

**LAS CIUDADES QUE NECESITAMOS**  
*Gestión del territorio en el México del S.XXI*

# ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	3
ANTECEDENTES DEL PROCESO	8
LAS CIUDADES QUE NECESITAMOS	9
METODOLOGÍA	14
7 TEMAS IRREDUCTIBLES	14
INTERPRETACIÓN DE LAS CIUDADES	19
SIGUIENTES PASOS	21
REFERENCIAS	22

## LAS CIUDADES QUE NECESITAMOS *Gestión del territorio en el México del S.XXI*

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las ciudades del mundo son lugares privilegiados en donde el desarrollo económico, social y cultural se potencia. Esto se debe principalmente a que concentran, en gran medida, la población, la actividad económica, los problemas sociales y los encuentros e intercambios de saberes, talentos e ideologías. Es en este sentido que, deben ser dinámicas, densas, con servicios públicos de calidad y espacios colectivos de participación y oportunidades, de manera que se mejore y garantice la calidad de vida de las personas.

Al respecto, el 54% de la población mundial habita en ciudades, y para el año 2050, esta cifra será cercana al 70%, lo que indica que la mayoría de la población será urbana. Igualmente, de acuerdo con las zonas con mayor urbanización, Norte América es la principal con el 82% de las personas en ciudades; seguido por Latinoamérica y el Caribe con el 80% y Europa con el 73%.<sup>[1]</sup>

Por su parte, México en 2015, contó con el 77% de su población en ciudades<sup>[2]</sup>, y se espera que en 2030 ésta aumente hasta el 83.2%<sup>[3]</sup>. De acuerdo con el Sistema Nacional Urbano, el país está integrado por 384 ciudades, de las cuales

el 16% corresponde a zonas metropolitanas que concentran aproximadamente 62.8 millones de habitantes, el 20% de las conurbaciones con una población de 5.1 millones de personas y el 64% de los centros urbanos contienen 12.2 millones de ciudadanos<sup>[4]</sup>.

A pesar de que la población se encuentra en las ciudades, hoy en día las áreas urbanas de México no ofrecen mecanismos que mejoren la calidad de vida de sus habitantes, por el contrario, los ciudadanos padecen día con día el crecimiento descontrolado de sus urbes. De igual manera, las ciudades no responden a cubrir las necesidades de su población, la cual es mayoritariamente joven en tránsito a la adultez y con poco poder adquisitivo, lo que destaca la importancia de garantizar recursos para la satisfacción de necesidades sociales, económicas, culturales de la sociedad actual y de las futuras generaciones.

Lo anterior, se explica principalmente por la construcción de ciudades que ha favorecido a una ocupación del territorio distante, dispersa y desconectada -conocido como el modelo 3D-; lo que ha provocado la expansión desproporcionada,

horizontal, fragmentada y sin planificar de la mancha urbana[5]. Ello, resultado de un inexistente marco normativo e institucional para la atención de necesidades habitacionales mediante el otorgamiento masivo de financiamiento para vivienda nueva sin considerar su impacto territorial, urbano, ambiental, social"[6], ni la dinámica de la población, pues mientras que ésta sólo se ha duplicado de 1980 a 2010, la superficie urbana se ha expandido más de 6 veces[7].

De igual modo, este patrón de desarrollo horizontal y disperso de las ciudades mexicanas ha tenido altos costos sociales, económicos y ambientales. Ejemplo de ello es la disminución en las últimas tres décadas (1980 -2010) en un 67% de la densidad de población de las ciudades[8]. Esta situación se refuerza si consideramos lo expresado por el Índice de Prosperidad Urbana (CPI), donde se muestra la menor valoración de la subdimensión de expansión urbana (muy débil), debido a que presenta un uso de suelo desconectado, desigual y desordenado, lo que dificulta las relaciones entre los diferentes habitantes del país y formas de organización[9].

