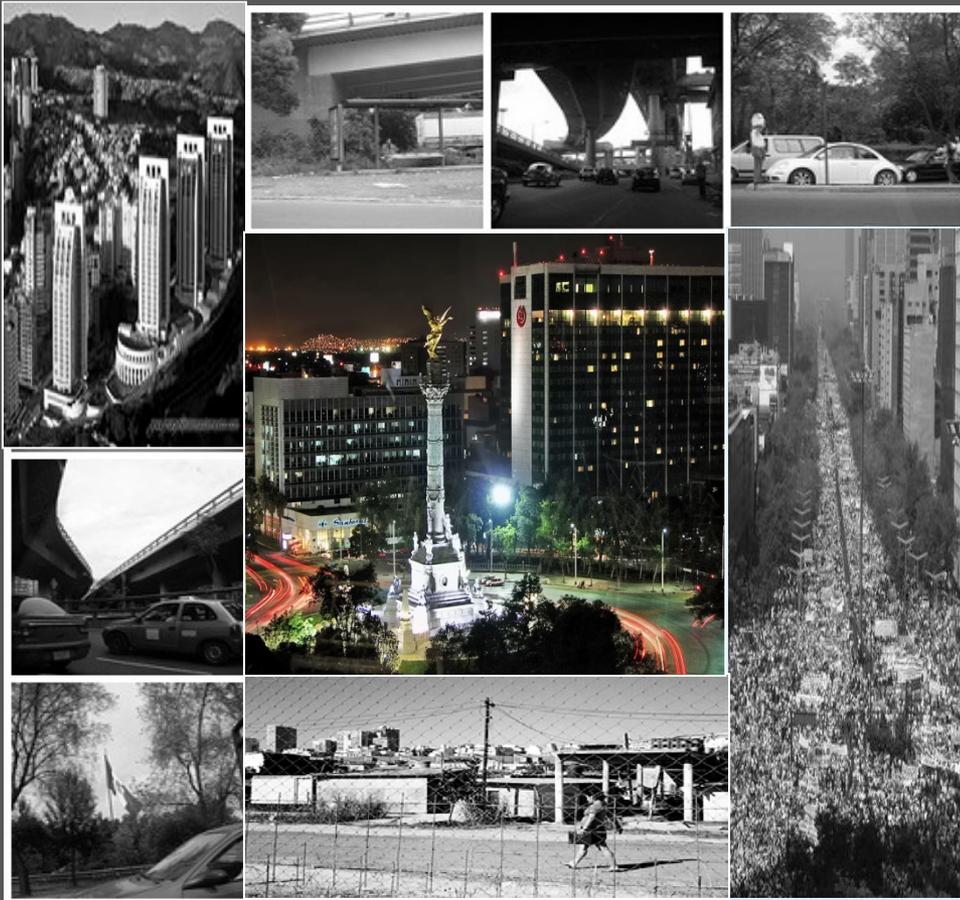


LA CONSTRUCCIÓN DE UN MÉXICO URBANO



Martha Schteingart G.
El Colegio de México

Cátedra de Estudios Mexicanos
San Pablo. Noviembre del 2010

PROCESO DE URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y MÉXICO

AMÉRICA LATINA

El mayor incremento en la población mundial tuvo lugar en América Latina en el período de 1925 a 1975; desde los 80 esta Región ha presentado casi el mismo nivel de urbanización que Norte América y Europa.



En el año 2000 América Latina aportó el **8.5%** al total de la población mundial; casi **14%** a la población urbana y **4 de las 20 megaciudades** se localizaban en esta Región (10 en otros países del Tercer Mundo).



AMÉRICA LATINA

Existen diferencias entre los países latinoamericanos: en 1950 solamente **3 países de 22** (Uruguay, Argentina y Chile) tenían más de **50% de población urbana**.



Ciudad de México

En el año 2000 casi todos tenían más de la mitad de su población en ciudades.



AMÉRICA LATINA

El período de industrialización apoyado por el Estado (entre 1930 y 1970) trajo consigo la modernización y la migración rural-urbana.



Una nueva fase de la urbanización asociada con la apertura económica y el llamado ajuste estructural tuvo lugar a fines de los 70.

Algunas consecuencias: desindustrialización, expansión del sector informal, incremento de la pobreza, nueva pobreza y disminución de la migración hacia las grandes ciudades.

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN MÉXICO

- A principios del siglo pasado, México tuvo una población total de **13.6 millones de habitantes**, de los cuales sólo **10.6% vivía en 33 ciudades**. Esto evidencia que al inicio del siglo XX el país era rural en su totalidad. El sistema de ciudades era básicamente de localidades pequeñas, las cuales concentraban casi la mitad de la población urbana, la otra mitad se distribuía en seis localidades medianas, siendo la Ciudad de México la principal con **345 mil habitantes** seguida por Guadalajara con **101 mil habitantes**.
- Durante la etapa armada, de 1910 a 1921, la población total descendió en **825 mil personas**, reflejando el trágico saldo de la guerra civil del país, pero la población urbana creció en **317 mil personas** y el grado de urbanización a **14.6%** en 1921, aumentando cuatro unidades porcentuales con relación a 1910.

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN MÉXICO

- A partir de la posguerra, entre 1940 y 1950, con el modelo incorporado de sustitución de importaciones, el aumento del promedio anual de población urbana fue de **3.3%**, el más alto dentro del siglo XX. El grado de urbanización creció de un **20 a un 28%** y la población urbana aumentó a **3.3 millones de habitantes**. Adicionalmente, el surgimiento de 29 nuevas ciudades elevó el sistema urbano nacional a **84 localidades en 1950**.
- Las ciudades que más crecieron fueron las especializadas en manufacturas y bienes de consumo; la Ciudad de México y Monterrey crecieron entre un 6.1 y un 6.2% anual. Un segundo patrón de crecimiento ocurrió por las actividades comerciales con Estados Unidos fuertemente estimuladas por la demanda de esos bienes durante la segunda guerra mundial: Tijuana, Mexicali y Ciudad Juárez, crecieron con tasas de 13.4, 13.0 y 8.1%. Por último, las ciudades de Hermosillo y Culiacán, lugares centrales para la comercialización de la agricultura moderna, crecieron con tasas de 8.6 y 8.1%.

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN MÉXICO

- Entre 1960 y 1970 se agregaron 50 nuevas localidades, sumando en total **174 ciudades**; así el México urbano se acercó casi a igualar al rural, demográfica y socialmente hablando, pues desde la perspectiva económica el sector rural se encontraba fuertemente subordinado al urbano, ya que la producción agropecuaria representaba sólo un 9.2% del PIB en 1970.
- En la última década de crecimiento sostenido (1970-1980) México sufrió una transformación social, económica y espacial fundamental al emerger en 1980 como una nación hegemónicamente urbana con un **grado de urbanización del 55%**, que representó un aumento sin precedentes de **14 millones de nuevos pobladores urbanos, que constituyeron el 75% del aumento poblacional total.**

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN MÉXICO

- Entre 1990 y el 2000 la población total urbana creció en un **2.5%** anual. Las ciudades que tuvieron tasas superiores a esa cifra fueron 88. Las cuatro urbes más grandes (Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Puebla) crecieron con tasas menores que la media, pero incluyeron **4.3 millones de personas más que en 1990 y absorbieron un 30% de la población urbana total.**
- En segundo lugar, se confirmó la tendencia hacia la consolidación de la megalópolis con centro en la Ciudad de México, y un alto crecimiento en todas las ciudades que la rodean, especialmente Toluca, Cuernavaca, Pachuca, Tlaxcala y San Juan del Río.



EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN MÉXICO

- ⊙ El subconjunto fronterizo se mantuvo fortalecido como un tercer patrón espacial. Tijuana y Ciudad Juárez conservaron su gran dinámica observada desde los cuarenta, creciendo entre 1990 y 2000 a una tasa del 5.5 y 4.4%, consolidándose como los mayores centros maquiladores del país, seguidos por Nogales y San Luis Río Colorado. En el noreste las siguientes ciudades se integraron a la dinámica de Monterrey y de la frontera creciendo en forma paralela, tales son los casos de Reynosa, Matamoros y Nuevo Laredo.
- ⊙ Por último, tenemos las ciudades industriales fuera del área de influencia inmediata de la Ciudad de México, entre las que estaban Hermosillo y Saltillo, y las ciudades portuarias y turísticas como Cancún, Puerto Vallarta , Zihuatanejo y Cozumel.
- ⊙ Para el año 2000, México tenía una población de 97.5 millones de habitantes, de la cual el 65.7% se ubica dentro de un sistema de 350 ciudades. Prácticamente, 7 de cada 10 mexicanos son urbanos, esto es, que el país se acerca a los niveles observados en los países más urbanizados del planeta.

