



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESINA PARA OBTENER EL TÍTULO DE URBANISTA

PRESENTA:

GABRIELA BOLAÑOS FLORES

TÍTULO DE LA TESINA

**PROBLEMÁTICA ENTORNO A LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD
DE MÉXICO.**

DIRECTORA DE TESIANA:

MTRA. VIRGINIA LAHERA R.

Enero 2009



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

Introducción.....	pág. 3
1. Definición de una zona metropolitana.....	pág. 4
1.1 Introducción.....	pág. 4
1.2 Definición de zona metropolitana	pág. 4
1.3 Conclusión del tema.....	pág. 6
2. Identificación de los criterios que permiten evaluar la inserción de una metrópoli en distintas escalas.....	pág. 6
2.1 Introducción.....	pág. 6
2.2 Elementos y base teórica.....	pág. 6
2.3 Conclusión del tema.....	pág. 11
3. Agua ¿en severa crisis de sustentabilidad?	pág. 12
3.1 Introducción.....	pág. 12
3.2 Elementos y base teórica.....	pág. 12
3.2 Conclusión del tema.....	pág. 14
4. La infraestructura vial como una solución para la movilidad metropolitana.....	pág. 14
4.1 Introducción.....	pág. 14
4.2 Elementos y base teórica.....	pág. 14
4.3 Estrategias para el fomento de políticas y prácticas sustentables en transporte metropolitano para la distribución de mercancías.....	pág. 19
4.4 Conclusión del tema.....	pág. 20
5. El problema de la segregación y polarización socio-espacial... 	pág. 22
5.1 Introducción.....	pág. 22
5.2 Nuevos enfoques en el debate de la pobreza urbana.....	pág. 4
5.3 La segregación y polarización socio-espacial en las metrópolis	pág. 24
5.4 Tendencias de la segregación residencial y cambios al patrón.	pág. 25
5.5 Conclusión del tema.....	pág. 27
6. Identificación del papel de los ejidatarios en la incorporación del suelo al desarrollo urbano.....	pág. 30
6.1 Introducción.....	pág. 30
6.2 Elementos y base teórica.....	pág. 31
6.3 Conclusión del tema.....	pág. 34
7. Características de un proyecto de alto impacto metropolitano..	pág. 35
7.1 Introducción.....	pág. 35
7.2 Elementos y base teórica.....	pág. 36
7.3 Conclusión del tema.....	pág. 38
8. Enfoque y elementos que debe contener un plan urbanístico para la problemática metropolitana.....	pág. 39
8.1 Introducción.....	pág. 39
8.2 Elementos y base teórica.....	pág. 40
8.3 Conclusión del tema.....	pág. 43
9. Conclusión general.....	pág. 44
Bibliografía.....	pág. 48

PROBLEMÁTICA EN TORNO A LA CIUDAD DE MEXICO

INTRODUCCIÓN

De acuerdo al último Censo de Población y Vivienda realizado en el 2005, el INEGI (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática), resalta que el 30% de la población de nuestro país vive en una de las 5 zonas metropolitanas más importantes, como son: la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla y Toluca; por lo que considero de suma importancia el estudio de la problemática que atraviesan dichas zonas metropolitanas, por la gran concentración de población y las actividades que se generan en estas y, así poder estudiar y dar un primer acercamiento a la solución de algunos de los elementos considerados como problemática, y con ello una mejor calidad de vida para los 31 millones de habitantes en dichas zonas metropolitanas, y en específico la zona metropolitana más grande que concentra por si sola el 20% del total de la población del país que es; la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Por lo que el presente documento es una compilación de ensayos que tratan la problemática que actualmente presentan las zonas metropolitanas a nivel mundial en general, y la zona Metropolitana de la Ciudad de México en particular, con el objetivo principal de dar a conocer, exponer, analizar y debatir, los diferentes temas que nos ayudan a conocer los elementos básicos para definir: ¿qué es una zona metropolitana?, ¿qué elementos son considerados como problemática?, ¿qué es la gobernabilidad?, seguido de la evaluación de los elementos que hacen que las zonas metropolitanas sean competitivas, la calidad y la cobertura tanto de los servicios como de la infraestructura, la pobreza, la segregación y los sistemas para la incorporación del suelo a la mancha urbana; hasta llegar, a los elementos de planeación urbana, como elementos que nos ayudan a solucionar la diferente problemática de dichas zonas metropolitanas.

A continuación, se exponen los temas que considero deben analizarse en el estudio de dichas zonas metropolitanas debido a que resaltan la problemática que actualmente presenta la ciudad de México, y que pueden afectar tanto a los habitantes, como a la dinámica y el desarrollo urbano de un corto a mediano plazo.

Los temas considerados como problemática, y aquí expuestos son:

1. La definición y componentes de una zona metropolitana,
2. Identificación de los criterios que permiten evaluar la inserción de una metrópoli en distintas escalas
3. Problemática del agua

4. La infraestructura vial como solución para la movilidad metropolitana.
5. Segregación y polarización socio-espacial
6. Incorporación de suelo ejidal al desarrollo urbano por la vía formal
7. Características de un proyecto de alto impacto metropolitano
8. El enfoque y los elementos que debe contener un plan urbanístico para resolver de manera integral la problemática metropolitana.

La estructura del documento se conforma por el planteamiento de los diferentes temas considerados como problemática, su argumentación, elementos y base teórica, y por último las conclusiones de cada uno de los temas y la conclusión general.

1. PARA UNA DEFINICIÓN DE ZONA METROPOLITANA

1.1 Introducción.

Una de las debilidades para definir a una Zona Metropolitana es el hecho de las diferentes visiones o análisis que cada sector enfoca para definirla, el hecho de que se llegue a una definición que contemple los aspectos básicos y relevantes, ayudaría a la adecuada administración y buen funcionamiento para delimitar así las funciones de cada elemento. De hecho, para definir los elementos que debemos tomar en cuenta en la integración de una “zona metropolitana” se debe considerar la mayoría de las variables que componen e integran la dinámica urbana. En el país son diversas las instituciones y agentes que se han dedicado al estudio y definición de “zonas metropolitanas” y hasta la fecha poco se ha logrado y difundido, pero recientemente con la participación y acuerdo de instancias de gobierno como CONAPO (Consejo Nacional de Población), INEGI (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática) y SEDESOL (Secretaría de Desarrollo Social), se ha llegado a un acercamiento, por lo que el objetivo principal de este ensayo es delimitar los criterios para definirla, con apoyo de dichas instancias, con otras fuentes de información, y mencionar e integrar algunas otras variables que considero intervienen en el sistema de “Zona Metropolitana”.

1.2 Definición de zona metropolitana

Argumentación.

Para acercarnos a una definición más clara de una zona metropolitana hay que mencionar los elementos más relevantes que en términos generales la definen como son: el núcleo central con una fuerte concentración demográfica y fuerza laboral, que gradualmente expande su dominio socioeconómico y político a una segunda zona, la periferia contigua; considerada subordinada al núcleo, sin suficiente capacidad o posibilidades de abastecerse a si misma de los bienes y servicios necesarios para mantener un determinado nivel de desarrollo, haciendo

énfasis en la integración de la zona metropolitana por unidades político-administrativas que constituyen la envolvente de la ciudad central; y, la fuerte relación funcional entre la periferia contigua y el núcleo central.

La reciente difusión de la clasificación de las 55 zonas conurbadas del país dado a conocer por un grupo interinstitucional de las instancias de gobierno antes mencionadas, basa su criterio de clasificación y definición (poco explicada y argumentada) de las zonas conurbadas a partir de una conurbación intermunicipal y debido a la distancia, integración funcional y carácter urbano, además por planeación y política urbana, y por último por el tamaño. Para la realización de dicha clasificación toman como base información estadística y cartográfica del INEGI, además declaratorias y programas de ordenación de zonas conurbadas y zonas metropolitanas, y el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006, sin aclarar los parámetros (máximos, mínimo y/o promedio) de variables utilizadas como el tamaño de la localidad o ciudad, las tasas de crecimiento medio anual de población, la superficie y la densidad media urbana.

Por otra parte y de acuerdo con Paiva (1999), el sentido metropolitano en Latinoamérica se consolida como un espacio geográfico y económico de importancia, de aquí que las ciudades se consideren espacios productivos con ventajas en concentración demográfica, en el tamaño y desarrollo de sus mercados tanto de consumidores, de servicios asociados a la producción, financieros y proveedores entre otros. Otro punto de vista es el de Van den Berg (1985), el cual describe patrones cíclicos en la dinámica espacial, con la interacción de tres actores importantes: las empresas, las personas y el gobierno, aportando la importancia de la identificación del lugar donde se lleva a cabo este movimiento o intercambio, dentro de un ámbito físico metropolitano, con distintos grados de concentración y proximidad.

Con base en lo anterior, considero que los criterios básicos para definir a una zona metropolitana, son:

- **Extensión espacial**, (y me refiero específicamente a extensión y no dimensión por no poder acotar una medida estimada en hectáreas o kilómetros cuadrados), debido a que la extensión de la mancha urbana es el reflejo de la relación entre la atracción de la ciudad con base a su población y la vivienda que habita
- **Integración de diferentes entidades políticas**, que la mancha urbana sobrepase los límites de dos o más entidades ya sean municipales y/o estatales, como parte de consecuencia del punto anterior
- **Interacción laboral, económica y social**, la relación directa que guardan tanto el emplazamiento de las actividades económicas, como de la masa de la fuerza laboral y las diferentes actividades que desarrollan cada uno de éstos
- **Conectividad y proximidad**, en lo que se refiere a una adecuada red vial y sistemas de transporte para el intercambio de actividades.

1.3 Conclusión.

A manera de conclusión se puede decir que una zona metropolitana se caracteriza por la integración del continuo urbano de dos o más entidades para la interacción y función de actividades económicas, laborales y sociales con una adecuada red de conexión, con el fin de atenuar las consecuencias negativas que se generen por las diferencias de planeación y políticas urbanas por la misma naturaleza de la conformación de varias entidades políticas, para dar una calidad de ciudad adecuada a las funciones económicas y sociales. Como es el caso del Distrito Federal y los 54 municipios conurbados del Estado de México, que conforman la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

2. IDENTIFICACIÓN DE LOS CRITERIOS QUE PERMITEN EVALUAR LA INSERCIÓN DE UNA METRÓPOLI EN DISTINTAS ESCALAS.

2.1 Introducción.

Para lograr identificar los elementos más relevantes y así distinguir los criterios que nos ayuden a lograr la inserción de una metrópolis en distintas escalas, es necesario el conocimiento de los diferentes componentes o elementos que dinamizan las zonas metropolitanas, como son: base económica, dinámica urbana infraestructura y servicios que concentra una ciudad, así como el tamaño y densidad de la misma, esto con la finalidad de ubicarla en un marco global con respecto a otras ciudades que se encuentren dentro del proceso de globalización.

2.2 Elementos y base teórica Argumentación

Como parte de la inserción de las metrópolis en distintas escalas se menciona que el crecimiento de las ciudades en los diferentes países del mundo depende de: su base y especialización económica, de la calidad de su infraestructura energética, de transportes, de comunicaciones, así como del equipamiento que presenta, la eficiencia de la gestión en la administración y las políticas y planes urbanos, así como el desarrollo económico alcanzado y su dinámica demográfica. Todos estos factores son los que pueden definir un entorno global, existen otros factores que intervienen para dar un enfoque global a las ciudades como es el número de habitantes, su proceso de industrialización (aunque a partir de la década de los ochenta, se presenta una descentralización de la industria en las ciudades, consideramos importante el proceso industrial que pudo haber detonado la economía de una ciudad) y de servicios. De aquí parten los factores estructurales que caracterizan la globalización, estos son:

- Revolución de los servicios, que sustituye a la revolución industrial y conduce a la hegemonía de los servicios, sobresaliendo el sector financiero.
- La acelerada expansión de los mercados financieros a escala planetaria.

- Los avances tecnológicos en el campo de la microelectrónica, biotecnología, telecomunicaciones, robótica, invención de nuevos materiales, entre otros.

Estos tres factores son representativos, ya que actualmente las ciudades globales se rigen principalmente por ellos, además de constituirse como centros de poder político, centros de comercialización, centros bancarios y financieros, así como de servicios especializados, también concentran los más sofisticados servicios médicos y hospitales, universidades, centros de investigación científica y tecnológica, así como cadenas de radio y televisión.

En general, la jerarquía de ciudades se modifica de forma importante según el criterio que se utilice en su delimitación, como menciona el Dr. Gustavo Garza (2003), quien afirma que las diferencias en la dinámica de crecimiento demográfico de las ciudades producen importantes cambios en su posición relativa, siendo que tienden a elevar su rango las de los países en desarrollo y, particularmente en el caso de los países asiáticos que siguen creciendo aceleradamente.

Como se mencionó anteriormente, la conceptualización de las ciudades globales, no se basa únicamente en el tamaño de su población, sino en su influencia dentro de la economía mundial, por lo que no resulta tan importante obtener el título de megaciudad, ya que lo verdaderamente importante para los países tercermundistas debe ser elevar sus niveles de ingreso para poder resolver sus problemas económicos, sociales y urbanos.