Además, el uso de suelo distante genera diferentes problemas en equipamiento y acceso a servicios urbanos, pues el 17% de la población urbana habita viviendas precarias[10], así como todas las ciudades carecen de parques, escuelas, centros de abasto, centros de salud, transporte, recolección de basura, seguridad pública, entre otros. Por ello, que la valoración de la categoría de espacio público en el índice de Prosperidad Urbana sea débil, ya que las ciudades mexicanas "han experimentado una pérdida creciente de áreas verdes y una tendencia a la sustitución de los espacios públicos como los parques a favor de los centros comerciales como lugares de encuentro comunitario"[11].

Por otra parte, la estructura urbana de las ciudades ha alejado progresivamente los usos del suelo que tienen una relación directa en los flujos de movilidad: vivienda-empleo; vivienda-equipamientos sociales y vivienda-abasto/consumo, lo que ha incentivado el uso intensivo del automóvil, transporte público de baja capacidad y calidad, falta de integración e interés en sistemas de movilidad no motorizada (caminar y bicicleta) y el recorrido de grandes distancias y tiempos; y con ello problemas de tráfico, contaminación, accidentes, pérdidas económicas, estrés, obesidad, entre otras situaciones. Lo anterior, se debe principalmente a que el sector de transporte representa el principal emisor de gases de efecto invernadero[12] y contribuyente a la contaminación del aire[13]; así como las personas deben perder más de tres en horas en ir al trabajo y regresar a su vivienda por congestión vial[14] y destinar más del 5.22% de su ingreso trimestral (\$1469 pesos) en viajar en

sistemas de transporte público mal organizado y de mala calidad[15]. Igualmente, el desenvolvimiento de las ciudades mexicanas ha estado caracterizado por una falta de congruencia entre las políticas de desarrollo urbano, económico y ambiental, lo cual se refleja en los usos habitacionales, industriales y de servicios desvinculados; en muchas ciudades se construyen centros industriales alejados de las áreas urbanas o viviendas, sin ninguna oferta de empleo cercana[16]. Esto deriva en la ampliación de infraestructura vial y en la mayor demanda de viajes, uso del automóvil y recorrido de grandes distancias para acceder a un empleo.

Asimismo, a pesar de que las ciudades presentan cierta generación de empleos, la mayoría de éstos se encuentran en el sector informal: Aproximadamente el 60% de los trabajadores que desempeñan este tipo de trabajos no cuentan con acceso a prestaciones de seguridad social y/o a remuneraciones bien pagadas[17]. Esto se refleja en la falta de productividad, competitividad y desempeño de las ciudades y los trabajadores.

A su vez, las ciudades presentan importantes desigualdades y asimetrías en la distribución del ingreso puesto que, si bien en las ciudades se genera en mayor desarrollo económico, sólo 130 localidades con más de 100 habitantes producen el 87% del Valor Agregado Bruto Nacional, al igual que la mayoría de las ciudades ubicadas en el sur de México presentan población en pobreza extrema y con falta de oportunidades[18]. Lo anterior, derivado de la falta de políticas que incentiven e impulsen las ventajas comparativas de cada ciudad que generen un desarrollo económico integral y regional.

De igual manera, de acuerdo con las estadísticas del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP), las ciudades presentan grandes problemas de seguridad, ya que si se contrastan los valores absolutos del primer trimestre de 2017 con el mismo lapso de 2016, se aprecia el incremento de 29.48% de los homicidios dolosos, de 12.57% de los homicidios culposos, de 19.75% de los secuestros del fuero federal y común, de 29.55% de las extorsiones, de 32.31% de los robos con violencia, de 13.10% de los robos de vehículos, de 3.18% de los robos a casa habitación, de 47.43% de los robos a negocio, de 31.69% de los robos a transeúnte y de 5.74% de las violaciones.

Por otro lado, el modelo de ciudades actuales y el crecimiento demográfico han desencadenado un mayor consumo de recursos naturales, los cuales cada vez son más limitados para abastecer el ritmo de demanda de la sociedad mexicana. Esto es, de acuerdo con el indicador de Huella

Ecológica[19], los ciudadanos mexicanos necesitan alrededor de 2.5 hectáreas por habitante para satisfacer sus consumos y absorber sus residuos, lo que significa que se utiliza el doble de lo que el territorio de México puede ofrecer por cada uno de sus habitantes (1.2 hectáreas) y, por ende, que existe una sobreexplotación del capital natural y rebase de la capacidad de la superficie para regenerar lo necesario para sobrevivir[20].