LA CIUDAD DE MÉXICO.
ASPECTOS DEMOGRÁFICOS Y
SOCIO-ECONÓMICOS

CAMBIOS DEMOGRÁFICOS Y EXPANSIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO 1960-2005

ZMCM: Población total y tasas de crecimiento, 1960- 2005

Entidad	Población					Tasa de Crecimiento Anual			
	1960	1970	1990	2000	2005	1960-1970	1970-1990	1990-2000	2000-2005
ZMCM	4,993,871	8,623,157	14,942,929	18,396,677	19,231,829	5.8	2.8	2.1	0.9
Distrito Federal	4,685,041	6,840,471	8,235,744	8,605,239	8,720,916	4.0	0.9	0.4	0.3
Estado de México	308,830	1,782,686	6,706,885	9,791,438	10,510,913	19.9	6.8	3.9	1.4

ZMCM: Área urbana, y tasas de crecimiento 1960- 2000

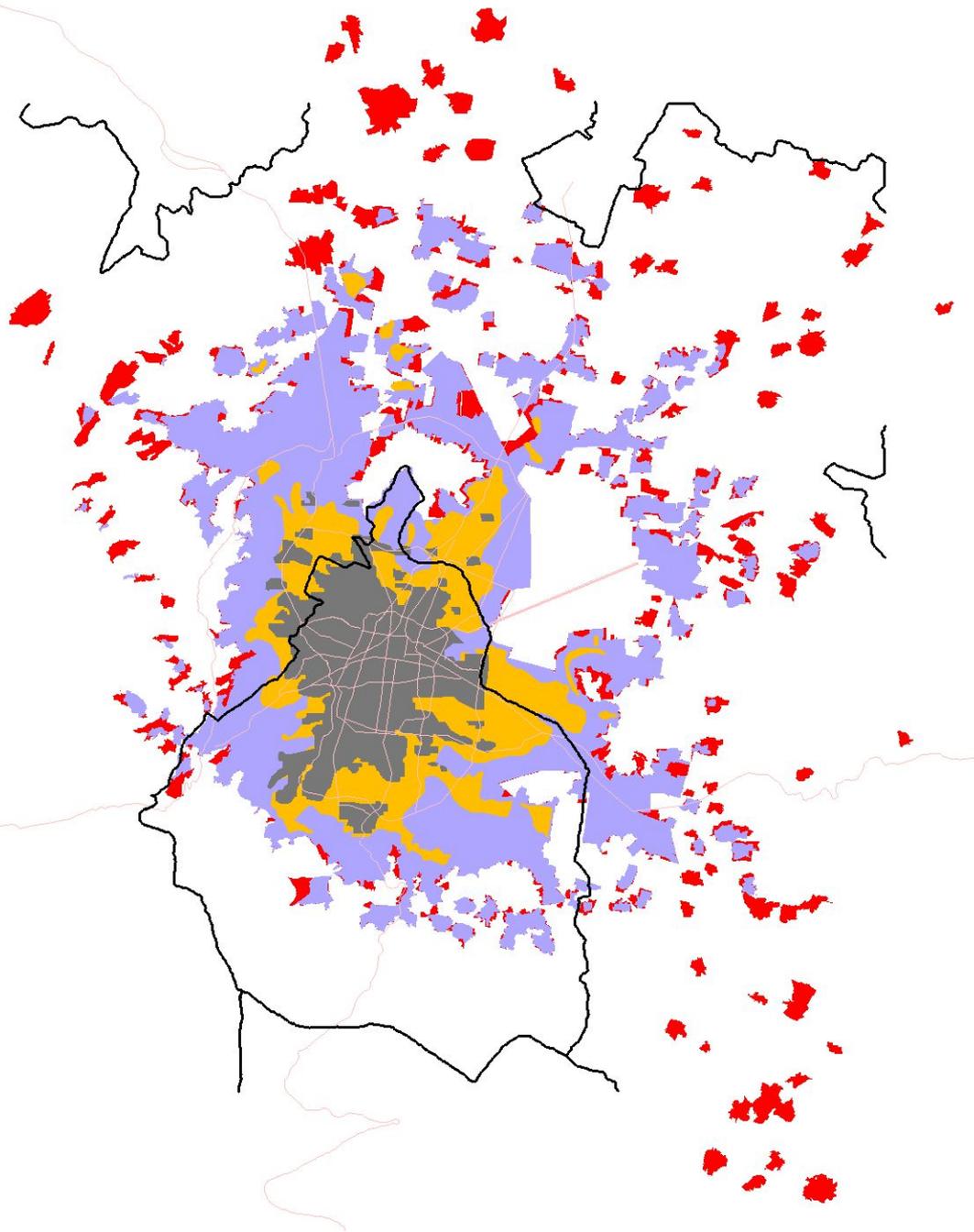
Entidad	Área km ²				Tasa de Crecimiento Anual		
	1960	1970	1990	2000	1960-1970	1970-1990	1990-2000
ZMCM	328.22	661.25	1,767.57	2,119.45	7.3	5.0	1.8
Distrito Federal	296.00	479.69	801.99	818.90	4.9	2.6	0.2
Estado de México	32.22	181.56	965.58	1,300.55	18.9	8.7	3.0

Fuente: Elaborado con base en: SIC-DGE, VIII Censo general de Población 1960, México 1962. SIC-DGE, IX Censo general de Población 1970, México 1973. INEGI, XI Censo general de Población y Vivienda 1990. México 1991. INEGI, XII Censo general de Población y Vivienda 2000, México 2000, Conteo de Población y Vivienda, 2005.

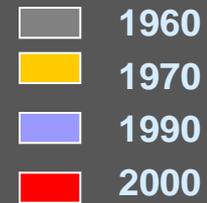
CAMBIOS DEMOGRÁFICOS Y EXPANSIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO 1960-2000

- Aunque el crecimiento de la población ha ido declinando en la ZMCM, se pasó de casi 15 millones a cerca de 18 millones 400 mil habitantes entre 1990 y 2000 (un aumento de 3,400,000), cifra que se acerca a la de la población de la segunda metrópoli más importante del país: Guadalajara.
- Se ha dado una redistribución de la población metropolitana dentro del Distrito Federal como entre este y los municipios conurbados del Estado de México, con tasas de crecimiento mucho mayores en estos últimos.
- Mientras en 1960 sólo el 6.2% de la población metropolitana vivía en el Estado de México, en el año 2000 ascendía al 50.5%.
- La expansión urbana también ha sido muchísimo mayor en los municipios conurbados, como se observa en las tasas de crecimiento del área urbanizada. Mientras en el DF esa área menos que se triplicó, en el Estado de México aumentó casi 40 veces.

ZMCM: CRECIMIENTO DE LA MANCHA URBANA, 1960-2000



Mancha urbana



REDISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Población ZMCM 1970-2000					Tasa de crecimiento		
	1970	1980	1990	2000	70-80	80-90	90-2000
Delegaciones Centrales (a)	2 902 969	2 453 136	1 957 290	1 692 179	-1.70	-2.28	-1.47
Delegaciones Intermedias (b)	3 516 242	4 910 573	5 033 899	5 188 657	3.40	0.25	0,30
Delegaciones Periféricas (c)	421 257(d)	999 002	1 359 856	1 724 403	9.02	3,13	2.40
Total DF	6 840 468	8 362 711	8 351 044	8 605 239	2,03	-0.01	0.30
Estado de México	1 782 686	4 631 739	6 923 211	8 546 856	10.02	4.10	2.13
Total ZMCM	8 623 154	12 994 450	15 274 256	17 152 095	4.19	1.63	1.17

- a. Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.
 b. Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa y Gustavo A. Madero.
 c. Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco.
 d. Estado de México: 1970-11 municipios, 1980-21 municipios, 1990-28 municipios y 2000-41 municipios.

REDISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA CIUDAD DE MÉXICO

- ◉ De acuerdo al Censo de Población y Vivienda del 2000, las delegaciones que más crecieron entre 1990 y el 2000 fueron las periféricas con tasas de crecimiento anual del 2.4%.
- ◉ Los cambios en la distribución de la población con el despoblamiento de las delegaciones centrales y de algunas intermedias, ha incidido en un aumento bastante acelerado de las periféricas.