Por otra lado, el Dr. Joaquín Clusa Oriach (1995), establece cinco líneas estratégicas base, I como parte de la identificación del reposicionamiento de las metrópolis:

1. Base económica
2. Infraestructuras económicas y sociales
3. Calidad ambiental-cohesión social
4. Modelo territorial y
5. Gobierno metropolitano-financiación

Podemos mencionar que éstas líneas estratégicas tienen como objetivo destacar los diferentes aspectos que presentan las metrópolis, para obtener una visión general de las FODAS (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) de una ciudad, así también sirven para definir los objetivos de la misma para tomar medidas y actuaciones. Por medio del conocimiento e identificación de estos conceptos se puede evaluar a una ciudad para posteriormente tener bases con las cuales se pueda reposicionar la misma. Como parte del análisis para la identificación y reposicionamiento de una ciudad, resulta importante realizar un planteamiento del plan estratégico basado en las 5 W en ingles:

- Qué (What?): los proyectos y acciones

- Cuánto (Worth – How much?): inversión a realizar
- Por qué (Why?): Justificación de la rentabilidad social y económico-financiera de cada acción u operación
- Quién (Who?): Financiación de los proyectos entre las administraciones (Estado / Nación – Región/Estado/Provincia – Municipio).
- Cuándo (When?)- Prioridades temporales y de financiación

También resulta de gran importancia tener conocimiento de la estructura económica y sustentabilidad política en la cual se basa una metrópoli.

Otro concepto de apoyo para nuestro análisis es el de City Marketing, que adquiere relevancia ya que se resaltan los beneficios de una gran urbe que engloba los requerimientos necesarios para fomentar la inversión de industrias con la finalidad de generar empleos y dar sinergia económica, generando competitividad.

También se puede lograr la competitividad por medio de una base política y administrativa que se pueda financiar.

A continuación, se presentan algunos casos de estudios donde a través del reposicionamiento, una ciudad histórica retoma importancia como núcleo generador de actividades, servicios e infraestructura. Principalmente el éxito de ésta metrópoli se basa en la integración de un planteamiento territorial hasta la gestión de un proyecto, que tiene como detonante un evento deportivo a nivel mundial, es el caso específico de la ciudad de Barcelona.

Este proyecto sitúa los intereses de las administraciones locales, los planes y proyectos de todas las administraciones en un proyecto integrado para su desarrollo, con el principal objetivo de producir infraestructuras competitivas y sostenibles. Se puede considerar a este proyecto integrado en los siguientes temas:

1. Planificación de grandes terminales de transporte
2. Gestión del tráfico y movilidad sostenible
3. Regeneración de barrios marginados y creación de espacios abiertos
4. Cuestiones ecológicas
5. Reestructuración económica de un sistema industrial en evolución

Que es clasificado como un ejercicio en urbanismo de redes y sistemas en el corazón del área metropolitana, que da prioridad al “proyecto” antes que a la zonificación, elaborado en una organización empresarial pública, continuadora de la experiencia olímpica y que integra desde el planeamiento territorial hasta la gestión del proyecto.

La propuesta trata de situar, desde los intereses de las administraciones locales, los planes y proyectos sectoriales de todas las administraciones, con el objetivo

principal de producir “infraestructuras competitivas y sostenibles”, atendiendo criterios de “complejidad vs isotropía territorial.

El ejercicio concreta al nivel de anteproyecto o esquema las necesidades metropolitanas en red viaria básica, red ferroviaria y estaciones centrales, puerto y zonas logísticas, aeropuerto y áreas asociadas de actividad, red eléctrica, red de telecomunicaciones e infraestructuras medioambientales.

En el caso de Londres, tenemos refundación del gobierno metropolitano y nueva estrategia y “tasa de congestión”.

La estrategia principal es:

- Acomodar el crecimiento económico y demográfico sin comprometer el espacio abierto.
- Optimizar el uso del suelo, por medio de la optimización de los edificios y la densificación
- Mejorar las redes de transporte masivo para sustentar nuevas áreas densificadas .
- Generar un modelo policéntrico, compacto y ambientalmente sostenible.
- Combatir los altos costes de instalación con una oferta inmobiliaria adecuada.

Previendo en número de los nuevos residentes, empleos, oficinas y la pérdida de los empleos industriales, bajo las líneas de acción de:

- Mejorar la cohesión política entre Londres y su hinterland,
- Promover Londres como destino de las agencias europeas
- Desbloquear la oferta de techo inmobiliario
- Promover la renovación del stock existente
- Proteger la pérdida del stock central para actividades económicas
- Animar la instauración de actividades emergentes: e-business, e-government, e-commerce
- Animar la instauración de actividades creativas: medios y artes.

En la creación de áreas de oportunidad, para el alojamiento al crecimiento endógeno londinense de los siguientes 15 años en la zona central sur, las del este, las del oeste y norte.

Crear sociedades con las empresas, desarrolladores, inversiones y propietarios para agilizar el proceso de provisión de oferta.

- Promover la provisión de espacio adicional.
- Agilizar la gestión que conduce al acondicionamiento de las urbanizaciones.
- Asegurar que los nuevos desarrollos estén preparados para conectarse a las redes de la telecomunicación.

- Asegurar la provisión de todos los servicios que permitan la instauración de las TIC.
- Minimizar los costes sociales acumulados y devenidos de las nuevas implantaciones.

Tesis operativas para posicionar la ciudad y financiar los proyectos de infraestructuras.

- Las infraestructuras nuevas de la ciudad, generan potencial de desarrollo urbanístico cuyas plusvalías deben revertir mayoritariamente en la ciudad
- Las ciudades necesitan de las plusvalías que crean los Ayuntamientos al otorgar derechos edificatorios, para financiar un nivel adecuado de infraestructura, la edificabilidad hace maravillas.
- La captura de plusvalías no inflaciona el mercado inmobiliario: lo estructura, lo incentiva y lo enfría.
- Las municipalidades deben dirigir y gestionar la financiación de la ciudad, hacia un modelo deseado y necesario definido por el plan urbanístico o por el plan estratégico.
- Desarrollar proyectos urbanísticos-inmobiliarios, para incentivar al sector privado, internalizando en los proyectos gran parte del coste de la infraestructura.
- El proyecto urbanístico es responsabilidad de los Ayuntamientos y debe contener un “proyecto integrado de ciudad” a mediano plazo, financiable y creíble, y un proyecto de “city marketing” para su implementación.

Por otra parte, para Amin y Thirft (2002), el éxito de una localidad depende de su productividad, innovatividad y la orientación de mercado de todos los sectores de la economía local, y no simplemente en aquellos que son mas frecuentemente comerciados.

Por otro lado Oatley (1999) señala que para hablar de competitividad de las ciudades es fundamental señalar el creciente impacto de las ciudades en la economía nacional.

Factores para la competitividad

- Conocimiento, recursos culturales de la ciudad necesitan sostener empresarios con alto nivel de conocimiento y trabajadores.
- Ciudades como sitios, para las relaciones económicas espaciales para las corporaciones transnacionales, la geografía de las industrias creativas basadas en el lugar como la publicidad y el espacio electrónico.
- Consumo circular (Kolcko y Sai), la presencia de una gran variedad de servicios y bienes de consumo; aspectos estéticos y físicos que hacen a una ciudad atractiva; los servicios públicos y equipamiento; velocidad; debido a que gran parte de los servicios y trabajos disponibles en un área metropolitana está en función de la facilidad en la cual los individuos se puedan mover.

- La densidad de las instituciones, el involucramiento de instituciones ofreciendo servicios colectivos a través de actividades organizadas (lugares de encuentro, servicios comunes, asociaciones y apoyos estatales así como instituciones no formales tales como redes de contactos).

Vendiendo ciudades.

Las grandes ciudades compiten por prestigio internacional vendiéndose como capitales culturales, económicas y financieras

2.3 Conclusión.

Para concluir y con base en lo antes mencionado se designan los criterios que nos permiten evaluar la inserción de una metrópoli en distintas escalas que son:

Base y especialización económica: como fuente de la dinámica económica (en general), generador de inversión, bienes, recaudación fiscal y emplazamiento del atractivo laboral que estimula los nuevos asentamientos humanos . La ZM de la ciudad de México como una de las ciudades concentradoras y generadoras de fuentes de empleos, por lo que es sumamente atractiva para la población económicamente activa.

Modelo territorial y ubicación: de acuerdo al modelo de logística de la ciudad que se siga con la relevancia de la ubicación con respecto al resto de los mercados y el fácil acceso al abasto y distribución de lo generado, por el número y calidad del acceso que se tenga a este. La ZM de la ciudad de México, como centro geográfico, concentrador y punto logístico de distribución, de productos a nivel nacional.

Política y niveles de planeación urbana: es de suma importancia el grado o nivel de planeación de la ciudad que vaya de acuerdo a la política de gobierno con la renovación y ejecución de planes y/o proyectos de renovación urbana pensando en el largo plazo y la continuidad de la línea principal.

Calidad de la infraestructura, servicios, equipamiento e imagen urbana: la ciudad como un producto derivado, de una marca "X" debe vender la imagen y el sustento real que le da la cobertura de la infraestructura, los servicios, la diversidad y cobertura del equipamiento.

Tecnología: aplicada como base de producción, planeación urbana y de comunicación para alcanzar los siguientes niveles de ubicación (no necesariamente espaciales).

3. AGUA: ¿EN SEVERA CRISIS DE SUSTENTABILIDAD?

3.1 Introducción

El objetivo principal de este tema es el de dar a conocer los elementos que contribuyen a la evaluación de si existe o no una crisis de sustentabilidad del agua.

3.2 Elementos y base teórica Argumentación.

Es importante iniciar esta argumentación con la definición de Pearce (1989), en el que menciona que la sustentabilidad la entendemos como la existencia de un sistema tecnológico, institucional, social y político que asegure la continua satisfacción de las necesidades humanas presentes y futuras sin degradar el medio ambiente. Otra definición señala que el desarrollo sustentable implica no comprometer el sustrato biofísico que lo hace posible, de tal forma que se trasmite a las generaciones futuras un acervo de capital ecológico igual o superior al que ha tenido disponible la generación actual.

Siguiendo con los planteamientos del Dr. Perló, en el sentido que debido a la influencia ejercida por la poderosa corriente de cambio estructural que vivió la región que se expresó en la apertura e incorporación a la economía mundial, el debilitamiento de las instituciones públicas, la privatización de los bienes y servicios públicos y la aparición de nuevos actores y movimientos políticos opuestos a todas las tendencias; pero también encuentran su origen en la crisis del modelo hidráulico que imperó durante varias décadas en la mayor parte de los países y que a comienzos de los ochentas, se tradujo en un profundo déficit financiero de los organismos públicos operadores, en la caída de la calidad del servicio, en una extendida ineficiencia administrativa y en una acelerada degradación de las condiciones de sustentabilidad de los recursos hidráulicos.

Que llega a provocar problemas de salud pública asociadas a la contaminación del agua, la quiebra de los organismos operadores y grandes desastres ambientales debido a la contaminación y agotamiento de las fuentes de abastecimiento.

El tema del agua se ha tornado cada vez más “global” . Debido principalmente a que el agua como recurso natural siempre ha estado “globalizada” , el ciclo hidrológico ocurre a nivel planetario y el agua es, un elemento que vincula a todo el planeta y al conjunto de los seres vivos.

Cuando se habla de la “globalización” del agua nos referimos a su interacción con el hombre y la sociedad en tres dimensiones: la primera es la intervención del hombre ejerce un impacto sobre la suerte del agua a nivel global, la segunda tiene que ver con la mayor interdependencia que se genera entre las naciones y la tercera se refiere a los mecanismos y procesos económicos, sociales y políticos en los que se produce la apropiación del recurso.

Otro de los serios problemas a los que se refiere es que los indicadores de cobertura cuantitativa no son tan relevantes, como los cualitativos, como la equidad en el acceso a los servicios, la calidad de los mismos, la calidad del líquido, la relación de equilibrio con el medio ambiente y la sustentabilidad de las fuentes de abastecimiento.

Por otra parte, la mayoría de los países Latinoamericanos vivieron desde la década de los 40's, el establecimiento de un sistema hidráulico estatista el cual se basaba en el carácter público de los servicios de abastecimiento de agua y drenaje, la construcción de grandes obras de infraestructura, tarifas altamente subsidiadas. Las consideraciones ambientales, financieras, administrativas o de sustentabilidad no eran tomadas en cuenta. Este modelo coincidió y de hecho se retroalimentó con toda una etapa del desarrollo Latinoamericano en el cual el Estado asumió un rol protagónico y de principal inversionista en la creación de infraestructura básica.

La lógica que apuntaba el funcionamiento tenía estrecha relación con el apoyo al proceso de urbanización, al desarrollo industrial y la creación de condiciones de habitabilidad en las ciudades. También se insertaba en un esquema de apoyo a la naciente industria de la construcción y a las profesiones ligadas al sector. Existía una lógica en el acceso a los servicios de agua y saneamiento que servía para legitimar la acción del estado y también para canalizar demandas políticas, movilizar grupos y formar clientelas políticas. Algunos países se inscribieron dentro de esquemas corporativos (México), mientras que otros se insertaron dentro de opciones populistas. El agua siempre ha sido una bandera política de primera importancia que los estados Latinoamericanos supieron capitalizar adecuadamente.

El modelo hidráulico estatista comenzó a mostrar signos de agotamiento desde la década los 70's, cuando se produjo el incremento en el costo de los servicios, el creciente déficit de los organismos operadores, el agotamiento de muchas fuentes de abastecimiento y empeoramiento de la calidad del agua. En la década de los 80's empeoró la situación debido a la alta inflación, la caída salarial, el déficit del sector público y la paralización de las grandes obras de infraestructura. En este contexto comienza una redefinición del modelo económico latinoamericano y muchos países abandonaron el sistema proteccionista, basado en el mercado interno y el rol central del sector público, para iniciar la apertura de sus economías incluso en aquellos sectores usualmente reservados al sector público o a los inversionistas nacionales. Se inician además esfuerzos por algunos estados por promover una reestructuración y racionalización de sus sistemas operadores de agua. Se ensayaron métodos descentralizadores, de reorganización administrativa por cuenca, de participación social (incluido México) .