Además, en los últimos años, las ciudades han incrementado su grado de vulnerabilidad presentando todo tipo de riesgos ante hechos naturales, o bien, por los efectos del cambio climático, ello a causa de la explotación masiva de los recursos, generación de energía por combustibles fósiles y por los "patrones de crecimiento y funcionamiento de las ciudades sin tomar en cuenta los riesgos físicos, la prevención de desastres, documentos de riesgos y reglamentos de construcción actualizados"[21]. Por consiguiente, de acuerdo con las cifras del Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED), alrededor de "87.7 millones de habitantes del país residen en zonas de riesgo por distintos tipos de fenómenos, de los cuales cerca del 70% habitan en zonas urbanas, el 9.5% en zonas semi-urbanas y el 20.5% en zonas rurales"[22].

Simultáneamente, la Organización Mundial de la Salud ponderó, en el año 2010, que en las ciudades alrededor de 14,734 mexicanos murieron a causa de padecimientos asociados a las altas concentraciones de partículas contaminantes en el aire. Así como, en 2009, el INEGI calculó que la contaminación atmosférica representó los mayores costos ambientales \$520, 300 millones de pesos, es decir, el 4.4% del PIB.[23]

En este sentido, las consecuencias del modelo de ciudades se pueden resumir principalmente en la pérdida de productividad, problemas de contaminación (mala calidad del aire, emisión de gases de efecto invernadero, basura y aguas no tratadas), disminución de la densidad poblacional, falta de atención de las necesidades humanas y la fragmentación del tejido social y familiar. Ante este escenario, las ciudades deben ser prioridad para cualquier gobierno que busque mejorar la calidad de vida de las personas, sobre todo cuando diversos estudios apuntan que compactar el 45% de la superficie territorial mexicana reduciría en 67% el costo de infraestructura carretera y la provisión de servicios públicos, el 47% del gasto en transporte público y el 41% de las emisiones de gases de efecto invernadero[24].

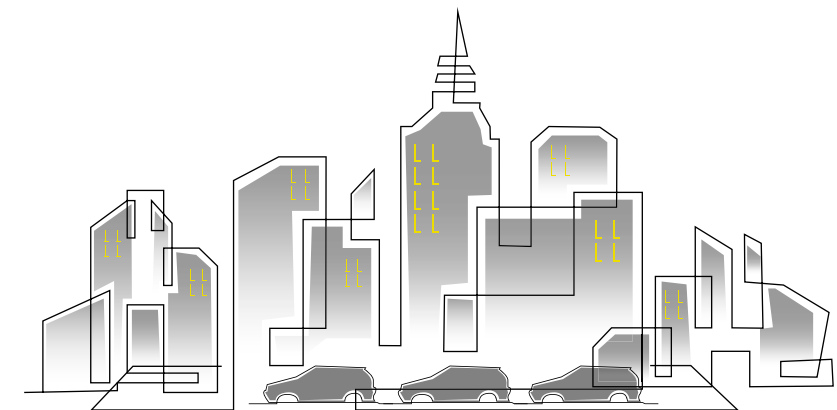
El presente documento tiene por objeto fortalecer las propuestas de los aspirantes a la Presidencia de la República para el período 2018-2024 con respecto a su postura ante la problemática urbana en México. Mediante la evaluación de cada proyecto de nación que los candidatos han presentado,

contrastada con la Visión Ideal de Ciudades del Siglo XXI, se detectaron áreas de oportunidad con el objetivo no sólo de expresar los vacíos que pudieran tener dichas propuestas, sino de acercar a los candidatos un insumo para fortalecerlas.