ESTRUCTURA SOCIAL Y POBREZA

- ⊙ **No existe un consenso sobre la magnitud de la pobreza en México aunque las cifras oficiales admiten que un 53.7% de la población del país es pobre.**
- ⊙ **A raíz de la crisis financiera de 1994, la pobreza aumentó más entre la población urbana que entre la rural y existe un mayor número de pobres y de pobres extremos que viven en áreas urbanas.**



ESTRUCTURA SOCIAL Y POBREZA

No existen estudios recientes sobre la estructura social de la Ciudad de México. Un acercamiento a la misma a partir del Censo del 2005, de manera muy aproximada nos indica que alrededor del 40% de la población se ocupa en actividades que podrían incluirse dentro de la clase media, mientras que el 60% pertenece a lo que podríamos llamar clase trabajadora o clase popular, dentro de la cual se ubica el sector informal.

También para 2005 la Comisión Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) estimaba que la pobreza de patrimonio era de 32% en el D.F., a partir de los datos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (% de la población que no cubre el patrón básico de alimentación, vestido, calzado, vivienda, salud, educación y transporte)

Muchos de estos pobres habitan asentamientos irregulares en la periferia de la ciudad.



LA DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO

DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Los trabajos cuantitativos nos han permitido conocer:

- ⊙ **Dónde se ubican en los mapas de la ciudad, los distintos estratos sociales, elaborados a partir de técnicas estadísticas como el análisis multivariado (análisis factorial).**
- ⊙ **La centralidad de estratos más altos y la periferización a veces extrema de los que están en peores condiciones.**
- ⊙ **Las grandes diferencias en los valores de las variables entre los estratos socio-urbanos.**
- ⊙ **La mayor homogeneidad social en las zonas pertenecientes a los estratos más bajos de la escala construida que en zonas centrales con una mayor gradación de estratos altos y medios.**
- ⊙ **La validez de algunas variables: debido a cambios en la realidad social ya no discriminan para medir diferencias entre estratos socio-urbanos (agua e ingresos).**

DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO Y SEGREGACIÓN EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Estratificación Socio-Espacial

METODOLOGÍA

1. Se seleccionaron 7 variables del Censo Nacional de Población y Vivienda conectadas por medio del Análisis Factorial.

- a. % de personas con educación superior**
- b. % de viviendas con agua entubada dentro de la casa**
- c. % de población económicamente activa**
- d. % de población que gana más de 5 salarios mínimos**
- e. % de personas empleadas por cuenta propia**
- f. personas por cuarto**
- g. tenencia de la vivienda**

2. Se establecieron 6 estratos de desarrollo socio-espacial urbano a nivel de los AGEB, áreas pequeñas definidas desde 1990.

Alto, medio alto, medio, medio bajo, bajo y muy bajo.

MAPAS DE 1990 Y 2000

- ◉ En los dos mapas se observa la centralidad de los estratos más altos y la periferización de los más bajos en nuevas zonas de expansión donde se ubican preferentemente los asentamientos irregulares.
- ◉ Por otra parte las diferencias entre oriente y occidente que existieron desde tiempos remotos también se siguen haciendo presentes en el mapa social de la ciudad

ESTRATIFICACIÓN SOCIO-ESPACIAL

Valores Medios de las Variables seleccionadas por Estrato Socio-Espacial

1990

Estrato	Población económicamente activa (%)	Trabajadores por cuenta propia (%)	Ingresos altos (%)	Instrucción post-primaria (%)	Viviendas propias (%)	Viviendas con agua entubada (%)	Densidad por dormitorio	Número de AGEB	% de la Población Metropolitana
Alto	52.4	11.3	30.1	82.3	66.5	95.2	1.6	234	4.8
Medio-Alto	47.9	12.7	20.0	81.8	69.2	94.4	1.7	373	9.1
Medio	45.9	14.7	7.7	68.8	66.7	85.2	2.1	796	25.1
Medio-Bajo	45.6	17.5	2.9	58.9	63.4	65.1	2.5	573	20.8
Bajo	43.5	18.0	1.9	51.4	69.4	44.7	2.7	650	25.0
Muy Bajo	42.2	18.6	1.2	42.2	79.9	24.0	3.0	564	15.1

2000

Estrato	Población económicamente activa (%)	Trabajadores por cuenta propia (%)	Ingresos altos (%)	Instrucción post-primaria (%)	Viviendas propias (%)	Viviendas con agua entubada (%)	Densidad por dormitorio	Número de AGEB	% de la Población Metropolitana
Alto	59.1	15.4	45.7	87.6	63.3	93.9	1.4	343	4.8
Medio-Alto	54.7	16.6	34.2	84.7	73.1	92.8	1.5	568	9.1
Medio	52.8	19.0	17.3	74.6	70.7	86.0	1.8	1,156	25.1
Medio-Bajo	52.2	21.4	10.1	66.0	70.0	69.2	2.1	801	20.8
Bajo	50.9	21.4	6.8	59.7	73.2	48.1	2.3	1,054	25.0
Muy Bajo	49.4	22.0	3.8	50.1	78.1	21.8	2.5	919	15.2

VALORES DE LAS VARIABLES

- 1. Casi el 14% de la población en ambos cortes temporales se ubica dentro de los estratos altos, mientras alrededor del 40% dentro de los bajos (4.8% en el más alto y 15% en el más bajo)**
- 2. Se mantienen grandes diferencias en los valores medios de las variables entre el estrato más bajo y el alto**
- 3. El trabajo por cuenta propia aumentó en todos los estratos debido a la crisis económica, la pérdida del trabajo asalariado y la declinación de los salarios reales**
- 4. El aumento de la proporción de la población empleada con más de 5 salarios mínimos se debe a que el Censo de Población y Vivienda ha seguido manteniendo ese intervalo como el más alto, aunque 5 salarios mínimos ya no representan a los estratos que están en mejores condiciones económicas**
- 5. La proporción de viviendas con agua entubada ha mejorado en algunos estratos, pero no en otros. No obstante el problema no es la falta de tubería sino de líquido, sobre todo en las zonas de menos recursos**
- 6. Hay que destacar un aumento considerable de los porcentajes de personas con instrucción posprimaria.**

DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO Y SEGREGACIÓN EN CIUDADES LATINOAMERICANAS

Estudios cuantitativos: Estratificación socio-espacial

Niveles de análisis

Estas investigaciones sobre la Ciudad de México, que analizan cómo los diversos estratos se distribuyen en el mapa de la ciudad, nos han permitido concluir que las zonas periféricas pobres son más homogéneas que la parte central del Área Metropolitana, donde hay una evidente gradación de la estratificación social.

Pudimos llegar a estas conclusiones mediante el uso de las AGEBs, mientras que ello no se podía observar con claridad usando amplias divisiones político administrativas, únicas disponibles en los Censos hasta 1990.

La utilización de diferentes unidades de análisis hace que las conclusiones varíen.

SEGREGACIÓN Y POBREZA EN LAS CIUDADES



La división del espacio en América Latina es diferente a la que existe en ciudades de Estados Unidos. Mientras el proceso de suburbanización que se ha dado en las ciudades americanas incluye las clases altas y medias, en América Latina la suburbanización se da principalmente entre familias pobres mediante la formación y expansión de asentamientos irregulares.

SEGREGACIÓN Y POBREZA EN LAS CIUDADES

Este proceso comenzó en muchas ciudades de la Región en los años 40 y 50 y significó una mejoría en las condiciones de vida de muchos migrantes provenientes de zonas rurales muy pobres.



Aunque una gran proporción de gente pobre vive en zonas periféricas, también existe una gradación de situaciones sociales entre los grupos pobres y las clases medias. Por ello el concepto de *ciudad dual* debe ser considerado a la luz de estudios específicos.

SEGREGACIÓN Y POBREZA EN LAS CIUDADES

La distribución de los barrios pobres dentro de las ciudades grandes ha cambiado durante las décadas pasadas.

Vecindades centrales donde la mayoría de la gente pobre vivía hasta mediados del siglo pasado representan hoy una proporción pequeña (2 a 10 %) de soluciones habitacionales para esa gente.

La expansión acelerada de áreas periféricas para los pobres tiende a empeorar sus condiciones de vida debido a la dificultad en el acceso a los servicios urbanos y lugares de trabajo.



EL PAPEL DEL ESTADO Y LA DISTRIBUCIÓN DE LOS BARRIOS POBRES DENTRO DE LAS CIUDADES

En algunas ciudades de países desarrollados la intervención habitacional del Estado ha hecho posible que ciertos sectores de la clase trabajadora permanezcan en espacios centrales contradiciendo la tendencia del mercado que los expulsa hacia la periferia.