Además se menciona por parte del Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, que son muchas las ventajas de una participación privada más extendida en los sistemas de manejo de agua, entre ellos debemos destacar

la mayor eficiencia, la elevación en la calidad del servicio, la autosuficiencia financiera, continuidad a largo plazo de los proyectos y programas, y un mejor escenario para el uso sustentable de los recursos hídricos a nivel nacional, además de que se permite sustraer de la volatilidad política a este tema estratégico.

3.3 Conclusión.

El agua es uno de los temas más delicados, debido a su importancia como elemento vital para el ser humano y la problemática que conlleva el suministro del líquido a la población, pero el problema se agudiza en cuestiones de costos, pago de derechos por el suministro, fuentes de abastecimiento, redes de conducción y distribución y el gasto requerido por la población; y en específico de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, que municipios del Estado de México abastecen al Distrito Federal, lo que ha provocado serias discusiones entre ambos gobiernos por la inversión en infraestructura que se ha realizado y el pago de derechos y su distribución a cada gobierno, y por la fuente misma de abastecimiento para casi 9 millones de habitantes en el Distrito Federal. Por lo que considero de suma importancia tratar a nivel metropolitano y/o en conjunto el problema del agua.

4. LA INFRAESTRUCTURA VIAL COMO UNA SOLUCIÓN PARA LA MOVILIDAD METROPOLITANA.

4.1 Introducción.

Uno de los temas más importantes que deben analizarse de las zonas metropolitanas, es si la infraestructura vial es una solución para la movilidad metropolitana, debido a que ésta se considera como conector y movilizador tanto de sus habitantes como sus fuentes de empleo, negocios y productos.

4.2 Elementos y base teórica Argumentación.

El debate de la movilidad colectiva vs la movilidad individual: actores y fuerzas.

La acelerada expansión territorial de las urbes ha llevado demandas crecientes de infraestructura vial y movilidad, requiriendo destinar para tal fin cuantiosísimos recursos de las colectividades locales e incluso nacionales, aunque finalmente en el caso de nuestras ciudades solo se han logrado solventar de manera parcial y no siempre adecuada, dichas demandas. Otro de los rasgos característicos del transporte de nuestras principales metrópolis, ha sido el vertiginoso ritmo de su explosivo crecimiento, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XX.

La gestión y planeación del transporte en nuestras urbes ha requerido recurrir a expedientes y técnicas crecientemente sofisticados que, sin embargo permanentemente se encuentran rezagados respecto a las presiones de la

demanda. No cabe duda que en nuestros espacios metropolitanos, particularmente en los ya maduros, multitud de intervenciones en materia de vialidad y transporte han provocado importantes impactos en la consolidación, transformación y expansión urbanas. Igualmente conocemos que modificaciones de orden urbanístico han provocado exigencias y adecuaciones en el transporte metropolitano.

Otra de las características relevantes de los traslados metropolitanos es que para los usuarios se presentan como una realidad, aunque en muchas ocasiones para las autoridades e incluso para los operadores aparece en forma fragmentada ya que involucra a distintas circunscripciones político-administrativas, lo que incorpora en su gestión y planeación niveles adicionales de complejidad (Navarro y Zicardi, 1997).

Transporte polarizado, segmentado y heterogéneo.

Lo significativo en nuestras metrópolis es que cada vez más se agudiza la segmentación de los servicios de transporte, reproduciendo y, en ocasiones, amplificando la creciente exclusión y polarización económico-social de sus pobladores. Desafortunadamente algo similar ocurre con la dotación de las infraestructuras viales y con el equipamiento correspondiente.

El contexto de la movilidad metropolitana.

La movilidad metropolitana se encuentra determinada por diversos procesos y factores ajenos a su lógica interna pero que condicionan esta lógica. Entre los factores más sobresalientes y de influencia directa se encuentra la oferta disponible de medios de transporte dentro de la economía local. Esta depende del grado de complejidad, integración y diversificación de su industria proveedora de equipos y suministros de transporte.

Por otro lado, las tendencias macroeconómicas escapan a las posibilidades de los gobiernos locales de las metrópolis. Es el caso del conocido y significativo impacto de los procesos de globalización y apertura comercial en los mercados y manufacturas automotrices locales. Así en diversos países latinoamericanos, incluyendo México, el incremento de su parque automotriz supera al 10%, provocando que el número de vehículos se duplique cada 7 años. El hecho contundente que no podemos olvidar es la existencia del significativo aumento de la oferta automotriz impactando la circulación y congestión vehicular, incrementando los tiempos de traslado y generando significativos impactos ambientales negativos.

La experiencia reciente, en el contexto de globalización y apertura comercial, nos otorga dos enseñanzas respecto a nuestro tema que no podemos soslayar:

- a) La primera nos indica las graves dificultades de ir contra las tendencias económicas y de enfrentarnos a las complejas aspiraciones de la población hacia motorización individual.
- b) La segunda nos marca las mayores dificultades de dejar tan solo a las fuerzas del mercado y a la macroeconomía, el transporte metropolitano; de

aquí la necesidad insoslayable de establecer “estrategias integrales que incluyan entre otros de sus componentes el aprovechamiento de los elementos positivos de la coyuntura económica (Figuroa, 1998) para mitigar y/o controlar los efectos más negativos impuestos por la inercia natural de dicha dinámica económica.

Diversidad y fortaleza de los agentes sociales ligados al transporte. El surgimiento y evolución de nuestras metrópolis se ha dado paralelamente a la emergencia, desarrollo y consolidación de los agentes transportistas. Algunos de los rasgos compartidos más sobresalientes de los agentes transportistas son:

- Tienen una fuerte raigambre en las comunidades.
- Liderean o representan un importantísimo sector de empleo directo e indirecto.
- Poseen una fuerte presencia en las instituciones locales y, en ocasiones, en las nacionales, más allá de su organización empresarial o individualizada.
- Han logrado vincular sus intereses económicos, en distintos casos con los otros ámbitos del desarrollo metropolitano.

Complementariamente a nuestro análisis, el poder y preeminencia en nuestras naciones de los agentes indirectamente vinculados al transporte (Zicardí, 1994) es, en ocasiones, peligrosamente minimizado o completamente soslayado. Lo anterior nos lleva a la conclusión obligada de considerar con objetividad el lugar, características, interrelaciones y fuerza de los agentes ligados directa e indirectamente al servicio de transporte cuando consideramos las estrategias de gestión y desarrollo del transporte metropolitano.

Movilidad, medio ambiente y sustentabilidad.

Existe un estrecho vínculo entre los requerimientos de movilidad de nuestras metrópolis y sus problemas ambientales, particularmente por la calidad del aire. En las ciudades de Santiago de Chile y México, hasta cuatro quintas partes de los principales contaminantes masivos del aire son causados por el transporte automotor. Probablemente junto a las razones de equidad social, racionalidad en el uso de los recursos urbanos sean los criterio medio ambientales los más poderosos y menos contaminantes.

Por otro lado el uso correcto de los recursos urbanos enfrenta obstáculos o contundentes intereses en contra.

Tendencias emergentes de la movilidad y globalización.

La movilidad en algunas metrópolis parece manifestar algunas modificaciones de las tendencias históricas, entre las que destacan:

- La disminución de las aceleradas tasas de crecimiento de la movilidad motorizada.
- La incrementada presencia de la movilidad femenina.
- El mayor dinamismo y diversificación de la movilidad juvenil.

- Y en los casos en los que su estructura demográfica lo determina, una mayor presencia de desplazamientos de los adultos mayores.

Igualmente la globalización ha promovido la informatización, de las actividades urbanas estratégicas, generando condiciones que empiezan a impactar la movilidad de ciertos segmentos de la actividad y población metropolitanas. De esta manera la informática, el internet, la intranet y el tele-mercadeo están disminuyendo algunos viajes y limitando el incremento de otros.

Planeación y regulación de la red vial primaria.

El crecimiento y decaimiento de un área metropolitana depende de una serie de factores económicos, sociales y ambientales, muchas de las llamadas economías de aglomeración estimulan la concentración de actividades y conducen a la formación de núcleos urbanos y el crecimiento de éstos. Este crecimiento urbano ha ido acompañado de programas sectoriales de vialidad y transporte que normalmente han sido extemporáneos y no han contado con los recursos necesarios para su instrumentación. Tanto la vialidad como el transporte muestran un rezago ante las necesidades de las poblaciones urbanas, quedando muchas veces a la decisión de fraccionadores o transportistas. En relación a este último apartado existen diversas políticas que han intentado mitigar el uso del automóvil y de fomentar el uso del transporte público, para poder lograr esto se requiere de organizar, financiar planear e implementar sistemas de transporte para su coordinación con otras actividades.

En el caso de las ciudades mexicanas, el 75% de la población vive en comunidades urbanas, sin embargo la atención a éstas no ha sido del todo positiva y un indicador importante de esto son las condiciones de la vialidad y el transporte público, así también los costos de tecnología sobrepasan la capacidad financiera, de cambio y organizativa de las autoridades municipales. Actualmente los créditos destinados al desarrollo del transporte han sido aprovechados por unas cuantas ciudades y dentro de un esquema de descontento con muchos municipios que vieron en estos planteamientos un instrumento de orden y cambio.

El desproporcionado crecimiento urbano y la falta de capacidad para planear, administrar, regular y operar los sistemas viales, de transporte público y la poca participación del ámbito federal han acentuado la problemática vial de movilidad urbana, requiriendo de atención por parte de las autoridades federales, estatales y municipales.

Perspectiva a 20/25 años del transporte en el ámbito urbano.

Esta percepción a futuro considera conceptos como la priorización, cambio y atención. Algunos puntos que el transporte en las áreas urbanas mexicanas debe tener en mente son:

- Se ha iniciado un proceso de modificación del comportamiento de la población urbana respecto al medio ambiente, desafortunadamente esto no ha ocurrido en el caso de la vialidad y el transporte.

- Se debe entender y atender la divergencia entre la gratificación inmediata a los ciudadanos y las soluciones a largo plazo en los temas de transporte urbano, lo cual puede implicar la construcción desmedida de vialidades y estacionamientos que pueden reducir la eficiencia urbana y la calidad del medio ambiente.
- En una perspectiva a largo plazo, la nueva estructura del transporte urbano debe contemplar aspectos ambientales y sociales.
- El transporte urbano debe ser visto como un complejo que incluye factores sociales, urbanos y ambientales, que deben ser planeados como un todo.
- Las oportunidades de viaje y los costos afectan la calidad de vida de los individuos y de los grupos de población, por tal motivo las políticas del transporte no pueden basarse solamente en las fuerzas del mercado o en consideraciones financieras, se requiere de sensibilidad social y ambiental.
- Los subsidios directos e indirectos obtenidos por el transporte público y privado deberán ser canalizados de mejor forma a la sociedad.
- Existe la necesidad de utilizar el transporte como elemento que permita estructurar la forma de nuestras ciudades con el fin de mejorar la calidad del medio natural y del inducido por el hombre.
- Se debe dar un ataque frontal a los problemas que acarrea el transporte urbano.

Objetivos generales

Se deberán buscar en un marco de desarrollo de mediano y largo plazo:

- Propiciar soluciones administrativas, financieras, fiscales, operativas y de desarrollo tecnológico en el transporte que mejoren las condiciones y la calidad de vida de los habitantes de nuestras ciudades y sus áreas de influencia
- Concebir sistemas de transporte público urbano integrales en donde cada modo cubra las expectativas de demanda y eficiencia para las que fue diseñado. Urge la liga entre el desarrollo urbano, el transporte y medio ambiente.
- Integrar en las grandes ciudades del país sistemas de transporte colectivo que satisfagan realmente las necesidades de desplazamiento, orientado a un desarrollo físico saludable de dichas áreas urbanas.
- Establecer interacciones modales y las soluciones que estimulen la vida económica y la competitividad urbana, dando mayor atención a los puntos de intercambio modal, al transporte férreo regional, a los accesos y libramientos carreteros.
- Profesionalizar, a la autoridad, al transportista, en la planeación, regulación, gestión y operación de las vialidades y el transporte público, buscando la satisfacción plena del cliente que comparten: el usuario

Estrategias

El transporte urbano en México sigue siendo producto más de la casualidad y de las presiones de grupos de intereses que de una estrategia preconcebida, de tal manera que se sitúa junto con la vivienda, el agua y la seguridad como el problema urbano de mayor jerarquía.

Para lograr una mayor incidencia del estado en materia reguladora, organizadora, normativa y financiera, que se articule el funcionamiento en un todo integrado:

- Fomentar los esquemas de organización, gestión y operación que permitan profesionalizar el transporte urbano.
- Impulsar y desarrollar conceptos tecnológicos y logísticos en materia de vialidad y transporte que permita dar soluciones adecuadas a la problemática particular de las regiones de la frontera.
- Instituir un fondo federal de apoyo financiero a Estados y municipios para la implantación de verdaderos sistemas de transporte urbano, dentro de una normatividad y regulación federal común.
- Establecer una escala humana en los proyectos de transporte urbano, para que el ciudadano recupere la ciudad.
- Promover a nivel nacional proyectos viales y de transporte en los que se busquen soluciones de bajo costo pero de gran efectividad, sobre las grandes obras de infraestructura que no se justifiquen plenamente. La planeación, la regulación, la organización y el orden en nuestros sistemas viales y transporte público pueden representar medidas de mejora inmediata.
- Inducir un adecuado sistema de transporte de tal forma que desincentive y evite el uso del transporte privado.
- Establecer un marco legal, a nivel federal que norme y homologue las actuaciones estatales y municipales, en cuanto al desarrollo del transporte urbano, su promoción y su financiamiento.

4.3 Estrategia para el fomento de políticas y prácticas sustentables en transporte metropolitano para la distribución de mercancías.

Se presentan lineamientos para el fomento de políticas públicas en planificación de transporte urbano de carga y de prácticas logísticas empresariales, que conduzcan a procesos sustentables en la logística de distribución urbana de mercancías.

