

**UNAM**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS**

**XXIV Seminario de Economía Urbana y Regional**  
**Implicaciones de las Reformas Estructurales en el Desarrollo**  
**Urbano y Regional**

Ciudad de México, 30 de septiembre al 2 de octubre de 2014

**Situación y Retos del Desarrollo Territorial en**  
**México**



**Dr. Alfonso Iracheta**  
**El Colegio Mexiquense**  
**Centro EURE**



## **Objetivo de esta presentación**

**ANALIZAR los retos y desafíos que enfrentan las ciudades y su vínculo con las reformas estructurales promovidas por el Gobierno Federal**

### **1. MÉXICO: País urbano – metropolitano**

**De los 112 millones de mexicanos (2010), 81 vivían en ciudades y cerca de 64 en 59 zonas metropolitanas involucrando más de 370 municipios**

**Y sin embargo, la legislación, las políticas públicas territoriales y las reformas emprendidas no lo reconocen explícitamente**



En los últimos 30 años la población de México se duplicó, pero la superficie de sus ciudades creció 7 veces.

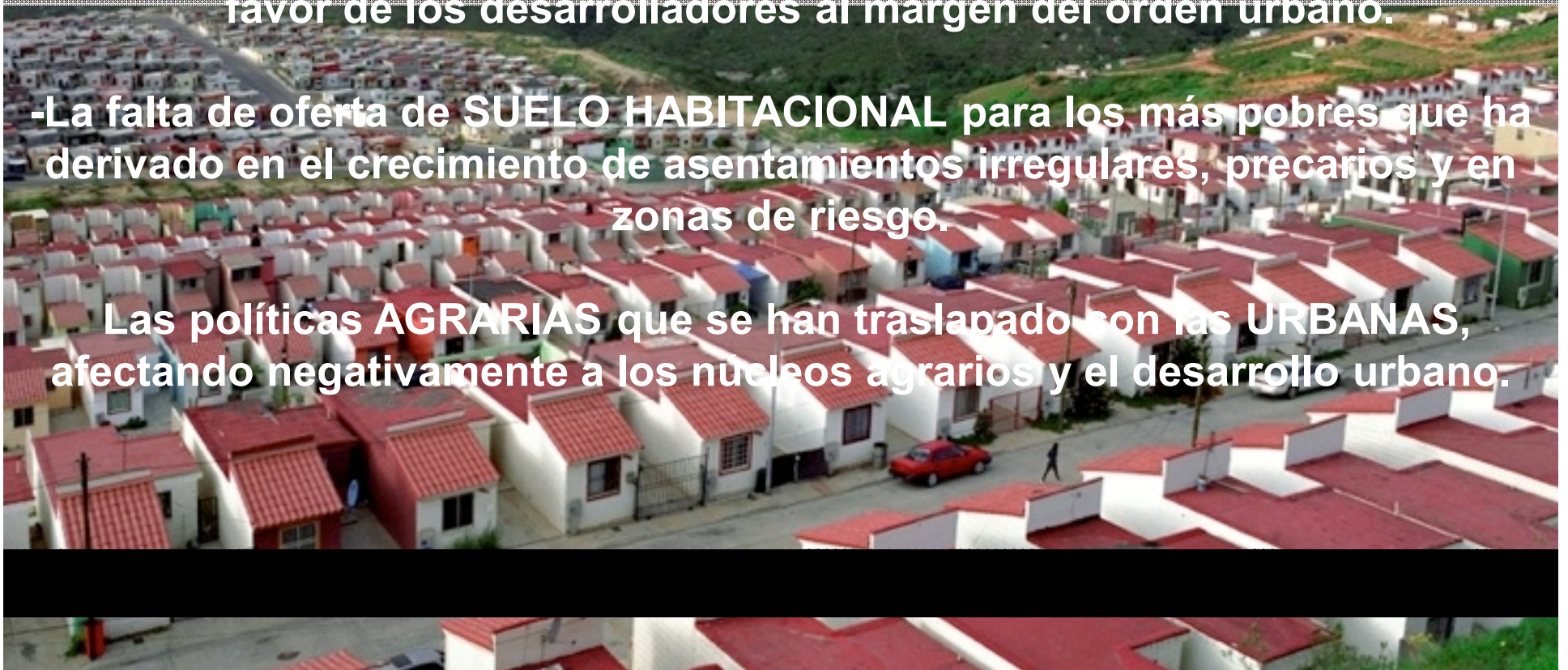
Hoy, todas las ciudades tienen una estructura dispersa, segregada e insustentable.