En el caso de la Ciudad de México esto ha sido casi una excepción, principalmente debido a dos razones:

- Los programas de vivienda para los trabajadores o para las familias pobres incluidas en el sector informal son limitados y su impacto en el tejido urbano no ha sido importante.
- Muchos proyectos de vivienda desarrollados o financiados por instituciones del Estado siguen los patrones del mercado en cuanto a la localización de grupos pobres en el Área Metropolitana.

EL PAPEL DEL ESTADO Y LA DISTRIBUCIÓN DE LOS BARRIOS POBRES DENTRO DE LAS CIUDADES

Algunas veces los movimientos sociales urbanos juegan un papel importante para mantener a los grupos pobres en las zonas centrales, cerca de sus lugares de trabajo donde han desarrollado fuertes redes sociales.

Por ejemplo, las organizaciones populares creadas como consecuencia del terremoto que afectó a la Ciudad de México en 1985, ejerció presión en el gobierno para que implementara un programa dirigido a aquellos cuyas viviendas habían colapsado en las áreas centrales de la ciudad.



Muchas de las familias afectadas no fueron desplazadas sino que sus viviendas fueron reconstruidas en el mismo lugar.

EL PAPEL DEL ESTADO Y LOS ASENTAMIENTOS IRREGULARES

Las políticas del Estado en general no pudieron crear nuevas alternativas para alojar a las familias pobres ya que bajo las nuevas condiciones de restricción de subsidios, las estrategias facilitadoras que implican una participación importante de actores privados redujeron los programas para los pobres en muchos países.

El financiamiento limitado para esos programas (a pesar de que la pobreza aumentaba en esos países) produjo un incremento y expansión de los asentamientos irregulares.

Los casos de ciudades colombianas, brasileñas, argentinas y mexicanas constituyen ejemplos claros al respecto.

EL PAPEL DEL ESTADO Y LOS ASENTAMIENTOS IRREGULARES

El hecho de que las ciudades estén divididas en dos partes, una legal y otra ilegal tiene profundas implicaciones ya que no existe un único orden legal para todos los miembros de la sociedad.



Una parte considerable de la población tiene acceso a la tierra y la vivienda a través de una serie de procedimientos diferentes que el resto de los habitantes. Como consecuencia no todos están sujetos a las mismas reglas lo cual implica profundas desigualdades sociales.

REFLEXIONES ACERCA DE LA DIVISION SOCIAL DEL ESPACIO

- **El tema de la división social del espacio y la segregación** tienen un peso muy importante en la vida de las familias, ya que la calidad del medio social inmediato, además del de la vivienda y los ingresos, afectan indudablemente las posibilidades de desarrollo y el futuro de los individuos.
- La ubicación en la ciudad y la distribución de los individuos en el territorio colaboran en la apertura o limitación del horizonte, particularmente de los jóvenes. El ambiente social inmediato no es una contingencia secundaria de la existencia y se impone como una condición básica del desarrollo humano.
- Es un reto importante para los planificadores que son parte de gobiernos que buscan la equidad como uno de sus objetivos sociales más destacados, comenzar a **implementar medidas que hagan frente a las grandes desigualdades territoriales**, aún cuando sabemos que es difícil luchar contra ellas dentro de sociedades **donde las desigualdades en los ingresos, y en el acceso general al consumo, no han tenido una evolución positiva en los últimos años.**

EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE GOBIERNO EN LA CIUDAD DE MÉXICO HASTA 1941

Tenochtitlán,
capital del imperio
Mexica-texcocano-tepaneca
1325

Intendencia de México
1786

Capital de Nueva España
1524

Provincia de México
1812

Creación del Distrito Federal,
residencia de los poderes federales
1824

Residencia de los poderes del
gobierno centralista
1836

Restauración de la vigencia de la
Constitución Federal 1824
1846

El Distrito Federal se convierte en el
Distrito de México , luego vuelve a
D.F.
1853

Demarcación de la extensión del
Distrito Federal
1854

Sede de los supremos poderes de la
federación
1857

Decreto de los límites (vigentes) del
Distrito Federal
1898

El presidente de la República ejerce el
gobierno del D.F., por medio de la
Secretaria de Gobernación
1903

El gobierno del Distrito Federal a
cargo de un gobernador
1917

Supresión régimen municipal y
creación del Departamento del
Distrito Federal
1928

Departamento Central y trece
delegaciones
1928

Creación de la Ciudad de México y
delimitación de doce delegaciones
1941

DE LA CREACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL A LA ETAPA DE ESTABILIZACIÓN DE UNA ESTRUCTURA POLÍTICA ESTABLE PERO POCO DEMOCRÁTICA Y PARTICIPATIVA

- ⊙ El año 1928 marca cambios importantes, cuando se aprueba en el Congreso de la Unión una iniciativa para acabar con el régimen municipal del Distrito Federal, que había durado 30 años. Con esa iniciativa los capitalinos pierden su derecho al autogobierno pasando todo el poder político al Presidente de la República.
- ⊙ El presidencialismo y la fuerza del partido oficial dominante creado en 1929, el Partido Nacional Revolucionario, (más tarde reemplazado por el Partido Revolucionario Institucional) influyeron para que a partir de los años 1930, disminuyeran los conflictos políticos en los años posteriores a la Revolución Mexicana, haciendo que la administración de la Ciudad fuera más burocrática y estable pero menos participativa.



COMIENZO DEL LENTO PROCESO DE APERTURA POLÍTICA Y MAYOR PARTICIPACIÓN A PARTIR DE 1970.

- ◉ Este se dio en el contexto de la aparición de nuevos actores sociales y la formación de movimientos organizados de la sociedad civil, que buscaban lograr un reconocimiento mayor a ciertos derechos ciudadanos, claramente limitados por el sistema político cerrado.
- ◉ Los cambios institucionales de este período arrancan con modificaciones a la Ley Orgánica del Distrito Federal de 1928.
- ◉ La de 1970 introduce el Consejo Consultivo y la Junta de Vecinos.
- ◉ La de 1978 la Asociación de Residentes, los Comités de Manzana, el referéndum. y la iniciativa popular.
- ◉ Debido a las limitaciones de la democracia representativa y a las prácticas tradicionales del partido en el poder fueron muy reducidas las formas de participación creadas. El referéndum y la iniciativa popular no fueron reglamentadas y luego eliminadas.

PROCESO DE TRANSICIÓN Y COMIENZO DE LA RUPTURA POLÍTICA: 1987 A 1997.

- ⦿ En 1987 se crea la Asamblea de Representantes del Distrito Federal como órgano limitado de representación ciudadana integrada en su mayoría por políticos, líderes gremiales y sindicales pertenecientes al sistema corporativo del PRI.
- ⦿ Carecía además de capacidad de decisión y ejecución, limitada a dictar *bandos, ordenanzas y reglamentos de policía*, y subordinada al Congreso de la Unión y al poder ejecutivo.
- ⦿ En 1993 la Reforma Política del D.F. permitió elevar la Asamblea a órgano de gobierno con facultades para legislar en el ámbito local, formular observaciones al Programa General de Desarrollo y aprobar los programas urbanos.
- ⦿ Con la Reforma Política de 1996 la Asamblea toma el nombre de Asamblea Legislativa del D.F., lo que le permite dictar sus propias leyes pero aún no cuenta con las mismas competencias que los gobiernos de los estados.
- ⦿ Esta Reforma permite reemplazar asimismo la antigua Regencia subordinada a la voluntad del Presidente de la República por un Jefe de Gobierno elegido por voto directo.

LA RUPTURA POLÍTICA: 1997 AL PRESENTE.

- ⊙ La elección del Jefe de Gobierno en 1997 coincide con un cambio en el partido político que había dominado la escena política durante casi 74 años.
- ⊙ El gobierno electo, en manos del Partido de la Revolución Democrática, se propuso orientar el cambio poniendo énfasis en: 1) la reconstrucción de la administración y el logro de la transparencia ; 2) la profesionalización de los recursos humanos; 3) la mejora de los flujos de información y comunicación y 4) el seguimiento y control de las acciones de gobierno.
- ⊙ Sin embargo, tropezó de entrada con las limitaciones del marco legal, como con las inercias de un modelo político clientelar que venía de las anteriores administraciones.
- ⊙ La necesidad de lograr las reformas programadas requería la aprobación de una serie de leyes en áreas como la administrativa, la económica y financiera, la de seguridad y procuración de justicia, la de derechos políticos y de desarrollo social.

CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Medio de socialización de la política con la apertura de espacios y mecanismos de articulación entre el Estado y los diversos actores sociales. Esto supone, la creación de instrumentos y procedimientos que faciliten la intervención en los asuntos públicos y la creación de una nueva institucionalidad orientada a convertir la gestión pública en un espacio más permeable y abierto a las demandas que surgen desde la sociedad.



FUNDAMENTOS LEGALES Y PRÁCTICA DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA



- Para normar la relación entre gobernantes y gobernados se aprueba en 1998 la Ley de Participación Ciudadana, que reemplaza a la de 1995 y que luego presentará modificaciones importantes en 2004.
- La ley de 1998 incluye *mecanismos de participación no permanentes* como el plebiscito, el referéndum y la iniciativa popular, que se agregan a los presentes en la ley de 1995, (las audiencias públicas, la consulta vecinal, las quejas y denuncias, etc.).
- Los *mecanismos permanentes* incluyeron la creación de **Comités Vecinales** con el fin de relacionar a los ciudadanos con los órganos político-administrativos de las delegaciones. Estos comités fueron electos en 1999 a través de un proceso en el que participó un bajo número de votantes.
- De los 1352 Comités Vecinales electos en 1292 unidades territoriales pocos lograron instalarse como verdaderos representantes de la ciudadanía.

- La iniciativa de ley de 2004, incorpora la rendición de cuentas, **la asamblea ciudadana** y la red de contralorías ciudadanas para hacer más transparente y democrática la gestión. Incluye además el Consejo Ciudadano, instancia de participación que tiene por objetivo superar la anterior fragmentación de múltiples comités que se relacionaban de manera individual con la autoridades.



- La asamblea ciudadana es un instrumento de análisis, consulta, deliberación y decisión de los asuntos de carácter social y de revisión de programas y políticas públicas a desarrollarse en cada Unidad Territorial. Se auxilia de comisiones de apoyo comunitario y de una comisión de vigilancia nombrada por la propia asamblea.

- ◉ **La asamblea ciudadana** implica un proceso vinculante ya que sus resoluciones tienen carácter obligatorio. Una de sus competencias más importantes es la que se refiere a la toma de decisiones acerca del uso de los recursos públicos para llevar a cabo programas específicos. La asamblea deberá reunirse al menos tres veces al año y pueden participar y votar en sus sesiones todos los vecinos que cuenten con credencial de elector.
- ◉ La incorporación de esta figura fue una manera de legalizar las asambleas que en la práctica habían sido creadas por el segundo gobierno perredista, con el fin de acabar con el modelo corporativo que sustentó el régimen priísta .



REFLEXIONES ACERCA DE LA GESTION POLITICA DEL D.F.

- 1. En general el período de 1997 a 2004** presenta importantes cambios referidos a la apertura política y mayor autonomía del gobierno local así como a los relacionados con los procesos de participación ciudadana. Quizás el cambio más importante fue la elección por voto popular del Jefe de Gobierno de la Ciudad de México y la obtención del poder por parte del Partido de la Revolución Democrática (PRD), que significó la puesta en marcha de políticas de carácter social, la apertura de espacios para la participación y la generación de nuevas formas de interacción entre el gobierno y la sociedad. Sin embargo, surgieron nuevas relaciones *clientelares* que algunos analistas consideran consecuencia de las restricciones presupuestales en campos decisivos, como el empleo, la salud y la vivienda.
- 2. Queda pendiente entonces completar la Reforma Política iniciada en 1997,** que permita reestructurar el aparato gubernamental existente, democratizando la forma de gobierno, logrando una mayor autonomía del gobierno federal, e incorporando una participación más efectiva de los gobiernos delegacionales, que tienen un contacto más directo con la ciudadanía. Para ello es necesario terminar el ciclo de los cambios institucionales y de las reglas iniciadas hace ya más de 10 años.

REFLEXIONES ACERCA DE LA GESTION POLITICA DEL D.F.

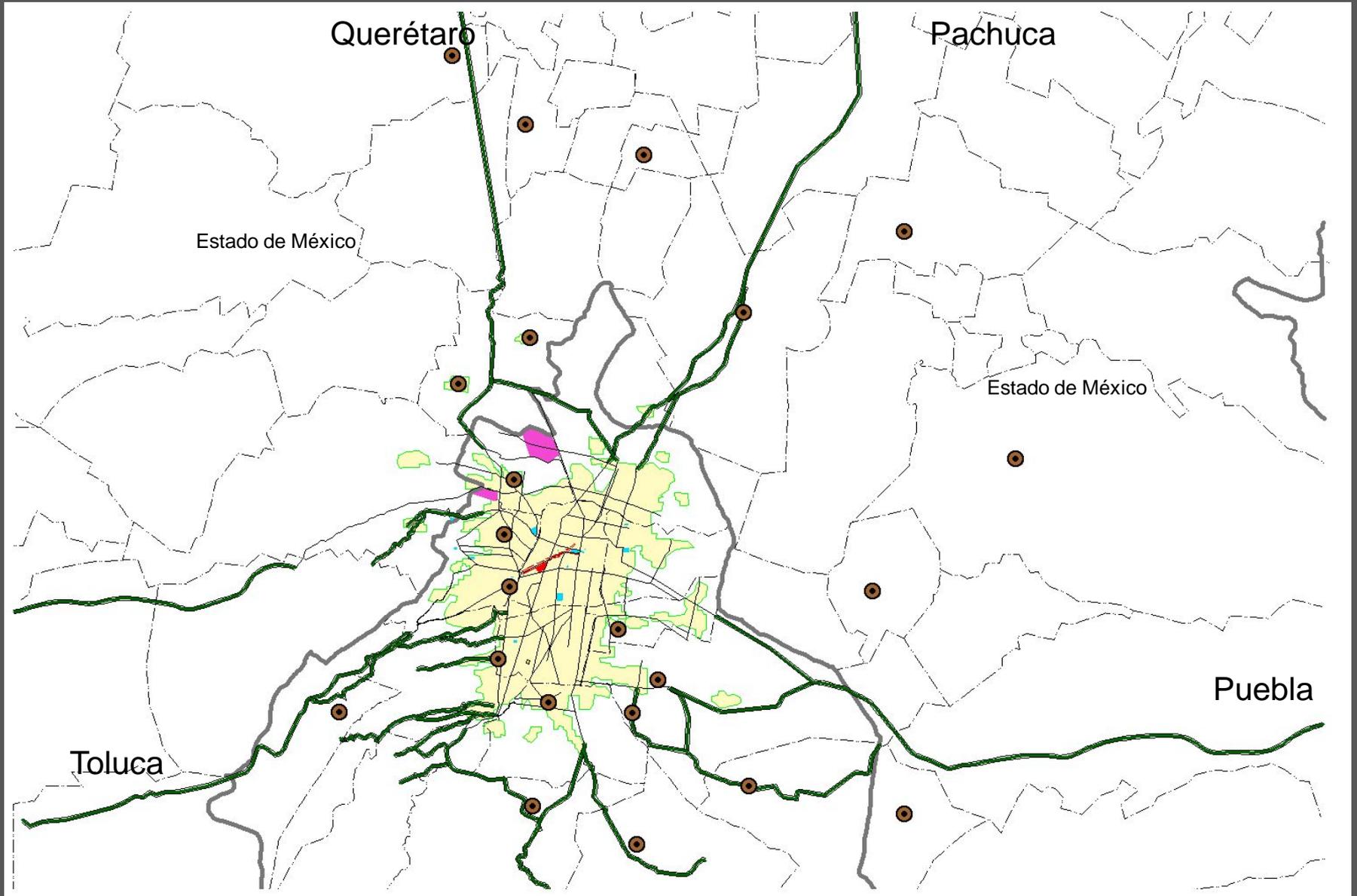
- 3. En lo que concierne a la legislación referida a la participación ciudadana** parece fundamental que los instrumentos que se creen no se dejen al arbitrio de las autoridades sino que se apliquen de manera obligatoria cuando se trate de toma de decisiones de importancia indiscutible para la población. Una medida importante sería también incluir, desde las instituciones, la promoción y reconocimiento de organizaciones de la sociedad civil y su participación en las formas institucionalizadas de participación, acreditando derechos y responsabilidades de los ciudadanos .
- 4. En cuanto a la manera de gestionar el funcionamiento metropolitano,** los escasos resultados de los mecanismos de coordinación aplicados y el gran crecimiento de las demandas ciudadanas en la Zona Metropolitana imponen la necesidad de diseñar mecanismos efectivos que podrían conducir a una lógica distinta de operación contractual, no basada sólo en la buena voluntad de los actores sino en el ejercicio de un derecho público de carácter obligatorio para los distintos órdenes de gobierno que participan en la gestión metropolitana. Esto implicaría, entre otras cosas, una redistribución de las atribuciones gubernamentales y la creación, por ejemplo, de una instancia que diseñe, coordine y ejecute acciones estratégicas para el desarrollo metropolitano.