Problemática del transporte urbano de carga

En comparación con el transporte de pasajeros, el transporte urbano de carga es enormemente complejo y heterogéneo; esta complejidad y heterogeneidad se deriva de la multitud de actores que intervienen en el proceso de distribución urbana de mercancías, así como a la diversidad de percepciones de “el problema”.

Impacto ambiental del transporte urbano de carga

La importancia del transporte urbano de carga radica en que:

- Los costos logísticos tienen una ingerencia directa en el desempeño de la economía urbana.
- El mantenimiento de un “estilo de vida” urbano se asocia a características de consumo que dependen de los costos logísticos en los precios de venta de las mercancías.
- El papel que juega el transporte de carga urbano en la prestación de los servicios, y en las actividades comerciales e industriales, es esencial para la mayor generación de riqueza.
- Los efectos ambientales que produce

El primer elemento clave para el fomento de políticas y prácticas sustentables en transporte urbano de carga para la distribución de mercancías, en la zona Metropolitana del valle de México, es el diseño y la implantación de una instancia normativa y operativa para la gestión de la intervención pública específica para el transporte urbano de carga, la cual debería:

- Tener carácter metropolitano
- Incorporar competencias no solo de la Secretaría de Transporte y Vialidad, sino también de las Secretarías de Medio Ambiente y de Ecología, y las de Desarrollo Económico, e
- Integrar a la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, la Asociación nacional de Transporte Privado, Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, la organización de las empresas de paquetería y mensajería, y a los fabricantes de equipo de transporte.

4.4 Conclusión.

Para concluir y con base en lo antes mencionado, sobre “Si las grandes infraestructuras viales son una solución para la movilidad metropolitana”, podemos decir que:

1. Es de suma importancia para la movilidad en cualquier asentamiento urbano, y más en zonas metropolitanas debido a su extensión horizontal, la infraestructura vial con la que cuente, porque dicha infraestructura estimula la conectividad, y se acortan los tiempos de las transacciones y las distancias.
2. En las políticas de gobierno, planeación urbana y transporte, sería de gran importancia la incorporación de las políticas de distribución de la población, de las fuentes de trabajo, para el apoyo a la planeación del

transporte y con ello un adecuado diseño y conectividad de la infraestructura vial.

3. Conocer los diferentes tipos y/o modalidades de la movilidad y del transporte, nos ayudaría a entender la dinámica de la metrópoli, del origen destino de la población y/o de las mercancías que sirven a dicha metrópoli, y así podríamos saber a qué ritmos y distancias se mueven, y realizar un diagnóstico acertado sobre el estado y distancia actual de la infraestructura vial, y proponer si es adecuada o no una gran infraestructura vial.
4. Considero que el “tamaño” de la infraestructura vial, debe de ir de acuerdo a:
 - a. economía, desarrollando la política y la gestión adecuada para el manejo y distribución de los recursos en beneficios de la sociedad de la urbe
 - b. logística, distribución espacial estratégica en la ubicación de los usos de suelo y la dinámica social, con el fin de optimizar la movilidad al interior de la urbe
 - c. ubicación (espacial), dada su ubicación geográfica de una ciudad y con base a la interacción con otras urbes o similares, fomentar el desarrollo de infraestructura vial que reduzca los tiempos de recorrido o acceso, así como la transportación de mercancías
 - d. tamaño, o extensión territorial de acuerdo a la distancia que representen los movimientos de la población y de la mercancía
 - e. densidad poblacional, la concentración de población y actividades en ciertas zonas de la urbe serán el indicador para la implementación de políticas y herramientas enfocadas al mejoramiento de vías y rutas de transporte con el fin de mejorar la movilidad urbana, en zonas de conflicto vial, en lo que se refiere a capacidad de las unidades, rutas y ramales, derroteros y destinos, e
 - f. importancia de la metrópoli, como parte activa del proceso de globalización y en consecuencia mayor competitividad
5. Otro elemento a resaltar que debería influir en el tamaño de la infraestructura vial es el aplicar un sistema de logística no solamente para mercancías sino para la población y la economía.

5. EL PROBLEMA DE LA SEGREGACIÓN Y POLARIZACIÓN SOCIO-ESPACIAL

5.1 Introducción.

Para lograr identificar los elementos más relevantes y así distinguir las ventajas y desventajas de la segregación y polarización socio-espacial, que apoyen al análisis, es necesario situarlo en la realidad económica, dinámica urbana y patrones de ubicación en una metrópoli.

A manera de metodología de análisis, en una primera parte se hará un breve análisis respecto al principal problema de nuestra metrópoli en lo que se refiere a la segregación y polarización. Finalmente, con base en los puntos anteriores se hará un evaluación de los elementos tratados en donde se identificarán los criterios que se consideran necesarios para refutar la aseveración que dio pie a este ensayo, enfocados al caso de la Ciudad de México.

5.2 Elementos y base teórica

Argumentación.

Nuevos enfoques en el debate de la pobreza urbana

La pobreza es uno de los principales indicadores de la segregación y polarización en las ciudades, es por esto que partimos de los diferentes conceptos de pobreza como sustento inicial.

Anteriormente los enfoques de vivienda se relacionaban más hacia el bienestar económico, expresado en función de ingresos y consumo. Los nuevos enfoques abordan de manera multidimensional este problema, incluyendo también la privación física, así como factores no materiales relacionados con la privación social, como las capacidades, realizaciones y oportunidades, tomando en cuenta la globalización de los países.

La pobreza generalmente se asume como la privación de elementos necesarios para la vida humana dentro de una sociedad, de aquí parten tres conceptos de pobreza: la pobreza absoluta, pobreza relativa y la pobreza subjetiva, la primera se refiere a las carencias reales o deseables, en la segunda intervienen otros grupos de referencia y la tercera tiene que ver con las aspiraciones.

También se pueden expresar las carencias en varios ámbitos como:

- Ingreso insuficiente de los hogares, y las personas según flujos monetarios y no monetarios, o, propios y públicos
- Subconsumo de una canasta básica de bienes alimentarios y no alimentarios.
- Rezagos en el capital físico o humano
- Alejamiento de mecanismos de apropiación sobre recursos
- Mayor vulnerabilidad social y laboral relacionada a la carencia de seguridad básica

- Aislamiento de las oportunidades de participación en las decisiones colectivas para defensa ciudadana.
- Debilidad en el capital social entendido como red social de apoyo.
- Escaso bienestar en un sentido subjetivo.

Una vez listados estos indicadores de pobreza, podemos hablar de pobreza extrema, la cual se considera en el momento que los individuos no se pueden proveer de una alimentación suficiente que les permita un desempeño adecuado. Citando a Sen (2003), podemos afirmar que “Si hay hambre y esta causa muertes no importa cómo se vea la imagen relativa-es claro que hay pobreza.”

Así como hay extrema pobreza, también existe la pobreza moderada, que se entiende como la insatisfacción de las necesidades básicas definidas de acuerdo con el desarrollo de cada sociedad.

En lo referente a la duración de la pobreza, esta es temporal y coyuntural, asimismo surge la necesidad de entender a la pobreza como un proceso de cambios a largo plazo, también la pobreza se refiere a rezagos de un grupo social respecto a un estándar mínimo, entendiendo que la pobreza no es solo desigualdad.

En lo que respecta a los diferentes enfoques de la pobreza, podemos clasificarlos en tradicionales y nuevos enfoques de pobreza. En los enfoques tradicionales destacan:

Enfoque monetario o de pobreza de ingreso (LP); aplica principalmente a personas de hogares cuyo ingreso per cápita es insuficiente para adquirir una canasta de bienes y servicios considerados mínimos.

Enfoque de necesidades básicas insatisfechas (NBI); en este caso la pobreza es una condición de rezagos o carencias inherentes a ella, como la calidad y cantidad de educación, la vivienda e inadecuación de los servicios públicos.

Marginación; la marginación urbana se considera como el resultado de cinco factores, salud, educación, vivienda, ingreso y género. Principalmente la marginación se presenta en asentamientos irregulares que concentran a una población que demanda recursos y servicios públicos.

Análisis territorial: Generalmente se toman en cuenta las características promedio de los territorios en los residen grupos de personas en situación de pobreza.

Enfoque de medición integrada de la pobreza: este enfoque combina valores de los métodos LP y NBI, por lo que se consideran un mayor número de factores e indica el índice global para cada hogar que considera el promedio ponderado de cada rubro de necesidades normativas.

Hablando de los nuevos enfoques de pobreza, estos asumen un carácter multidimensional, tienden a ser más cualitativos que cuantitativos, y enfatizan los

aspectos sociales que se interconectan, como la exclusión y la vulnerabilidad. Los principales enfoques son:

Enfoque de capacidades; en este la pobreza se entiende como la ausencia de las capacidades básicas que les permiten insertarse en la sociedad. Este enfoque pone énfasis en las personas y sus oportunidades, no en su nivel de ingreso, consumo o percepción.

Exclusión social: se refiere a las dificultades de acceso de algunos individuos y hogares a los procesos de desarrollo como resultado de una débil capacidad de integración del modelo social.

Vulnerabilidad social: se enfatiza la división de las personas y los hogares en grupos con capacidad de adaptación o indefensión ante distintas condiciones adversas.

Segmentación y polarización: Las formas de segmentación social pueden ser de tipo laboral, educativa y residencial, y tienen incidencia en la formación de capital social individual, social colectivo y ciudadano.

Segmentación laboral: Este principalmente ocurre en los mercados de trabajo.

Segregación educativa: En este sentido, el círculo de pobreza se genera o reproduce por la diferencia de capacidades en el conocimiento de personas, lo que contribuye a reducir oportunidades de desarrollo. Esta tendencia reduce las redes de reciprocidad, confianza y lealtad que pueden ser activados en el mercado laboral y aún formar ciudadanía.

Segregación Residencial: Se entiende como la concentración en los espacios urbanos de familias y hogares de una condición semejante y que se puede expresar en características socioeconómicas, étnicas, origen migratorio, entre otras. La segregación puede ser positiva o negativo.

Segregación Humana; Contempla tres aspectos; la crisis de espacio público de los nuevos barrios pobres, su inseguridad, la vulnerabilidad de los pobres en su desplazamiento por la ciudad.

5.3 La segregación y polarización socio-espacial en las metrópolis.

La segregación espacial de los distintos grupos sociales parece haber aumentado en las ciudades latinoamericanas. Los nuevos barrios cerrados representan una manifestación abierta y desorganizada de la llamada exclusividad.

En sectores específicos y períodos determinados en cada ciudad, la distancia física entre grupos sociales se ha reducido lo cual se ve reflejado de manera singular en las ciudades latinoamericanas.

El Dr. Sabatini expresa que en su interpretación de la segregación se aparta explícitamente de la idea de que la segregación es una mera expresión o reflejo espacial de las desigualdades sociales, en cambio argumenta que la segregación forma parte de mecanismos de “expoliación urbana”, en donde los mercados del suelo son uno de los mecanismos específicamente urbanos de producción de

pobreza y sintetiza en cinco afirmaciones el enfoque para estudiar la segregación residencial, y estos son:

1. La segregación residencial es un fenómeno, no un problema. Se ha concluido que la formación de enclaves étnicos es positiva, asimismo la integración cultural tiene una manifestación directa en la realidad de los barrios donde muchas personas no pertenecen al grupo étnico. También afirma que la separación en el espacio de grupos sociales suele ser parte de procesos sociales normales o comprensibles.
2. La segregación residencial es parte constitutiva de la realidad social. Forma identidades sociales, es parte de los procesos que determinan un acceso socialmente diferenciado de la población e incluye a la segregación como parte de la formación de estilos comunitarios de vida social.
3. La segregación residencial es un proceso, no una situación. Tener en cuenta el carácter dinámico de la segregación resulta clave para resolver la paradoja que plantea la relación entre diferencias sociales y segregación espacial.
4. La segregación evoluciona en distintas dimensiones, cada una de las cuales tiene efectos e implicaciones políticas, distintas y específicas. La concentración espacial debe distinguirse de una segunda dimensión de la conformación de áreas socialmente homogéneas.
5. La escala geográfica en que la segregación ocurre es de gran importancia en términos de sus efectos.

5.4 Tendencias de la segregación residencial y cambios al patrón tradicional.

Uno de los rasgos del patrón tradicional de segregación, la tendencia de elites y los grupos medios emergentes a conectarse en una sola área de la ciudad, podría estar modificándose. La marcada homogeneidad social de los nuevos barrios este cambiando, sin embargo esto resulta dudoso debido a que es usual que los barrios para las elites van siendo penetrados por grupos ascendentes con el paso del tiempo, en parte por densificación urbana.

Explicaciones populares de la segregación y hechos que las refutan.

Se menciona que en América Latina, la explicación más popular para la segregación de sus ciudades consiste en atribuirla a las desigualdades sociales. El espacio urbano reflejaría, como un espejo, las desigualdades sociales, rasgo distintivo es estas sociedades que se agudizado bajo la globalización.

Otra explicación recurrente en la región es la que atribuye la segregación a las acciones de los agentes inmobiliarios orientadas al lucro. “La especulación inmobiliaria y del suelo urbano (...) ha propiciado una grave segregación social y urbana que caracteriza la división entre ciudad legal y ciudad ilegal”. La especulación inmobiliaria es productora de segregación, y quizás sea inevitable. La segregación, también es atribuida a la suburbanización de las elites, un hecho

central en el patrón de segregación de nuestras ciudades, a la imitación de las pautas culturales y de consumo de las naciones desarrolladas.

La primera explicación postula una relación de “espejo” entre diferencias sociales y espaciales. La segunda, hace mención al efecto espacialmente segregador que tiene el despliegue de los intereses inmobiliarios privados en la economía urbana, atribuyéndolas a “las lógicas que emplean (los agentes inmobiliarios) en la producción y comercialización de la tierra”. La tercera, apunta a la imitación de modelos de países desarrollados, no distingue entre formas espaciales urbanas y estilos arquitectónicos.