Destacan 3 causas:

- La facilidad con que autoridades locales cambian los usos del suelo a favor de los desarrolladores al margen del orden urbano.

- La falta de oferta de SUELO HABITACIONAL para los más pobres que ha derivado en el crecimiento de asentamientos irregulares, precarios y en zonas de riesgo.

Las políticas AGRARIAS que se han trasladado con las URBANAS, afectando negativamente a los núcleos agrarios y el desarrollo urbano.



## 2. El problema de la vivienda

Más de 5 millones de viviendas deshabitadas en el país y se estiman 500 mil vandalizadas

Su localización alejada y sin las funciones urbanas es una causa central

Lo que pudo haber sido una política fundamental de desarrollo urbano, se limitó a construir más de 8 millones casas sin concierto, afectando la calidad de vida y el patrimonio de las ciudades.

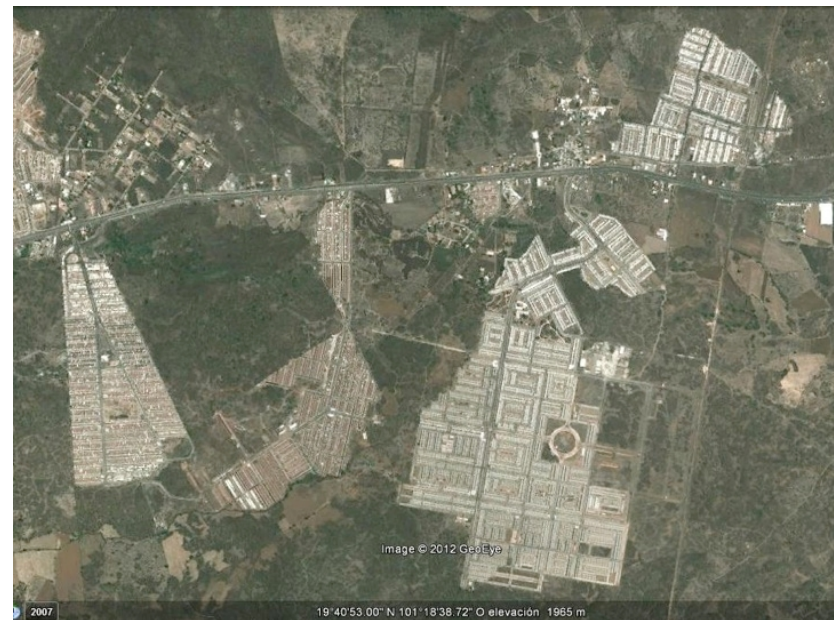




Estos son solo algunos de los miles de ejemplos



Hoy los caracteriza el deterioro



**Estas “soluciones habitacionales” no están siendo las adecuadas: En tamaño, en su localización, en su diseño y en la oferta de equipamiento productivo y social.**



**Se ha prescindido del diseño urbano y arquitectónico, degradando el patrimonio**

Es fundamental recuperar el diseño de vivienda y su entorno urbano

- Las solución no es promover más conjuntos de vivienda, sino:
- Ofrecer suelo bien localizado y con acceso a servicios para la población más pobre.
  - Ocupar los vacíos urbanos con vivienda social y usos mixtos.
  - Reciclar la vivienda deshabitada.