INFRAESTRUCTURA VIAL Y
TRANSPORTE
EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Análisis histórico de la evolución de la estructura urbana, la red vial y el sistema de transporte en la ZMCM.



Mapa de 1950

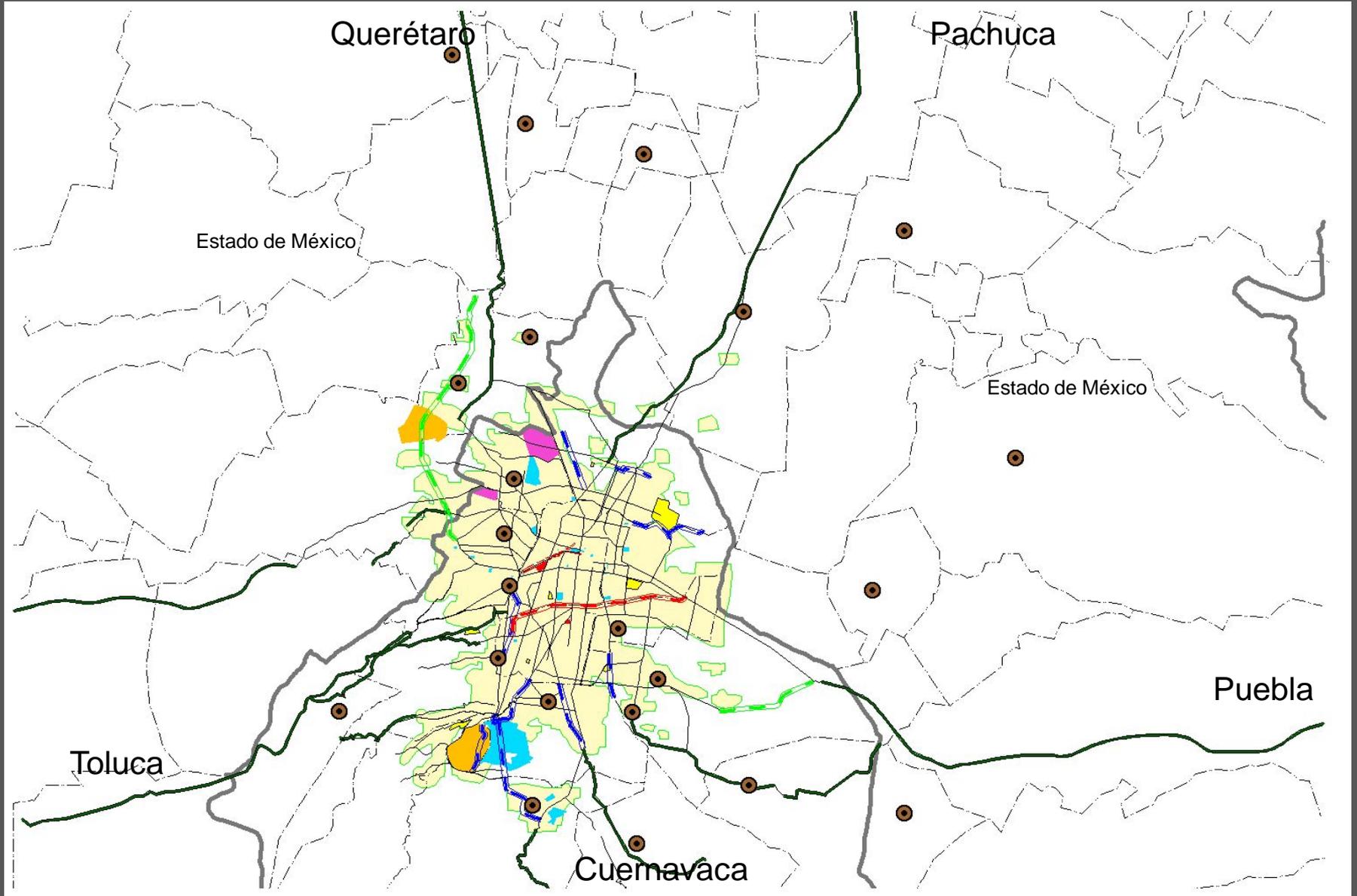


Cuernavaca

1950

En los años 50, se construyen vialidades importantes como el Viaducto Miguel Alemán, la carretera México Puebla y la autopista México-Querétaro. Asimismo se lleva a cabo la ampliación de avenidas en el interior de la ciudad.

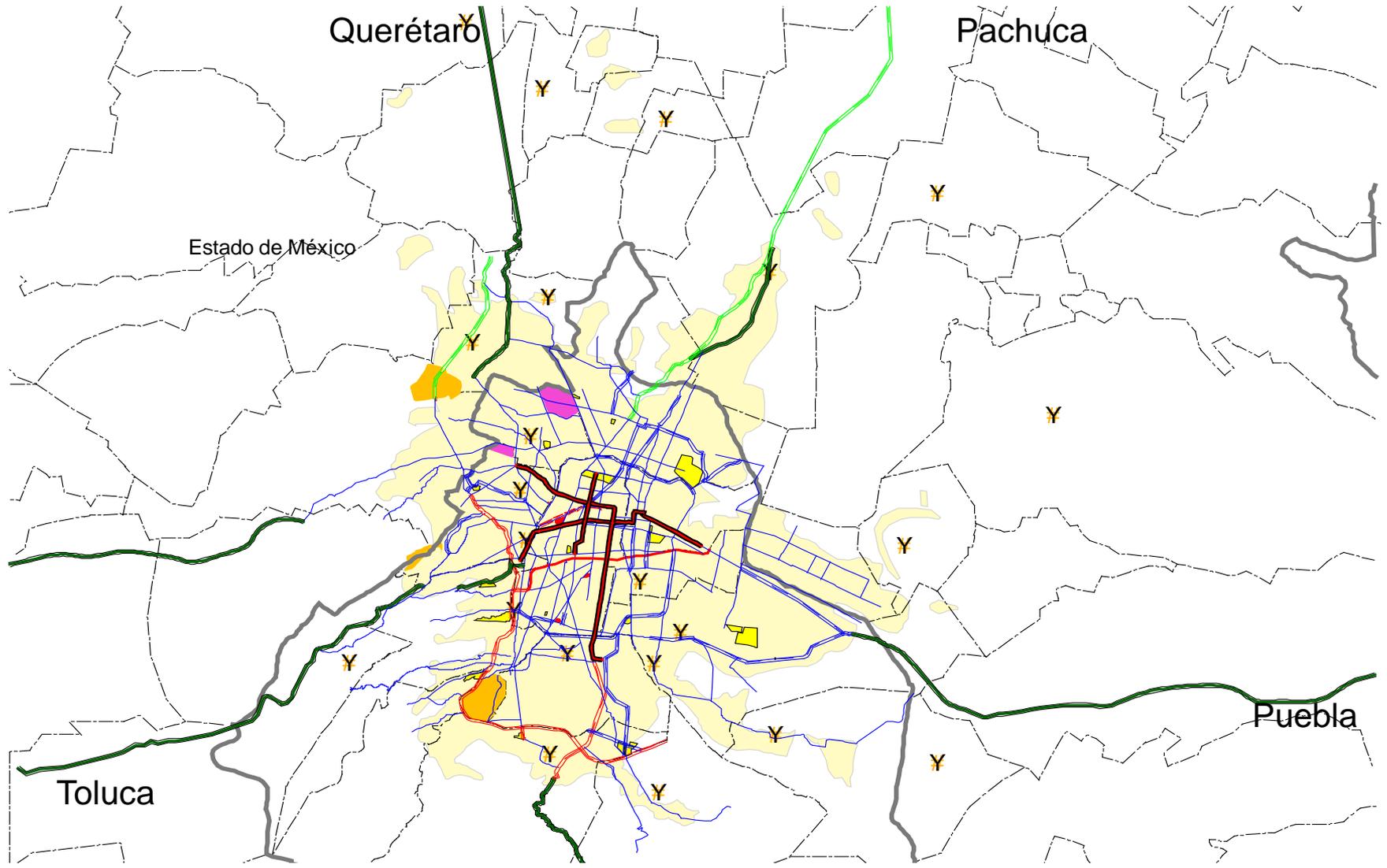
Mapa de 1960



1970

En 1970 se observa el gran desequilibrio entre la zona oriente y poniente de la metrópoli: las vialidades primarias se encuentran en la zona poniente, donde se asentaron los grupos de más altos ingresos, mientras en el oriente, donde se han ido localizando los sectores de menores recursos en asentamientos irregulares se construyen muy pocas vialidades importantes.