Explicaciones alternativas

En cuanto a la explicación que atribuye la segregación a las desigualdades sociales, les parece que la segregación residencial refleja, antes que las diferencias sociales, los procesos de diferenciación social.

La explicación que apunta a las acciones de los agentes inmobiliarios descansa en el supuesto que las rentas de la tierra que buscan capitalizar dichos agentes dependen del nivel socioeconómico de los residentes, cuando en realidad dependen de la capacidad de pago por metro cuadrado de suelo edificado o habilitado. Otras dos relaciones importantes entre mercados de suelo y segregación son la inversión de la causalidad entre uso y predio del suelo que se produce en estos mercados, y el sometimiento de los agentes constructores de la ciudad a la estructura de precios del suelo. La segunda relación entre mercados de suelo y patrón de segregación de refiere a la subordinación de las conductas de localización de los principales constructores de la ciudad latinoamericana a la estructura de precios del suelo.

La explicación que se refiere a la imitación de patrones culturales es, que se ha buscado afanosamente recrear la realidad de las naciones desarrolladas en nuestro medio.

En lo que se refiere a la distribución espacial de la rentabilidad metropolitana, podemos resaltar que las políticas de liberación de esos mercados de suelo en las ciudades (el caso de Santiago de Chile), están intensificando la segregación residencial a escalas territoriales. Respondiendo a la racionalización económica del promotor, el principal agente inmobiliario, es la de “densificar” la capacidad de pago por cada metro cuadrado de suelo con el fin de maximizar las rentas de la tierra, que constituyen su fuente principal de ganancias. Entre las formas de lograr este objetivo se cuentan la conversión rural-urbana de suelo, la construcción de vivienda multifamiliar en áreas predominantemente ocupadas por vivienda unifamiliar, y la modificación del destino social de áreas o barrios.

La renta de la tierra es una sustracción al excedente económico global que es apropiado por los agentes que operan en el sector inmobiliario. No sólo se cobra por los “mejoramientos” hechos a la tierra, sino también por esta misma. Sobre las

tierras favorecidas por ventajas construidas o naturales suelen concentrarse la apetencia de los grupos o actividades con mayor capacidad de pago.

Pasando de la segregación residencial en gran escala al clavija del área de alta renta, por la interrupción del patrón del crecimiento urbano concentrado de los grupos de altos ingresos en el barrio alto; el desarrollo de nuevas y extensas zonas residenciales para familias de ingresos medios en municipios o áreas tradicionalmente de bajos ingresos; la descentralización de la estructura urbana a favor de una serie de subcentros asociados a centros comerciales que han surgido, ya sea en el cruce de las vías radiales o periféricas de acceso a la ciudad.

Esto trae consecuencias e implicaciones de política, debido a que en una gran escala de la segregación determina viajes más largos y más caros, y reduce las oportunidades de contacto social; el Estado, también contribuye a la segregación a través de sus programas de vivienda social, en donde hay terrenos baratos; los promotores privados también contribuyen a la segregación de gran escala, por la ubicación de sus proyectos cercanos a su mercado objeto.

Entre las orientaciones de política que se podrían derivar de las consideraciones previas, cuentan las siguientes:

- Políticas de dispersión espacial de la pobreza
- Políticas de apoyo a la dispersión espacial de los grupos medios y altos
- Políticas de apoyo a la dispersión de lo moderno
- Políticas de reducción de la homogeneidad social de las zonas internas de cada ciudad.

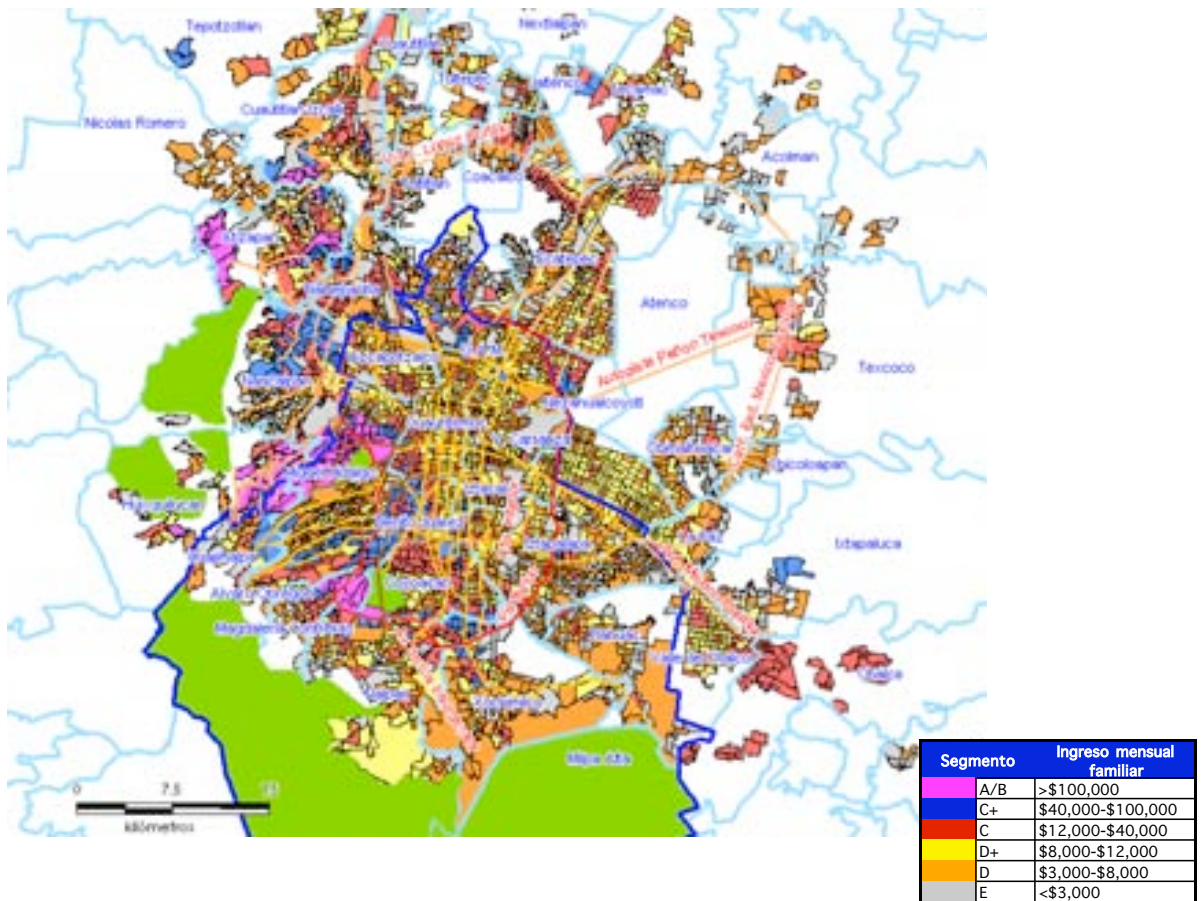
5.5 Conclusión.

Para concluir podemos decir que: sí se debe considerar un problema la segregación y polarización socio-espacial, pero no el primordial; debido a que “culpan” principalmente a los desarrolladores inmobiliarios de este “problema”, pero la ubicación y desarrollo de vivienda está relacionada directamente con el nivel de cobertura y calidad de los servicios e infraestructura que cuente la metrópoli, y el nivel de ingresos, capacidad de pago y endeudamiento de su población, consecuencia que se refleja en el continuo urbano (en el espacio) de la economía general del país o región donde este insertada la metrópoli. Enfocaría el análisis hacia la teoría de la renta y la DCN (Distrito Central de Negocios), para justificar que donde el uso más rentable es el más deseado y/o demandado y se rige por la ley de la oferta y la demanda, en el que a mayor demanda, mayor precio.

Se siguen además patrones de localización con base a elementos que podrían considerarse competitivos, como el paisaje, menores distancias y tiempos de recorridos a los centros de generación de ingresos, al equipamiento especializado y la mejor infraestructura, y a la calidad de las mejoras realizadas al suelo, respondiendo solamente a patrones de localización en función del precio y la explotación del potencial del suelo, en los mapas siguientes se muestra los niveles

de ingresos de las familias y así la ubicación según su clasificación de la vivienda, y los niveles de ventas de proyectos de vivienda nueva terminada construida por desarrolladores inmobiliarios, éstos a su vez están generando ingresos a la ciudad por concepto de pago de derechos y transacciones notariales.

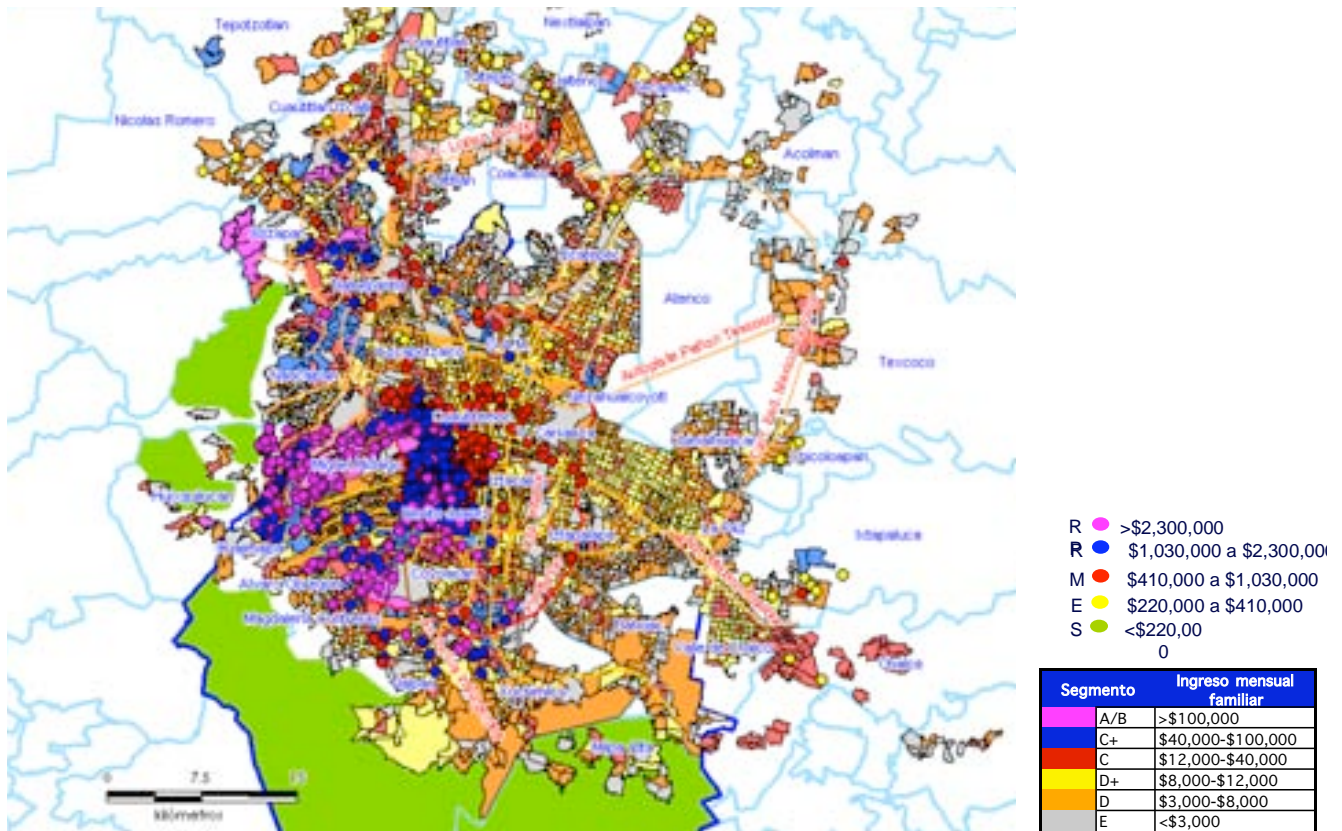
Niveles de Ingresos Familiares, ¿dónde están los que más ganan?



Fuente: Softec 2006

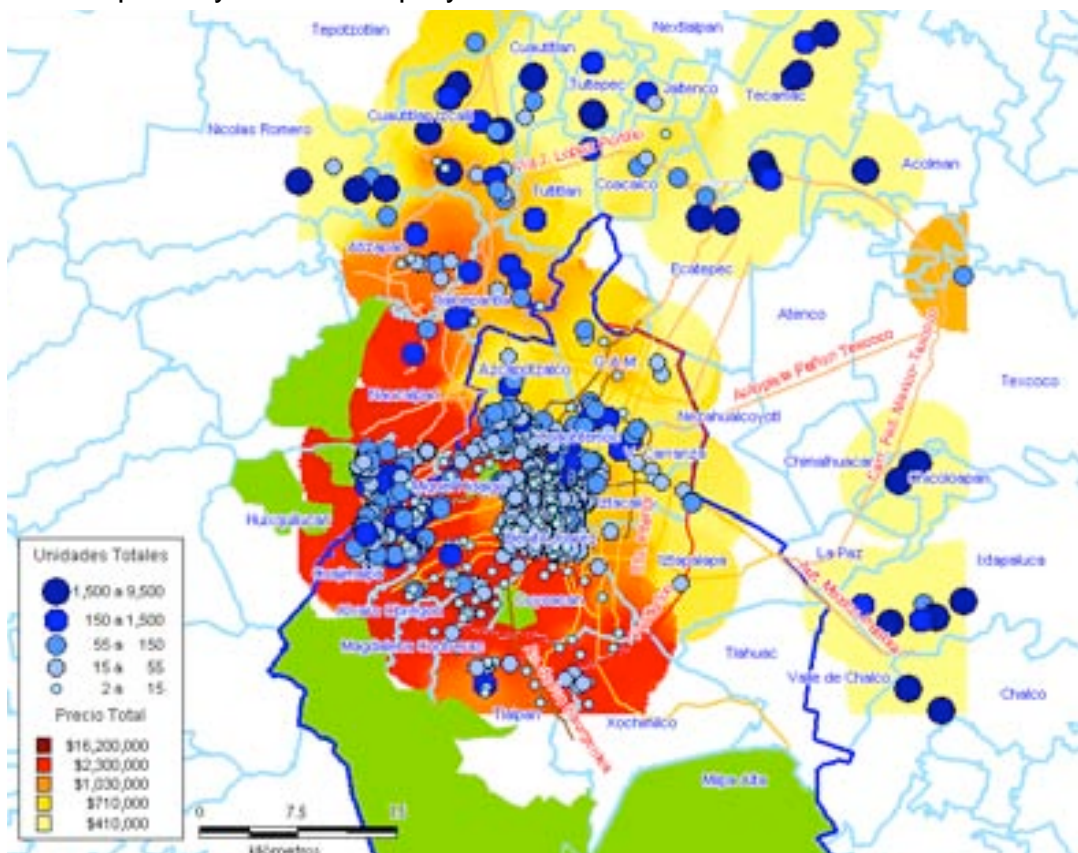
Las familias con ingresos más altos de la zona metropolitana de la ciudad de México, se encuentran en la zona poniente de la ciudad y la zona central, y la zona centro-sur y sur-poniente.