### **3. El problema de los asentamientos informales**

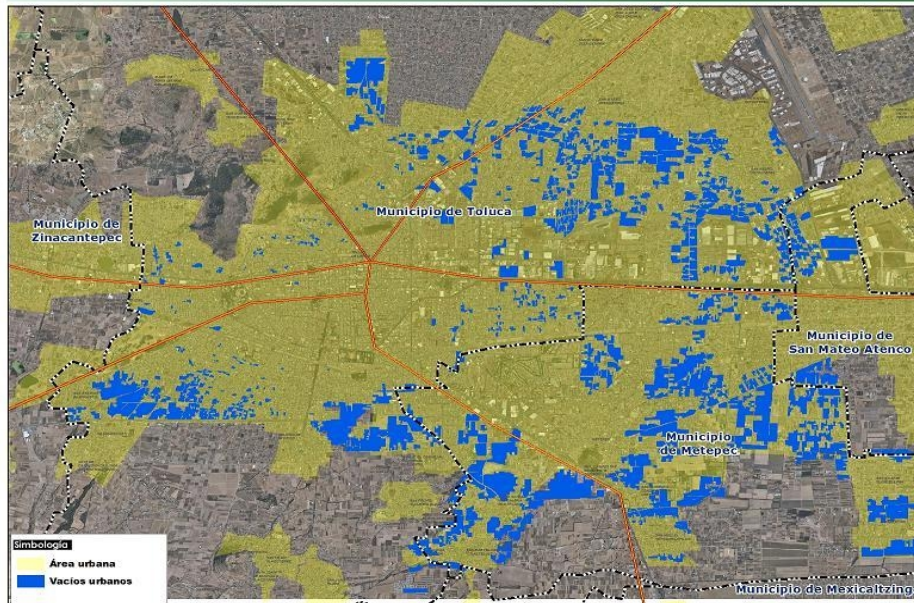
**Una consecuencia fundamental de la inoperante política de desarrollo urbano y de los errores de la política habitacional, es la expansión de los asentamientos irregulares y en zonas de riesgo en prácticamente todas las ciudades del país.**

**La ausencia de apoyos y asesoría a los autoconstructores genera viviendas arquitectónica y urbanísticamente muy pobres**





#### Vacios urbanos. Toluca, México

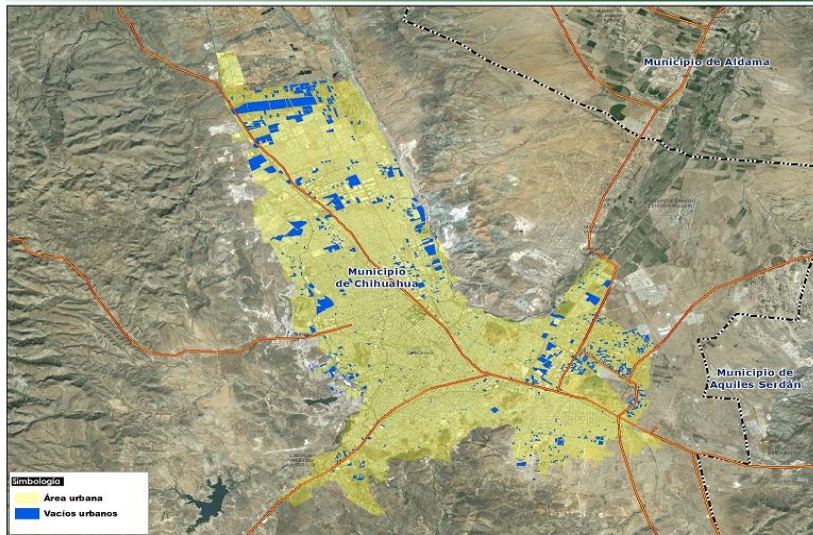


Fuente: Elaboración propia con base en fotointerpretación en Google Earth, 2010

## 4. El problema de los vacíos urbanos

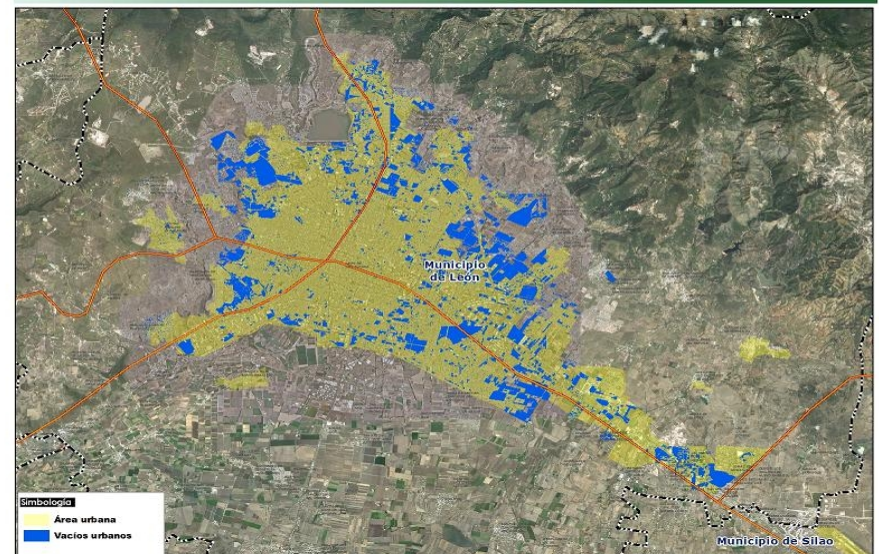
En 29 zonas metropolitanas y ciudades (38.4 millones de habitantes) con una superficie urbanizada de 624 mil hectáreas, existen más de 86 mil hectáreas de vacíos urbanos. Representan una oportunidad para ordenar las ciudades y para mejorar el patrimonio arquitectónico.