Mapa de 1970



Cuernavaca

2000

En el año 2000 la ZMCM contaba con una población de casi 18 millones de habitantes y una superficie de 143 km², además de mostrar una gran descentralización de su población (sólo el 9.14% de la misma habita en las delegaciones centrales); aunque aún el **33% del personal ocupado en actividades económicas** se concentra en esas unidades centrales.

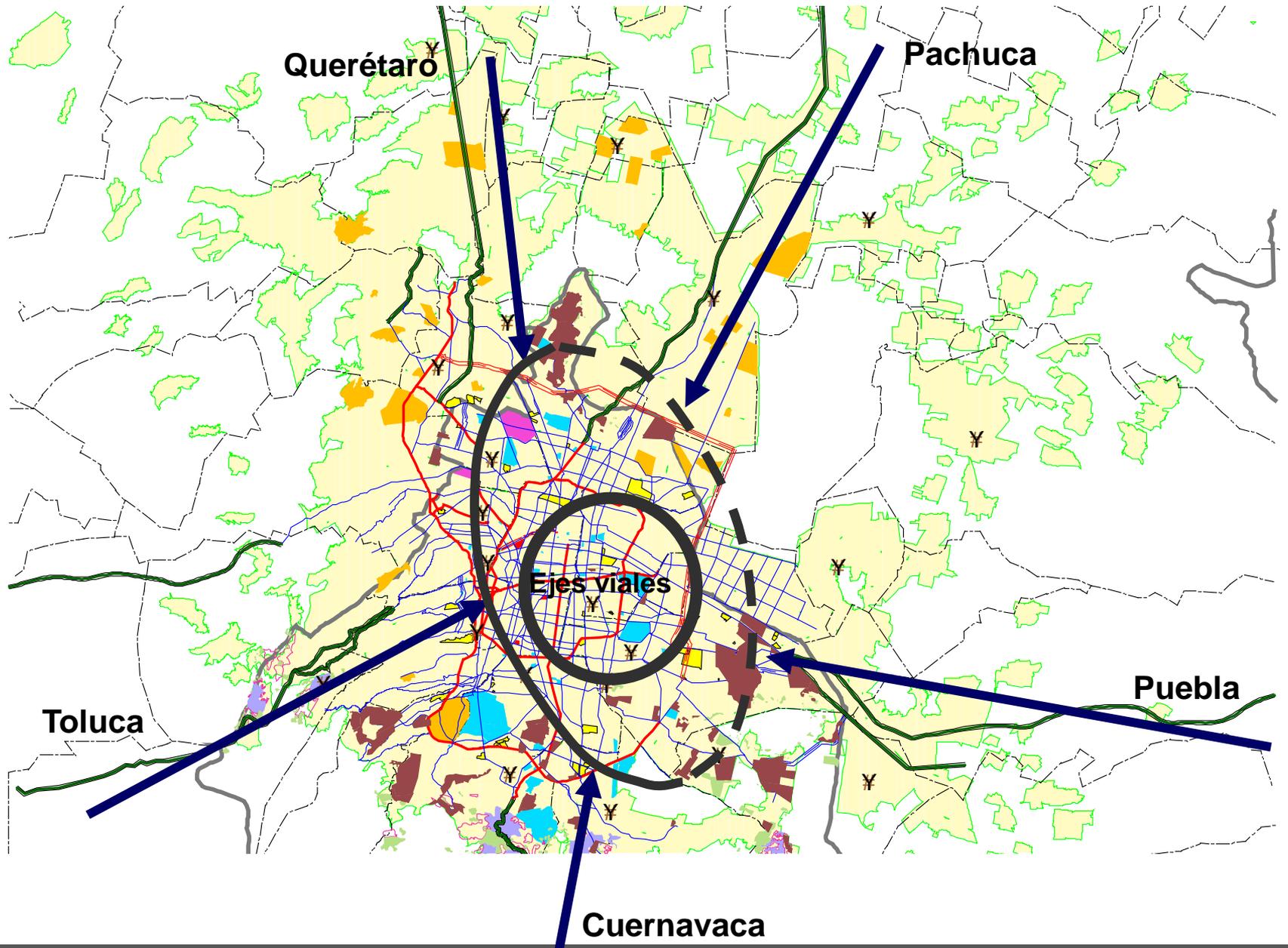
La metrópoli presenta un número muy importante de subcentros que se fueron multiplicando en las últimas dos décadas.

2000

Las vialidades se fueron completando, pero aún resultan insuficientes; particularmente en la zona oriente donde el Periférico se continuó con bajas especificaciones, y sin las características de acceso controlado a los tramos realizados anteriormente.

Quedan ejes viales y en general obras que no se han llevado a cabo y donde las conexiones con el Estado de México son problemáticas.

Mapa de 2000



Cronología de Construcción/Ampliación de Vías Rápidas, Ejes Viales y STC-Metro

	1950 - 1960	1960 - 1970	1970 - 1980	1980 - 1990	1990 - 2000	Longitud (km)
VÍAS RÁPIDAS	14.7	42.13	14.8	8.5	26.2	106.33
	13.8%	39.6%	13.9%	8.0%	24.6%	
EJES VIALES			366.4	69.95	14.5	450.85
			81.3%	15.5%	3.2%	
STC - METRO		40.16	13.41	99.4	49.3	202.27
		19.9%	6.6%	49.1%	24.4%	

Nota: La clasificación de Vías rápidas corresponde con la Ley de Transporte del D.F., que incluye a las vías periféricas, radiales y viaductos.

Fuente: Anuarios estadísticos. Coordinación General de Transporte - D.D.F., Secretaría de Transporte y Vialidad, Gob. D.F. 1980-2000. Ley de Transporte del D.F. Gaceta Oficial del Distrito Federal publicada en 1995, reformada en 1997, 1998 y 1999.

Cronología de Construcción/Ampliación de Vías Rápidas, Ejes Viales y STC-Metro

Se puede comprobar que la construcción de vías rápidas se concentraba sobre todo en los años sesenta, y en menor medida en los noventa, mientras que los ejes viales se concentraban en los setenta, y el metro se desarrolló en los ochenta (a pesar de la crisis económica, casi la mitad de los km. de líneas fueron construidas en esa década).

Cambios en la Distribución Modal de Viajes: 1973-2007

- Los **autos particulares** aumentaron su participación al pasar de **16.5 a 21.3%** del total de viajes, entre 1973 y 2007.
- Los **microbuses y combis** a partir de la desaparición de la Ruta-100 en 1995, se convirtieron en el modo más importante del sistema de transporte de personas en el Distrito Federal al pasar de **3.5% a 47.4%**.
- Este crecimiento ha ocurrido a expensas de los autobuses y del metro. Los **autobuses** redujeron drásticamente su presencia, pues de captar **41.3%** de los viajes en 1973, alcanzaron a penas el **7.6%** en el año 1994, incrementándose ligeramente su participación a **9.4%** en 2007.