Niveles de ingresos familiares y clasificación de vivienda, ¿a qué tipo de vivienda tienen acceso?



Fuente: Softec 2006

Niveles de precio y tamaño de proyecto



6.2 Elementos y base teórica

Argumentación.

De acuerdo a las reformas de los artículos 27, 73 y 115 Constitucionales a mediados de los años 70's, para incorporar el tema de los asentamientos humanos al diálogo político nacional y casi veinte años después con las reformas en 1992, referidos al cambio de denominación de la tenencia de la tierra, se esperaba que la creación de un sistema de planes trajera una clara regulación de los usos del suelo y que gracias a ello la urbanización irregular sería erradicada. Sin embargo, el fenómeno ha resultado ser uno de los rasgos más distintivos y duraderos de nuestro paisaje urbano.

El Dr. Azuela (2005) afirma que, a pesar de que no hay estudios empíricos que lo confirmen, aproximadamente 66% de las tierras que rodean a las ciudades son ejidales o comunales. Se reconoce ampliamente no sólo que han aportado una gran parte del crecimiento urbano, sino que han proporcionado suelo para los sectores populares urbanos, si bien en forma ilegal y desordenada. Es posible que los cambios en el marco legal agrario de 1992 hayan provocado una reducción de la oferta real de suelo para los sectores populares.

La reforma agraria mexicana, a lo largo de 6 décadas significó la distribución de más de la mitad del territorio nacional a núcleos agrarios que son propietarios de tierra bajo dos modalidades: los ejidos y las comunidades. Alrededor de 28mil ejidos, en manos de poco más de dos millones de ejidatarios, junto con poco más de dos mil comunidades, conforman lo que se conoce como el "sector social" en materia de propiedad territorial.

Los derechos de propiedad que tenían sobre las mismas eran definidos por ley como inalienables, inembargables e imprescriptibles. En consecuencia, cualquier operación sobre los mismos, no obstante que contase con la anuencia de sus propietarios, que implicara el paso de la tierra a manos de terceras personas, era considerada inexistente por la ley. Esa era la definición legal de un régimen de tipo tutelar en el que se trataba de proteger al campesino de las fuerzas del mercado. La idea que estaba detrás de esas reglas era que la libertad de vender la tierra abriría la posibilidad de una vuelta a la formación de latifundios en el país.

Para los usos urbanos destinados a sectores medios y altos, los promotores inmobiliarios del sector formal han utilizado las tierras de propiedad privada, que por definición pueden comerciarse libremente y cuya incorporación al desarrollo urbano está sujeta a un régimen de licencias y autorizaciones. Por otro lado, en virtud de que las tierras ejidales y comunales no podían entrar legalmente al mercado, han servido para la formación de un mercado ilegal en el que los adquirentes han sido precisamente familias urbanas de escasos recursos.

Las tierras ejidales casi nunca eran directamente ocupadas mediante invasiones, sino que los pobres urbanos casi siempre han accedido a la tierra ejidal comprándola a sus propietarios o a intermediarios.

A pesar de que la legislación agraria utilizaba una noción muy drástica como la “inexistencia” para calificar las operaciones sobre terrenos ejidales, existía y sigue existiendo una posibilidad para convertir la posesión de los nuevos ocupantes urbanos de las tierras en legítimos propietarios: la expropiación de las tierras por la máxima autoridad agraria: el Presidente de la República. La regularización de la tenencia de la tierra se convirtió en el mecanismo mediante el cual las compraventas, que la ley definía como inexistentes, terminan siendo válidas mediante la expropiación de los derechos de los ejidatarios (que de cualquier modo ya habían vendido sus tierras) y el otorgamiento de nuevos derechos a los ocupantes urbanos.

Al inicio de la administración de Luis Echeverría, ya era evidente que muchas tierras ejidales estaban siendo absorbidas por el crecimiento urbano a través de operaciones ilegales. Esto condujo a desarrollar las primeras políticas explícitas al respecto. En poco tiempo se perfilaron dos principales opciones para abordar el problema: hacerlo a través de mecanismos para enfrentar la demanda de suelo desde la perspectiva de la planeación urbana, o bien regularizar las ocupaciones de tierras utilizando los mecanismos legales y administrativos propios del sector agrario. La “vía urbana” y la “vía agraria” eran diferentes modalidades y competían entre sí.

En los primeros años de la década de los setentas se expropiaron más de diez mil hectáreas de tierras ejidales que aún no habían sido urbanizadas, para la creación de reservas territoriales. El manejo centralizado de esas reservas por un organismo de carácter federal (Indeco), impidió articular la incorporación de suelo a los procesos locales de decisión, los cuales eran aún incipientes en materia de desarrollo urbano. Fue hasta 1976 con la aprobación de la Ley General de Asentamientos Humanos, que el país comenzó a desarrollar las bases institucionales de la planeación urbana. Se adoptaron además, principios de política urbana que reconocían la necesidad de invertir en el mercado para permitir el acceso de los sectores populares urbanos al suelo urbano.

Como se mencionó, con la rivalidad entre el sector del desarrollo urbano y el sector agrario, y la creación de la secretaría de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) se agudizaba el conflicto entre dos políticas públicas: la que propugnaba la incorporación planeada de la tierra al desarrollo urbano mediante la constitución de reservas territoriales y con fundamento en los planes de desarrollo urbano, y la que se limitaba a regularizar los asentamientos que se generaban espontáneamente, como resultado del mercado informal de tierras ejidales.

Es de suma importancia mencionar que la Ley Agraria aprobada en 1992 estableció dos mecanismos por medio de los cuales la tierra ejidal puede incorporarse al desarrollo urbano por voluntad de sus propietarios: la aportación de tierras de uso común a una sociedad mercantil y la adopción del dominio pleno de parcelas ejidales.

Por otro lado, cubriendo el aspecto de sustentabilidad del marco legal o jurídico que le compete a la incorporación de suelo al desarrollo urbano por vía formal podemos decir lo siguiente:

De acuerdo con Ramírez, son tres las características principales del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006:

- Localización eficiente de los espacios para la expansión urbana con visión de largo plazo, basada en la internalización de los costos sociales y la construcción de un buen mercado que pueda manejar, de manera apropiada, las externalidades ambientales y estimar beneficios futuros, no solo los presentes.
- Un desarrollo endógeno que reconozca la fortaleza del territorio y sus oportunidades.
- Un desarrollo que reconcilie los objetivos de eficiencia económica, cohesión social y equilibrio ecológico.

En el mismo programa se define al concepto de ordenación territorial como una política que permita maximizar la eficiencia económica del territorio garantizado, al mismo tiempo, su cohesión social, política y cultura en condiciones de sustentabilidad.

Se menciona además la perspectiva tanto de los desarrolladores inmobiliarios (suplemento CANADEVI) como de los ejidatarios, destaca lo siguiente:

Desarrolladores

- Afirma que existe consenso en los especialistas que en el caso de la industria de la vivienda en México, el suelo no puede ser considerado como una mercancía más que debe dejarse al juego del libre mercado porque, entre otras razones, el suelo es el fundamento de la propiedad privada y social.
- Los promotores de vivienda se están convirtiendo, en propietarios-desarrolladores, ya que en el mercado no abunda el suelo y es fundamental asegurar una reserva territorial que garantice la materia prima de las grandes empresas.
- Al no existir la acción de gobierno, considera que se ha dado lugar a que los propietarios de la tierra hayan encontrado terreno fértil para la especulación, al grado que los terrenos privados o ejidales, de un día para otro, cambien su precio hasta en un mil por ciento.
- Estima que el suelo se ha convertido en mercancía escasa y cara, no en mercado regido por la oferta y la demanda, sino en uno muy acotado por la

capacidad de compra de las empresas promotoras y las expectativas de ganancia de los propietarios por el ordenamiento territorial.

- Condena a propietarios privados y ejidales por aprovechar el ordenamiento del territorio para fijar el precio de sus terrenos en función de sus expectativas sobre su uso futuro, y no sobre su valor real.

Ejidatarios

- La gran mayoría de los ejidatarios están conscientes de la importancia que tienen sus tierras cercanas a las ciudades para el desarrollo urbano, y por ello les surge la esperanza de verse beneficiados en el plazo más corto posible.
- Conocen las vías para obtener provecho de la ubicación privilegiada de sus tierras, pero no siempre las interpretan correctamente ni les es fácil tomar decisiones colectivas como lo ordena la Ley Agraria, carecen de recursos financieros para realizar los trabajos que les permitan generar proyectos de desarrollo económico en el ámbito urbano.
- Los ejidatarios están conscientes de las limitaciones presupuestales que padecen los tres ámbitos de gobierno. Además existe una mutua desconfianza, muy generalizada, entre los ejidatarios y las autoridades, especialmente de los ejidatarios que tiene sus tierras alrededor de la mancha urbana.
- Esperan orientación y apoyo para negociar con inversionistas privados las mejores condiciones posibles en la generación de proyectos en su beneficio.
- Por cuestiones de edad, se explica la tendencia al inmediatismo en la obtención de los beneficios, y la preferencia a la venta de parcelas en comparación con la aportación de terrenos de uso común a la constitución de sociedades civiles y mercantiles. Algunos otros grupos desarrollan sus propios proyectos y aceptan entrar en sociedades con inversionistas privados.

Menciona las bases jurídicas de la propiedad ejidal desde la base constitucional y las vías distintas a la expropiación para su incorporación al desarrollo urbano.

6.3 Conclusión.

Para concluir, se desglosan tres de los elementos que nos ayudan a designar el papel que jugarían los ejidatarios en la incorporación de suelo al desarrollo urbano por la vía formal. Y, por último, las posibles condiciones para participar en igualdad de circunstancias.

Participación en la planeación-diseño: como parte fundamental del diseño participativo de políticas / planes / programas de desarrollo urbano donde se involucren zonas aptas para el crecimiento urbano (reserva para el futuro desarrollo) y sus tierras se encuentran dentro de dichas zonas, conociendo los tiempos y la normatividad para desarrollar.

Coordinación con las instituciones: tengan contacto con las instituciones encargadas del desarrollo urbano a nivel local, y se encarguen de vigilar el cumplimiento de los acuerdos en materia “de”.

Proveedores de insumo: proveedores del insumo más valioso para los desarrolladores inmobiliarios “suelo”.

Asesoría legal: para que los ejidatarios puedan estar en condiciones de igualdad de circunstancias ante autoridades y desarrolladores inmobiliarios, deberían contar con una comisión permanente de asesoría legal (por parte de colegio de notarios, abogados, AMPI, o alguna otra institución similar), desde conocer el tipo de propiedad en que se encuentran, opciones de sociedades mercantiles y gestiones para conocer las opciones de promoción y venta de sus tierras.

Asesoría en materia de desarrollo urbano : para conocer desde el uso de suelo, densidades y procesos que le seguirían al tipo de propiedad y superficie total a promover y/o vender.

Tener acceso a estudios de mercado inmobiliario: para que los ejidatarios y promotores de sus tierras conozcan y comparen como se encuentra el mercado de suelo en condiciones similares a las de su tierra, en cuestiones de: precio, unidades a desarrollar, número de niveles, tipo de vivienda según el precio de esta que se pueda construir y vender, y con ello hacer un estimado más apegado a la realidad del precio de sus tierras.

Los ejidatarios no son tontos, solo hay que enseñarles a ser parte del negocio y que conozcan la importancia de las políticas del desarrollo urbano.

7.CARACTERÍSTICAS DE UN PROYECTO DE ALTO IMPACTO METROPOLITANO.

7.1 Introducción.

El objetivo principal del presente apartado es el de determinar las características y los elementos que son necesarios para que un proyecto de alto impacto metropolitano se lleve a cabo.

Para lograr determinar todos los elementos que intervienen en un proyecto de alto impacto metropolitano es necesario conocer los procesos desde la planeación urbana, las modalidades de apropiación del suelo, la gestión, normatividad y uso de suelo y hasta saber elegir el giro y el producto a desarrollar.

7.2 Elementos y base teórica Argumentación.

El Dr. Kunz (2006) menciona los componentes de los grandes proyectos, que en el país a inicios de los 80's abordaron el tema de los puertos industriales y los grandes complejos industriales y sus impactos, muy vinculado al pensamiento o modelo francés sobre los polos de desarrollo y el ordenamiento del territorio. Se concebían estos polos como inserciones en un espacio regional que se articulaban, pero no se contemplaban como grandes proyectos que suponían conflictos de intereses, nuevas formas de articulación entre actores o retos en la integración del suelo, al final de cuentas todavía se daban en el contexto del Estado ejecutor.