#### Vacios urbanos. Chihuahua, Chihuahua



Fuente: Elaboración propia con base en fotointerpretación en Google Earth, 2010

#### Vacios urbanos. León, Guanajuato

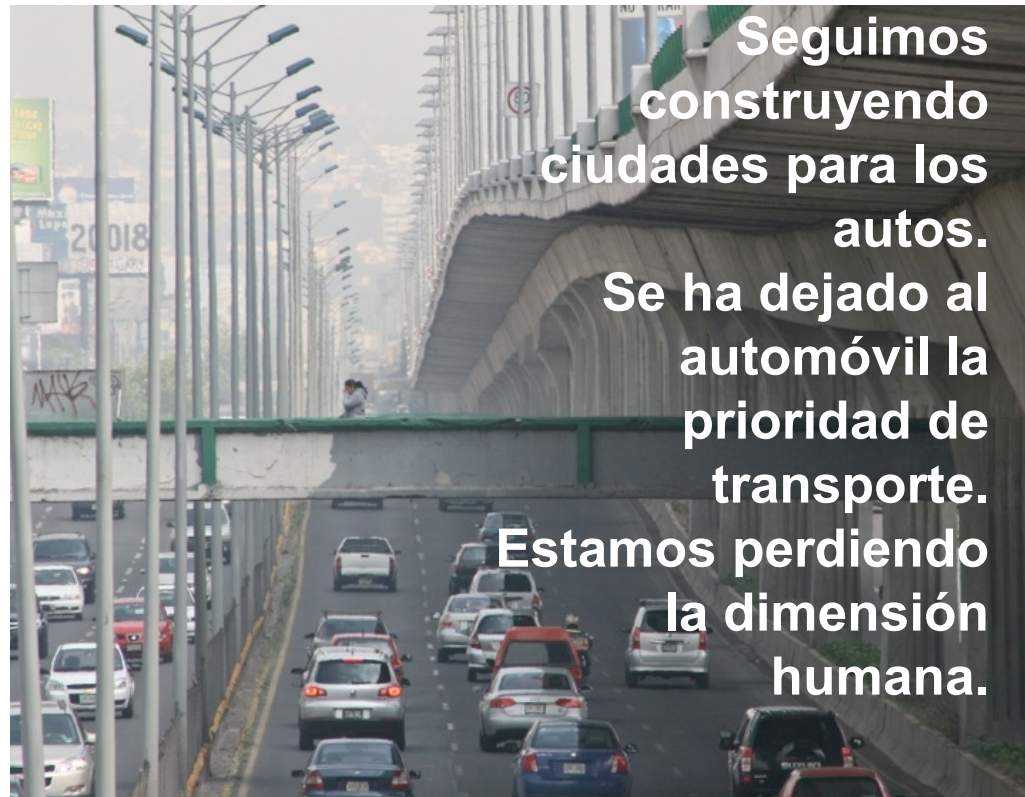


Fuente: Elaboración propia con base en información del IMPLAN - León, 2009



## 5. El problema de la movilidad urbana

- Los habitantes llegan a gastar hasta un **50% del ingreso familiar** tan sólo en transporte (IMCO).
- **30 mil mdp** se pierden en la ZMVM cada año por deficiencias en la movilidad de los trabajadores (IMCO).
- En la última década, el **parque vehicular en México ha crecido más del doble** que el de Canadá y Estados Unidos (UNAM).