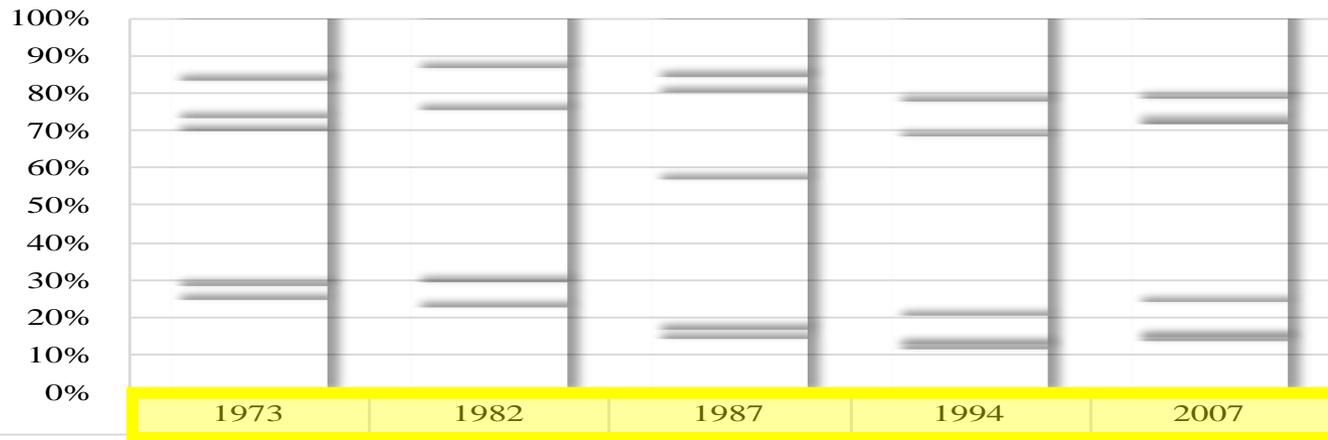
Distribución Modal de Viajes

- ⊙ El **metro**, por su parte, aunque sigue teniendo una presencia destacada en cuanto al número absoluto de personas que lo utilizan para viajar, redujo su importancia relativa de **25 a 14.0%** en 2007.
- ⊙ Los **taxis**, haciendo caso omiso de la dificultad para encontrarle un patrón de comportamiento, han variado su participación entre **10 y 4.1%**.
- ⊙ El **tren ligero** y el trolebús acusan claramente una tendencia a la baja, al descender su participación de **3.8% a 1.1%**, también debido a la preponderancia que han adquirido los taxis colectivos, microbuses y combis, y posiblemente como consecuencia de las limitaciones por la falta de flexibilidad de este modo.

Distribución Modal de Viajes

- Se reporta una participación del Metrobús del **0.8%**, misma que se espera que incremente al ponerse en operación las líneas programadas tanto del Distrito Federal como del Estado de México. Actualmente operan la Línea 1 y 2 (Indios Verdes-Caminero y Tacubaya-Tepalcates).

Participación modal en el Distrito Federal



	1973	1982	1987	1994	2007
Autos particulares	16.5	12.9	15.5	22.0	21.3
Taxis	10.0		4.1	9.3	6.0
Metrobús					0.8
Microbuses y combis	3.5	11.1	23.2	47.8	47.4
Autobús	41.3	45.3	40.1	7.6	9.4
Tren ligero/trolebús	3.8	6.6	2.5	1.4	1.1
Metro	25.0	22.7	14.6	11.8	14.0

Distribución Modal de Viajes

- ⦿ Los microbuses han sustituido al autobús urbano y la reducción en la participación del Metro parece ser una tendencia constante.
- ⦿ De esta manera, los modos de alta capacidad de transportación y bajo impacto ambiental han perdido peso frente a otros de muy baja capacidad y muy alto impacto ambiental, principalmente por su limitación en cuanto a la cobertura geográfica.

Índice de Motorización en la Ciudad de México.

Lo más notable es el aumento acelerado del índice de motorización entre 1950 y 1980. El índice se duplica al menos cada decenio.

Ello significa que **el ritmo de crecimiento de los automóviles ha sido mayor que el de la población para el mismo decenio.**

Entre 1980 y 1990, hay un estancamiento en el crecimiento del índice de motorización, pero a partir del año 2000, nuevamente se observa una tendencia creciente que se mantuvo hasta 2005.

El Parque Vehicular y el Índice de Motorización en la Ciudad de México

Vehículos registrados e Índice de motorización en el D. F.

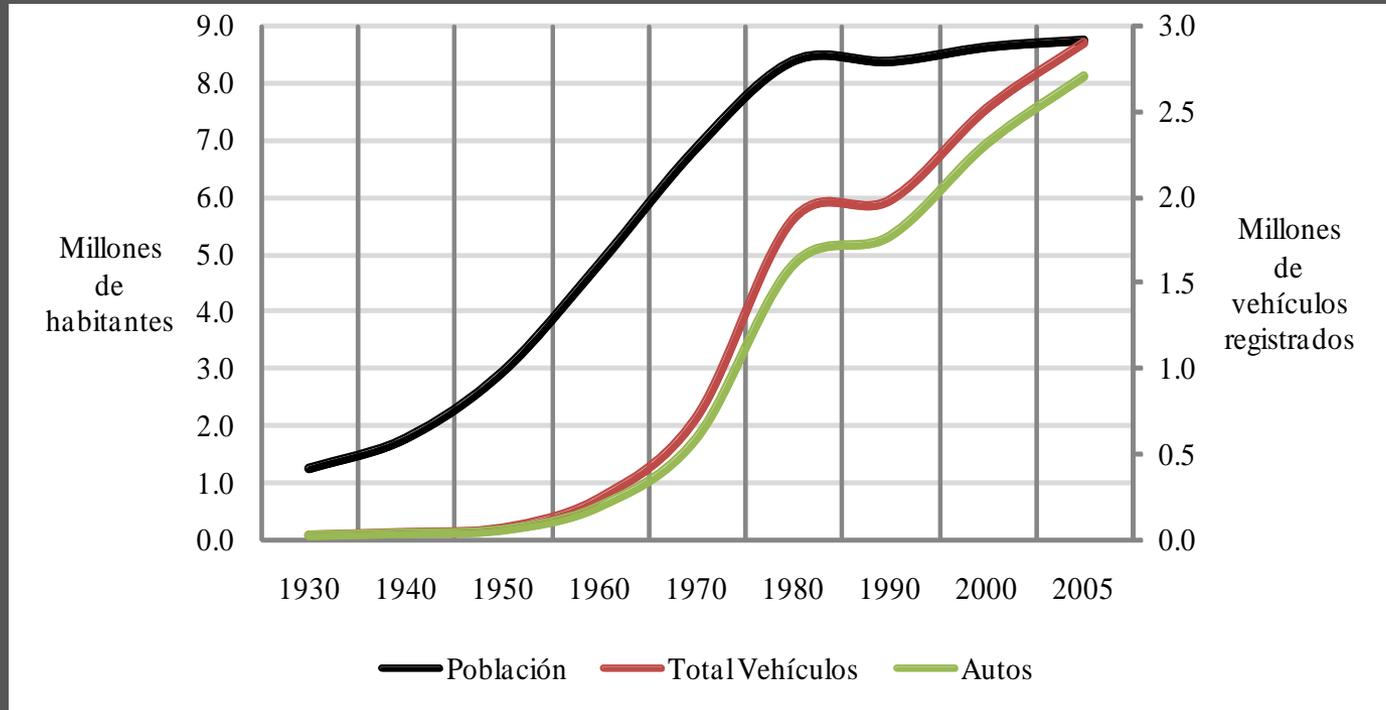
	Población (Millones de habitantes)	Vehículos registrados (millones)				Tasa de motorización		
		Total	Autos	Autobuses	Camiones	Motos	Total	Autos
1930	1,229,576	31,994	22,487	2,071	7,068	368	26	18
1940	1,757,530	48,134	35,520	2,255	8,616	1,743	27	20
1950	2,923,194	74,327	55,014	4,280	12,895	2,138	25	19
1960	4,816,617	248,048	192,557	6,910	35,161	13,410	51	40
1970	6,840,471	717,692	589,615	9,890	76,500	41,667	105	86
1980	8,362,711	1,869,808	1,601,867	14,487	187,205	66,249	224	192
1990	8,350,595	1,977,554	1,768,683	11,106	178,205	19,560	237	212
2000	8,605,239	2,511,543	2,308,255	11,611	136,321	55,356	292	268
2005	8,720,916	2,890,714	2,699,384	29,917	74,974	86,439	331	310

Fuente: Estimaciones con base en datos censales y de vehículos registrados del INEGI.

Del cuadro anterior quisiéramos destacar la columna referida a automóviles por 100 habitantes, que representa el índice de motorización y que ha aumentado cerca de 14 veces entre 1950 y 2000

El Parque Vehicular y el Índice de Motorización en la Ciudad de México

Población y Vehículos Registrados en el D.F.



Fuente: INEGI. Esta gráfica muestra de manera elocuente lo que aparece el cuadro anterior ya que se observa de manera mas clara la diferencia en las tasas de crecimiento de las dos variables (cada variable se presenta en su propia escala).

Programas y Acciones Recientes en el Transporte Público:

- **Metrobús (la primera línea operando desde 2007, la segunda línea operando desde 2009 y la próxima construcción de la tercera línea)**
- **Tren Suburbano**
- **Ciclopistas**
- **Nueva Línea del Metro (línea 12)**
- **Tranvía en el Centro Antiguo (proyecto)**
- **Programa de Vialidades (distribuidores viales y puentes).**
- **Programa de CETRAM (Centros de Transferencia Modal)**

Mapa de 2010