Quizá el componente más significativo de los grandes proyectos sea la concurrencia de intereses, entre actores sociales públicos y privados con ciertos grados de simetría en su capacidad de poder y negociación, existían los conflictos de intereses, pero la asimetría en el ejercicio del poder, permitía la imposición y evitaba la negociación.

Un segundo componente es el contexto jurídico y administrativo-institucional en el que se inscriben los grandes proyectos, dicho contexto, facilitará, condicionará o impedirá las negociaciones. El tercer componente son los soportes técnicos e instrumentales para la ejecución de grandes proyectos. El cuarto y último componente se refiere a los mecanismos de fondeo para los proyectos.

El asunto de la concurrencia de intereses es la condición fundamental en la idea de los grandes proyectos, resultado del nuevo contexto en las relaciones de poder de la sociedad.

Lo primero que se debe reconocer es la existencia de los actores y su legítimo derecho de que sus intereses sean reconocidos. La lista de posibles actores es muy amplia y varía significativamente dependiendo el contexto, pero se pueden mencionar algunos de los más importantes: los gobiernos en sus tres niveles: federal, estatal y municipal, además de otras dependencias públicas, las comunidades locales, la comunidad de usuarios, los inversionistas, los desarrolladores y los propietarios del suelo.

En lo que se refiere al soporte jurídico e institucional que alberga la ejecución de los grandes proyectos urbanos, debemos mencionar que el marco jurídico está basado en la Constitución de la República y el conjunto de Leyes Generales o Federales que de ella se derivan e inciden en las condiciones en las que se

pueden implementar los proyectos urbanos, también intervienen las legislaciones estatales, locales y por supuesto todo lo que se refiere a la planeación urbana. Actualizar este marco jurídico institucional constituye el segundo reto más importante que se tendría que vencer en nuestro país en materia de proyectos grandes y complejos.

Por otra parte, no debemos olvidar el soporte técnico e instrumental con que cuenta el país para encauzar su desarrollo urbano es producto de dos elementos, por un lado el marco jurídico que habilita o no la existencia de los instrumentos e instituciones de desarrollo urbano y, por el otro, el paradigma que asumen y que de alguna manera comparten o están obligados a compartir las comunidades relacionadas con el desarrollo urbano.

Las agencias de desarrollo, se han convertido en un recurso común en el desarrollo urbano en muchos países y uno de sus principales objetivos es la identificación y apoyo en la ejecución de grandes proyectos. La agencia de desarrollo no sustituye a las asociaciones, sino las complementa y hasta las impulsa, sirviendo como un catalizador y como un árbitro, papel que debe estar respaldado por su capacidad técnica y su compromiso con los intereses generales. Quizá dos puntos clave que debe cumplirse con la agencia y son los más difíciles de solventar sea la autonomía administrativa, financiera y de decisión, y al mismo tiempo, que cuente con un gran poder de gestión e intervención.

En lo que se refiere a la gestión del suelo, ésta es considerada como una de las mayores complicaciones en la integración de la propiedad sobre la que se van a desarrollar los proyectos, situación que puede ser más compleja como producto de los principios que regulan la propiedad privada. Son varios los instrumentos de gestión de suelo que se pueden vincular a los grandes proyectos, y su aplicación no es independiente de los marcos jurídicos y del pensamiento dominante respecto a la planeación urbana, como el reagrupamiento parcelario o reajuste del suelo, los fondos comunes de suelo, el intercambio de suelo.

El reagrupamiento parcelario, consiste en la reorganización espacial de la propiedad para el desarrollo de algún proyecto, permite también financiar la urbanización o adecuación del suelo al liberar parte de éste para ser comercializado con lo que se obtiene recursos, se puede lograr una reorganización de la propiedad en términos equitativos, se logra así valorizar el suelo, detonarlo de la infraestructura necesaria y ordenarlo para llevar a cabo el proyecto.

Existen otros mecanismos de gestión de tierras como el desarrollo hacia adentro y el intercambio de la tierra, pero la reparcelación sigue siendo el instrumento por excelencia cuando se enfrentan problemas de dispersión de la propiedad.

Uno de los principios fundamentales para el buen éxito de los grandes proyectos, los proyectos complejos en los que intervienen muchos actores y hay conflictos de

intereses, es la equidad en la distribución de cargas y beneficios. Para que un sistema de distribución de cargas y beneficios opere bien, es necesario contar con una correcta valuación de lo aportado, en particular del suelo. Deben considerarse los derechos de terceros afectados como inquilinos y actividades económicas previas, que pueden ser merecedores de cierto tipo de indemnización, pero nunca pretexto para impedir la consecución de un proyecto de interés público. También deben cuantificarse los beneficios esperados de la ejecución del proyecto, en función de la proporción de las aportaciones. En el suelo la valorización debe hacerse considerando la expectativa de explotación futura condicionada por las normas de uso e intensidad que apliquen en el caso.

Por otro lado, es importante resaltar el texto de Casas, sobre las “apuestas estratégicas de la planificación de Barcelona”, en el que sostiene que el desarrollo urbanístico y social puede estar ligado a los grandes eventos, como catalizador y acelerador de actuaciones urbanísticas diseñadas previamente y que de otro modo, si hubiesen llegado a realizarse, habrían requerido de un tiempo mucho mas prolongado y de un esfuerzo inversor mucho mayor (caso de la planeación y diseño para la Exposición Universal 1888, Juegos Olímpicos de 1992 y Forum Universal de las Culturas 2004).

Las acciones se basaron en un programa metropolitano de la ciudad, seguido de un modelo de transformación para los juegos olímpicos, y una etapa posterior de, mejora de las condiciones de habitabilidad y de la actividad económica en la ciudad. Planeado en sí, por la integración de varios proyectos urbanos para lograr la gran escala.

7.3 Conclusión.

Para concluir, se desglosan los elementos que determinan las características que debe reunir un proyecto de alto impacto metropolitano, turístico, comercial, habitacional y de reciclamiento urbano. El estudio de caso es “la Ciudad de México”.

El tomar como estudio de caso a la Ciudad de México, se justifica porque incluye los 4 tipos de proyectos antes mencionados, y conlleva la importancia, la integración de varios proyectos, dinámica urbana, económica y la gran escala que una gran zona metropolitana representa.

1. Turístico:

- Planeación urbana
- Planeación económica
- Financiamiento
- Diseño urbano
- Concepto Urbano
- Ubicación estratégica
- Atractivo cultural, histórico, arquitectónico
- Integración urbana

- Participación de autoridades, encargados del ramo (SECTUR, FONATUR) e inversionistas-desarrolladores

2. Comercial:

- Planeación económica
- Ubicación estratégica
- Planeación urbana (usos del suelo)
- Participación de autoridades, cámara de comercio y especialistas en el ramo

3. Habitacional:

- Suelo disponible
- Planeación urbana
- Financiamiento
- Gestión
- Participación de autoridades y desarrolladores
- Participación de la sociedad-autoridades y desarrolladores
- Uso de suelo
- Densidad autorizada
- Permisos y licencias
- Pago de derechos
- Producto adecuado

4. Reciclaje Urbano:

- Política de gobierno
- Planeación urbana
- Gestión
- Participación de autoridades y desarrolladores
- Participación de la sociedad-autoridades y desarrolladores

8. ENFOQUE Y ELEMENTOS QUE DEBE CONTENER UN PLAN URBANÍSTICO PARA LA PROBLEMÁTICA METROPOLITANA

8.1 Introducción.

El objetivo principal del siguiente apartado es el de identificar y sustentar los elementos que nos ayudan a resolver de manera integral la problemática metropolitana, apoyando el objetivo principal del presente documento.

8.2 Elementos y base teórica

Argumentación.

Como parte fundamental de la planeación urbana, para darle el enfoque acertado que nos lleve a diseñar o “planear” alguna solución integral a la problemática metropolitana, me gustaría retomar un análisis del reposicionamiento de las metrópolis, presentado por el Dr. Joaquín Clusa Oriach (2006), en el que resalta elementos que considero fundamentales para el diagnóstico, la fundamentación y propuestas a cualquier nivel de planeación urbana y en especial de las metrópolis, como son:

- Base económica
- Infraestructuras económicas y sociales
- Calidad ambiental-cohesión social
- Modelo territorial y
- Gobierno metropolitano-financiación

Podemos mencionar que éstas líneas estratégicas tienen como objetivo destacar los diferentes aspectos que presentan las metrópolis, para obtener una visión general de las FODAS (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) de una ciudad, así también sirven para definir los objetivos de la misma para tomar medidas y actuaciones. Por medio del conocimiento e identificación de estos conceptos se puede evaluar a una ciudad para posteriormente tener bases con las cuales se pueda reposicionar a la misma. Como parte del análisis para la identificación y reposicionamiento de una ciudad, resulta importante realizar un planteamiento del plan estratégico basado en las 5 W en inglés:

- Qué (What?): los proyectos y acciones
- Cuánto (Worth – How much?): inversión a realizar
- Por qué (Why?): justificación de la rentabilidad social y económico-financiera de cada acción u operación
- Quién (Who?): financiación de los proyectos entre las administraciones (Estado / Nación – Región/Estado/Provincia – Municipio).
- Cuándo (When?)- prioridades temporales y de financiación

También resulta de gran importancia tener conocimiento de la estructura económica y sustentabilidad política en la cual se basa una metrópoli.

Otro concepto de apoyo para nuestro análisis es el de City Marketing, ya que dicho concepto adquiere relevancia pues se resaltan los beneficios de una gran urbe que engloba los requerimientos necesarios para fomentar la inversión de industrias con la finalidad de generar empleos dar sinergia económica, generando competitividad. También se puede lograr la competitividad por medio de una base política y administrativa que se pueda financiar.

Por otro lado, la Dra. Cecilia Martínez (2006), al hablar sobre planeación urbana y sus componentes, señala que la continua dinámica urbana, la complejidad de las

funciones económicas, políticas y administrativas propias de la ciudad y la transformación tecnológica, han provocado diversas modificaciones en la organización del espacio físico. Se consideran algunos de los principales componentes de una estructura de ciudad: i. La ciudad (o metrópoli) en su conjunto, ii. Los distritos o colonias (barrios) y el corredor urbano y iii. La calle (cuadra o manzana).

Los planes de desarrollo urbano hacen referencia al centro de población o al municipio y “no a la ciudad”. La nueva clasificación del Sistema Urbano Nacional, hace referencia a cinco clases de ciudades:

1. La *megalópolis* del centro, resultado de la “metropolización” de varias zonas metropolitanas y aglomeraciones urbanas en la región centro del país.
2. *Zonas metropolitanas* que son aquellas redes de ciudades donde los procesos de “metropolización” involucran a ciudades de México y de los Estados Unidos de América o a ciudades de dos o más entidades federativas, así como aquellas grandes ciudades que tienen más de un millón de habitantes. Se subclasifican en: transfronterizas, interestatales y estatales.
3. *Aglomeraciones urbanas* que son las ciudades que han tenido procesos de expansión urbana hacia municipios adyacentes en la misma entidad federativa y tienen, en conjunto una población inferior a un millón de habitantes.
4. *Ciudades* son las que conforman localidades cuya expansión urbana no ha sobrepasado los límites del municipio donde se localizan .
5. Las restantes localidades del país entre 2,500 y 15,000 se clasifican como *centros de población*.

Continúa la Dra. Martínez con las características y problemática a resolver de los distritos o colonias y corredores urbanos, distritos marginales o de exclusión, sin olvidar el que considera el nuevo invitado a la planeación urbana; el medio ambiente, y el abastecimiento del agua potable.

Uno de los factores que considero de los más importantes es el de la fundamentación jurídica de los planes, que dan sustento a la realización y actualización de los planes y los elementos de enlace y congruencia con los diversos instrumentos de planeación en el ámbito nacional, estatal y municipal como son: la Ley General de Asentamientos Humanos, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado y los reglamentos estatales y municipales, como leyes de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, en sus diferentes escalas. Asimismo, las diferentes leyes y reglamentos que intervienen desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley General de Asentamientos Humanos, Ley de Planeación, Ley Agraria, Ley de Desarrollo Urbano, Ley Orgánica de la Administración Pública, Ley de Protección Civil, Ley de Participación Ciudadana, reglamentos de Construcciones. Todas estas subordinaciones y congruencias hacen que se torne muy difícil ya no solo elaborar

un plan o programa de cualquier nivel sino el cómo llevarlo a la práctica. Las últimas décadas de planeación urbana nos han mostrado que de nada nos sirve articular planes de desarrollo si no llevamos a cabo una gestión que nos genere acciones y proyectos puntuales que se vuelvan los hacedores de los planes, de otra manera se queda solo en el papel.

En lo que se refiere a la planeación normativa y a la planeación indicativa, las acciones prioritarias concretarán el proyecto de ciudad deseada y cuantificarán y programarán las instancias operativas responsables de aplicarlas, con base en recursos disponibles para los ejercicios presupuestales anuales emanados de cualquier plan o programa de desarrollo urbano. Las acciones estratégicas son incorporadas al programa o al plan en los ámbitos generales y particulares y son de suma importancia ya que reflejarán acciones que podrán llevarse a cabo en el corto, mediano y largo plazo pero sobre todo generan la posibilidad de iniciar el proceso de planeación. Cabe mencionar que las acciones prioritarias contenidas generalmente responden a los ámbitos que se suscriben al proyecto de ciudad que queremos forjar.