Seguimos  
construyendo  
ciudades para los  
autos.

Se ha dejado al  
automóvil la  
prioridad de  
transporte.

Estamos perdiendo  
la dimensión  
humana.

- Los costos por el uso excesivo del automóvil son muy **altos**

Estimación de externalidades asociadas al uso del automóvil en zonas metropolitanas selectas de México, 2009 (millones de pesos)

Zona	Contaminación local	Cambio climático	Accidentes viales	Congestión	Ruido	Total	% del PIB
Valle de México	14,396	6,718	10,332	82,163	8,320	121,930	4.6%
Monterrey	2,282	1,065	5,843	11,485	1,319	21,994	2.8%
Guadalajara	2,795	1,304	4,970	10,635	1,615	21,319	4.7%
Puebla-Tlaxcala	996	465	1,317	1,894	575	5,247	1.8%
León	506	236	1,250	321	293	2,606	1.6%
<b>TOTAL</b>	<b>20,975</b>	<b>9,787</b>	<b>23,712</b>	<b>106,498</b>	<b>12,123</b>	<b>173,095</b>	<b>4.0%</b>

Fuente: Medina, 2012a.



## Factores que siguen incentivando un **mayor uso del automóvil** en el país (ITDP, 2012):

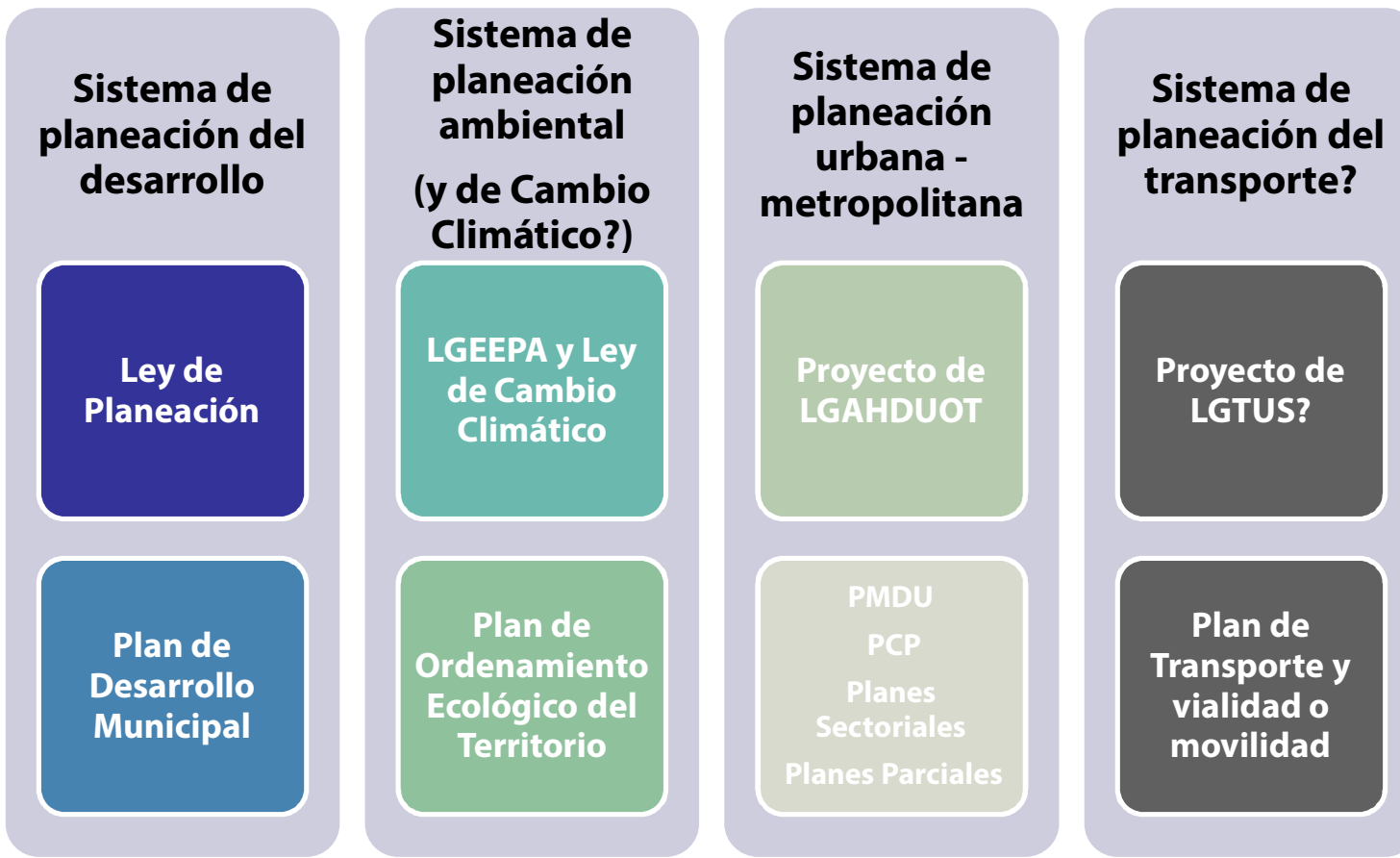
- 1. Costos de uso de los automóviles artificialmente bajos:**  
Gasolina subsidiada; estacionamiento gratuito en calles; mercados informales de mantenimiento vehicular; falta de regulaciones del uso (licencias), estado mecánico y emisiones.
- 2. Oferta de infraestructura para automóviles:** más vialidades y estacionamientos que incentivan el uso del automóvil particular.
- 3. Expansión de las ciudades en un patrón de baja densidad, difuso y sin usos de suelo mixtos:** recorridos de largas distancias para acceder a bienes y servicios para la vida diaria.
- 4. Crecimiento del parque vehicular:** facilidades de adquisición, reducidas opciones de transporte público; ausencia de apoyo al peatón y bicicleta.

