Rodolfo TUIRAN (1986), *Desarrollo y población en la frontera norte: el caso de Reynosa*, México, El Colegio de México.
- MCALLEN ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION (2014), *Two Nations, One City*, recuperado de: <http://www.McAllen-edc.org/downloads/medc_brochure.pdf>.
- NAVA, Karla, y Gustavo CÓRDOVA (2018), "Paradiplomacia y desarrollo económico en la región transfronteriza de Reynosa-McAllen", *Estudios Fronterizos*, vol. 19, núm. 4, recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612018000100104&lng=es&nrm=iso
- OCDE (2015), *Estudios de políticas urbanas de la OCDE*, México, OCDE.
- OLIVERAS, Xavier (2014), "La acción transfronteriza de los gobiernos locales en un contexto de endurecimiento fronterizo y crisis económica. El caso de la región Tamaulipas-Texas. *Carta Económica Regional*, vol. 26, núm. 113, pp. 13-35, recuperado de: <<http://www.cartaeconomicaregional.cucea.udg.mx/index.php/CER/issue/view/570>>.
- ____ (2015), "Estrategias de marketing territorial en una región transfronteriza: Tamaulipas-Texas", *Sí Somos Americanos, Revista de Estudios Transfronterizos*, vol. 15, núm. 2, pp. 97-122, recuperado de: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337946327005>>.
- ONU-Hábitat (2016), *Informe final municipal: Reynosa, Tamaulipas, México*, México, ONU-Hábitat / Sedatu.
- PADILLA Y SOTELO, L. S. (2002), *Aspectos sociales de la población en México: vivienda*, México, UNAM, recuperado de: <<http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/view/125/118/410-1>>.
- GOBIERNO DE TAMAULIPAS (2000), "Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Reynosa, Tamaulipas", *Periódico Oficial*, 11 de marzo, recuperado de: <<http://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2018/10/cxxv-21-110300F-Anexo-Reyosa.pdf>>.
- PUENTE, Sergio (1988), "La calidad material de vida en la zona metropolitana de la Ciudad de México: hacia un enfoque totalizante", en *Medio ambiente y calidad de vida*, México, Plaza y Valdés, pp. 13-107.
- QUINTERO, Cirila (2015), "Migración en la frontera norte: una realidad compleja y cambiante", en R. CRUZ y C. QUINTERO, *Ires y venires, movimientos migratorios en la frontera norte*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, pp. 489-504.
- RAMÍREZ, Rafael (19 de febrero, 2018), comunicación personal, Reynosa, Tamaulipas.
- RICHARDSON, Chad, y José PAGÁN (2002), *Human and Social Aspects of Cross-Border Development in the McAllen/Reynosa Area*, Edinburg, Texas, Center of Border Economic Studies, recuperado de: <http://www.academia.edu/21257486/Human_and_Social_Aspects_of_Cross-Border_Development_in_the_McAllen_Reynosa_Area>.
- ROMERO, Simon (2003), "Mexican wealth gives Texas City a new vitality", *The New York Times*, 14 de junio, B1, recuperado de: <<https://www.nytimes.com/2003/06/14/business/mexican-wealth-gives-texas-city-a-new-vitality.html>>.
- TABIMA, D. (2012), "La salud pública en Colombia: un derecho en vía de reconocimiento", *Revista Médica de Risaralda*, vol. 18, núm. 2, pp. 109-111.
- TAMAYO, Jesús (1992), "Breve balance y perspectivas de la industria maquiladora de exportación", *Estudios Fronterizos*, núms. 27-28, pp. 9-28.