Las acciones estratégicas establecidas en los planes o programas deben ser especificados en el mismo programas y de ser posible darán los lineamientos para el desarrollo del proyecto arquitectónico así como recomendaciones de los sitios adecuados y posibles para su construcción y operación.

Se considera que el programa o el plan responda eficientemente a las acciones prioritarias buscando que se logre una coordinación directa con grupos representativos de la ciudadanía y grupos profesionales que inciden en la planeación urbana, tales como: consejos ciudadanos, agencias de desarrollo, institutos municipales de planeación, coplademunes, y otros que representan decisiones y visiones de la ciudad.

Aunado a las acciones estratégicas, los programas de acción deberán ser acompañados por los instrumentos de operación y los actores que puedan participar en la gestión, inversión, operación o mantenimiento de dichas acciones y de ser posible con los Programas Operativos Anuales de estados y municipios.

Dentro de las acciones estratégicas más comunes a implementar se encuentran:

- Proyectos de apoyo a la ampliación y renovación de la planta productiva y estímulo a la creación de empleos.
- Proyectos de equipamiento cultural recreativo.
- Aprovechamiento de la inversión acumulada y elevación de la calidad de vida, particularmente en los centros de ciudad y los centros históricos.
- Proyectos de acceso equitativo a los servicios y autosuficiencia en el equipamiento local.
- Estructuración del territorio y ordenación del uso del suelo a través del aprovechamiento de los predios urbanos baldíos.
- Conservación y reciclamiento de la infraestructura y el medio construido.

- Disminución de los desplazamientos y mejoramiento de la comunicación.
- Acciones estratégicas específicas en los sistemas de transporte multimodales así como cualquier alternativa al sistema de vehículos privados que ayuden a mejorar los niveles de operación de las vías principales de comunicación.
- Acciones estratégicas para la conservación y regeneración de áreas verdes y espacios abiertos.
- Adicionalmente cada vez son más las ciudades en el mundo que gestionan grandes proyectos urbanos integrales (GPU) como estructuradores de sus planes o programas de desarrollo.

La gestión eficiente, concertada, coordinada y democrática de las líneas estratégicas y de los grandes proyectos pueden garantizar que un plan de desarrollo pueda llevarse a término y a la visión de ciudad que planteen sus ciudadanos.

No podemos olvidar a los nuevos actores en el proceso de decisiones, apoyados con los instrumentos de participación ciudadana que existen dentro de la ley como son:

- El plebiscito
- El referéndum
- Iniciativa popular
- Consulta vecinal

Por otro lado, no se podría terminar esta sección sin incluir una herramienta que se está defendiendo como obligada en cualquier proceso de planeación del desarrollo urbano: la utilización de Sistemas de Información Geográfica (SIG) como la herramienta de guardado de información, actualización y evaluación de los procesos de desarrollo urbano en todos ámbitos de competencia, a todos los niveles y con todas las áreas y servicios. El esfuerzo de elaborar o actualizar un programa o plan de desarrollo urbano no tiene sentido si este no se guarda o se registra en un SIG, ya que permite modificar, ajustar o actualizar la información en el tiempo, georeferenciado y actualizado al momento de insertar nuevos datos.

8.3 Conclusión.

Para concluir y con base en lo antes mencionado, se presenta el enfoque y los elementos debe contener un plan urbanístico para resolver de manera integral la problemática metropolitana:

Diagnóstico estratégico: la base fundamental para la realización de un buen plan o programa de desarrollo urbano, y las futuras propuestas, acciones y/o lineamientos, es contar con un diagnóstico acertado de acuerdo a:

- a. el tamaño de la metrópoli,
- b. ubicarla en el contexto general o de la región donde se asienta,
- c. la especialización económica de ésta,

- d. límites territoriales,
- e. estructura urbana,
- f. estructura y conexiones viales
- g. dinámica urbana y
- h. su problemática,

Modelo de ciudad: de acuerdo al modelo de ciudad que los gobernantes y sus pobladores sigan o tengan planeado a largo plazo, de acuerdo a su función urbana como metrópoli con funciones administrativas, turísticas, culturales, artísticas, de educación, etc.

Política y niveles de planeación urbana: es de suma importancia el grado o nivel de planeación de la ciudad que vaya de acuerdo a la política de gobierno con la renovación y ejecución de planes y/o proyectos de renovación urbana pensando en el largo plazo y la continuidad de la línea principal. Sin olvidar la participación ciudadana o de grupos representativos o vulnerables.

Cumplimiento de la normatividad: la adecuada aplicación de la normatividad en torno a los planes y/o programas de desarrollo urbano y la construcción. Con la bases jurídicas firmes.

Proyectos “especiales”: la metrópoli deberá contar con proyectos de inversión que destaquen la importancia y el nivel de ésta.

Administración metropolitana: una adecuada administración metropolitana deberá contener e incentivar proyectos de infraestructura, equipamiento y de inversión que esta requiera, delimitando las líneas de acción y los límites territoriales.

9. Conclusión general.

Para concluir este documento, considero que el tratamiento y el análisis de la problemática en torno a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, de acuerdo a sus diferentes rubros y agentes, no debe ser estudiada por separado debido a que es una gran máquina en la que cada elemento se relaciona con los demás, desde la definición y delimitación de una zona metropolitana, su nivel de competitividad o inserción en distintas escalas, la problemática del agua, la infraestructura vial, la segregación y polarización, la pobreza urbana, la incorporación del suelo (ejidal) al desarrollo urbano, por la vía formal. Tienen que ser mencionados y estudiados porque cada uno de ellos tiene una función y un efecto específico en el desarrollo, dinámica y crecimiento de la misma, por lo que la propuesta de un plan urbanístico para la resolución de manera integral la problemática metropolitana, formaría parte de una solución integral, a la mayoría de su problemática.

Dichos elementos pueden afectar o beneficiar a la ciudad o al desarrollo de la misma, sin embargo, por medio del análisis integral podemos ir generando la base para el desarrollo e implementación de nuevas políticas, normas, reglamentos, y conciencia urbana que aminore los efectos negativos de la problemática que se ha generado por la nula / escasa planeación urbano regional.

Por lo que, el análisis integral y propuestas para la solución de la diferente problemática de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, debe planearse a largo plazo, con acciones para el corto y mediano plazo, que apoyen la visión a futuro de la zona metropolitana, con una base normativa y una adecuada administración metropolitana.

Tanto el diagnóstico de la problemática como las propuestas de solución, deberán ser incluidos en un plan urbanístico en el cual deben considerarse:

La definición y los componentes de una zona metropolitana, debido a que si no conocemos su definición, no podemos entenderla, delimitarla o distinguir entre un continuo urbano o una zona metropolitana como tal, y así analizar los diferentes componentes y actores que intervienen, sus límites políticos, territoriales, gobernabilidad, recaudación de impuestos, egresos, obras, tamaño de la población, la relación de dependencia, la propia dinámica de la población (dónde tiene su lugar de residencia y su lugar de trabajo) en las diferentes entidades federativas, las vías de comunicación que conectan al Distrito Federal y el Estado de México, y así dimensionar el tamaño de la metrópoli y de la problemática.

Las acciones y políticas, deben estar encaminadas principalmente a que nos ayuden a insertar a nuestra metrópoli dentro del rango de una ciudad competitiva; para poder entender esta clasificación y analizar a las diferentes tipos de metrópolis hay que conocer su base económica, infraestructura económica y social, calidad ambiental-cohesión social, modelo territorial y gobierno metropolitano y financiamiento, lo que nos permite conocer su infraestructura, servicios, equipamiento que necesita según sus características y dimensiones, distribución de sus ingresos, para que sea considerada como la metrópoli con las mejores condiciones de habitabilidad y de oportunidades de negocio que propician su crecimiento y posicionamiento en la escala de ciudades.

Los elementos o características que un proyecto de alto impacto metropolitano, debe contener para apoyar dicha inserción de la metrópoli son: el tamaño, su ubicación, el giro, normatividad, tiempo de desarrollo, empleos generados. Así como la infraestructura vial, como elemento conector tanto de las entidades que nos ayudan a integrar o definir a una zona metropolitana, como para acortar los tiempos y distancias de la distribución de productos, de la realización de transacciones, el traslado de la población de su lugar de residencia a su lugar de trabajo, y que nos ayudan a insertar a nuestra metrópoli (ZMCM) en las más altas escalas de nivel y calidad de vida que haya en ella.

Pero, para que exista un desarrollo de este nivel necesitamos el insumo más importante para el crecimiento de las ciudades: el suelo. El suelo, trae consigo una problemática debido a su incorporación de uso ejidal al desarrollo urbano, por la vía formal; uno de los principales problemas de las metrópolis es la expansión horizontal y en especial de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, cuando se trata de suelo ejidal, que anteriormente se incorporaba de manera ilegal (por invasiones o ventas fuera del marco legal), por lo que tanto autoridades, como desarrolladores de vivienda y propietarios de suelo ejidal, deben trabajar en conjunto para que sea de manera ordenada y legal, con todos los servicios e infraestructura como la dotación de agua potable, tratando así de evitar la segregación y polarización, apoyando la planeación urbana, evitando zonas altamente densificadas, con acciones que propicien el desarrollo equilibrado de vivienda en los diferentes segmentos y la nueva ubicación de fuentes de empleo, apoyando también el desarrollo y construcción de infraestructura vial que de mayor movilidad a la población que habita en la metrópoli, y a la distribución de productos, apoyados en los usos de suelos adecuados a la vocación del suelo, mercado objeto y ubicación, y que esté debidamente normado bajo los planes de desarrollo metropolitano, estatal, municipal o delegacional.

Aunado a la incorporación de suelo al desarrollo urbano, surge la problemática de la segregación y polarización, y la pobreza urbana, debido a que influye en el desequilibrio que provoca en las densidades de concentración de población, o fuentes de empleo, y la distribución según ingresos, que se ve reflejado en la mancha urbana y los usos del suelo, y la distribución de la infraestructura y el equipamiento, y también problemas de abasto de servicios básicos como el agua.

La problemática del agua, otro de los puntos importantes a estudiar y no tanto en cuestión de gasto (litros requeridos por habitante), sino de administración, abasto, distribución, y mantenimiento de la red, debido a que por procesos de crecimiento espontáneo e ilegal, que se agudizan también por la segregación y polarización, la población de la metrópoli no cuenta con el suministro de agua, o falta por el desperdicio lo que va degenerando en problemas sanitarios y hasta de imagen urbana.

Por lo que la propuesta, el enfoque y los elementos, que debe contener un plan urbanístico para resolver de manera integral la problemática metropolitana, son tres puntos básicos por atender:

- Un adecuado diagnóstico estratégico, para identificar adecuadamente la problemática y el grado de ésta. Y que se reflejen en propuestas de solución, con una acertada planeación urbana con una visión de futuro o largo plazo de la metrópoli, con la participación integral de los diferentes niveles de gobierno.
- Propuestas que traten de dar solución a la problemática antes mencionada, en el largo, mediano y corto plazo, con acciones preferentemente en el corto plazo.

- Contar el respaldo de una rigurosa normatividad, que vigile el cumplimiento de las diferentes propuestas y acciones, que nos acerquen a la solución de la problemática; sin olvidar el financiamiento a nivel metropolitano con una dinámica administración metropolitana.

BIBLIOGRAFÍA

Antún, Juan Pablo, y Hernández Casanova Rodolfo.

“Estrategias para el sistema de transporte metropolitano de carga” en
*Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias,
instrumentos y alternativas de gestión”*
PUEC-UNAM, 2006

Azuela de la Cueva, Antonio.

*Identificación de mecanismos de regularización de suelo en áreas aptas para el
desarrollo urbano.*
Elaborado para SEDESOL
México PUEC-UNAM 2005

Cáceres Quiero, Gonzalo A.

Distribuyendo espacialmente la rentabilidad metropolitana
*Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias,
instrumentos y alternativas de gestión”*
PUEC-UNAM 2006

Clusa Oriach, Joaquim

¿ cómo identifican su reposicionamiento ciertas metrópolis?
*Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias,
instrumentos y alternativas de gestión”*
PUEC-UNAM 2006

De Alba Murrieta, Felipe

Geopolítica metropolitana del Valle de México:
¿Crisis o reconfiguración institucional?
*Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias,
instrumentos y alternativas de gestión”*
PUEC-UNAM 2006

Garza Villareal, Gustavo

Inserción de las metrópolis en las distintas escalas
*Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias,
instrumentos y alternativas de gestión”*
PUEC-UNAM 2006

INEGI (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática),
II Censo de Población y vivienda 2005
Resultados definitivos 2006.

Kunz Bolaños, Ignacio

Componentes de los grandes proyectos metropolitanos

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

Martínez Leal, Cecilia

Los planes de ordenamiento territorial y sus contendientes.

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

Molinero Molinero, Angel

Planeación y regulación de la red vial primaria

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

Navarro Benítez, Bernardo

El debate de la movilidad colectiva vs. La movilidad individual: Actores y fuerzas

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

Paiva, Antonio

Argumentos para la gestión metropolitana en Latinoamérica.

Ciudades 42 abril-junio 1999. RNIU Puebla, México.

Perló Cohen, Manuel

Problemas y perspectivas de la sustentabilidad del agua en áreas urbanas en América Latina

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

Provencio, Enrique

Ordenación del territorio y medio ambiente en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

Sabatini Downey, Francisco

Los nuevos modos de gestión de la metropolización.

Instituto de geografía de la PUC Universidad de Toulouse le Mirail, Francia 2004.

Sánchez Almanza, Adolfo

Nuevos enfoques en el debate sobre la pobreza urbana

Documento de apoyo del Diplomado “El Fenómeno Metropolitano: estrategias, instrumentos y alternativas de gestión”

PUEC-UNAM 2006

SEDESOL, CONAPO e INEGI,

Delimitación de las zonas metropolitanas de México.

2004