## **6. Limitaciones Institucionales de la Planeación Territorial en México**

- **Sistema de planeación territorial-ambiental disfuncional, rezagado e ineficiente:**
  - Los planes no se cumplen y no hay consecuencias por ello.
    - La sociedad no participa de planes y programas.
      - Es difícil planificar para el largo plazo.
- **Marco jurídico obsoleto y Administración Pública con baja preparación, descoordinada y con tendencias a la corrupción.**
- **Descoordinación entre las políticas de transporte, de infraestructura, ambientales y las de desarrollo urbano.**



Fragmentación de la realidad en varios **sistemas de planeación provocando incertidumbre (cuál plan es el bueno?) e ineficacia:**



## **Las reformas estructurales tendrán grandes impactos territoriales desde diferentes perspectivas:**

**1. Nuevas infraestructuras.** Si las decisiones de localización privilegian las necesidades sectoriales, los riesgos de profundizar la crisis territorial y ambiental se agudizará (ej. nuevo aeropuerto; autopista Toluca-La Marquesa; ampliación de puertos: Topo, Mazatlán; tren transpeninsular.....

**2. Acceso a suelo.** Si en la gestión del suelo para nuevas explotaciones (particularmente energéticas) predominará el interés de estas sobre otros usos basados en planificación territorial y ambiental, es previsible que surjan conflictos asociados a la propiedad y a la defensa ambiental (ej. Grupo México....).



**Las reformas estructurales DEBEN INCLUIR UNA REFORMA URBANA orientada a reconocer que:**

- 1. El crecimiento económico NO puede ser a cualquier precio.**
- 2. El derecho a una ciudad ordenada y sustentable no puede ser conculcado a favor de un discurso desarrollista.**
- 3. Las nuevas inversiones deben respetar los recursos naturales y ayudar a ordenar las ciudades.**
- 4. Los planes territoriales DEBEN conducir y orientar la localización de las infraestructuras.**

**Las reformas estructurales generarán impactos inmediatos en el territorio y en el ambiente que se prolongarán y profundizarán en el largo plazo, por lo que es fundamental:**

- 1. Integrar las inversiones, obras e instalaciones previstas en una ESTRATEGIA TERRITORIAL:**
  - Nacional.**
  - Regional**
  - Urbana-metropolitana**
  
- 2. Subordinar las estrategias sectoriales a las territoriales-ambientales**

**MUCHAS GRACIAS**

**[axicorta@gmail.com](mailto:axicorta@gmail.com)**

**[axic@cmq.edu.mx](mailto:axic@cmq.edu.mx)**