Los equipos de campaña, interesados en incorporar una visión de ciudades que gestione el territorio mexicano de manera sustentable y próspera en años venideros, contarán, mediante el presente documento, con un insumo que en sí mismo incluye elementos centrales de la Nueva Agenda Urbana ONU Hábitat y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 como referente del marco internacional al cual está adherido México en sus compromisos internacionales, así como de la Visión de Ciudades del Siglo XXI, la cual expresa la Agenda de la Sociedad Civil, generada a partir del esfuerzo de diversas Organizaciones, ocupadas por la planificación de ciudades sustentables, prósperas, saludables y justas, capaces de ofrecer calidad de vida para sus habitantes; de esta manera, el candidato que resulte electo y su equipo de transición podrán trabajar sobre una Agenda puntual y concreta que fortalezca su propuesta encaminada a lograr una transformación nunca antes vista en cuanto a la gestión del territorio mexicano.

El candidato que asuma la Presidencia de la República y, que además, muestre desde el inicio de su mandato, un total compromiso con el fortalecimiento de la Gobernanza Urbana Ambiental y la calidad de vida de sus habitantes, estará aprovechando una oportunidad histórica, no sólo para posicionar al país como un lugar idóneo para vivir, sino que además, estará forjando las bases de una región sustentable, resiliente, humana, innovadora y próspera.

Este proceso es posible gracias a la colaboración entre Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada (CITA A.C.), Iniciativa Climática de México (ICM), Inteligencia Pública y Fundación Tláloc A.C., contando con la asistencia técnica de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, Cooperación Alemana para el Desarrollo Sustentable en México (GIZ).



## ANTECEDENTES DEL PROCESO

En 2016, con la finalidad de incidir en el diseño y actualización de Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH) y elaborar una visión de las ciudades del Siglo XXI para México, se conformó un grupo de trabajo con diferentes Organizaciones de la Sociedad Civil involucradas en los temas de movilidad sustentable, ordenamiento territorial, agua, cambio climático, calidad del aire, equidad, seguridad, asentamientos humanos y sistemas de ciudades. En la elaboración del documento Visión de Ciudades del siglo XXI participaron: Bicitekas; BCSicletos Colectivo de Ciclismo Urbano; CITA, A.C; Chihuahua en Bicicleta; Colectivo Ecologista Jalisco; El Poder del Consumidor; Ensamble Social; Fondo para la Comunicación y la Educación Ambiental; Fundación Tláloc; Fundar, Centro de Análisis e Investigación; Iniciativa Climática de México; Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo; Inteligencia Pública; Mochila Rodante; Observatorio Ciudadano "Cómo Vamos La Paz"; Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida; y World Resources Institute. El grupo generó insumos en temas urbanos, en el marco de la estrategia presentada por el gobierno federal en la reunión internacional de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible - Hábitat III, la cual tuvo como principal tema el financiamiento del desarrollo urbano.

Si bien la Ley representa un paso para la configuración de un territorio que mejore la calidad de vida de los ciudadanos, aún contiene áreas de oportunidad importantes. Por ejemplo, carece de una visión integral del hábitat al enfocarse solo en el suelo urbano y de conservación, dejando fuera el suelo

agropecuaria y la posibilidad de hablar de megalópolis. Además, define de manera parcial y no vinculante los mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, así como del papel que deben asumir cada una de las dependencias involucradas en el tema, tales como la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) o la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

Con la finalidad de integrar en el reglamento de la Ley los aspectos faltantes para lograr un desarrollo territorial próspero, sustentable e incluyente, así como para continuar con el diseño de la visión integral de las Ciudades del Siglo XXI, se retomaron las reuniones del grupo de trabajo de organizaciones y se realizaron entrevistas con expertos. Ello bajo un esfuerzo coordinado por el Centro de Colaboración Cívica (CCC) y GIZ.

El documento de visión resultante de este proceso, expone una propuesta de ciudades que -desde la sociedad civil- coloca en su centro a la ciudadanía y al territorio a través de mejorar la accesibilidad a los bienes y servicios, establecer apropiados espacios públicos e infraestructura y construir servicios públicos de calidad (seguridad, salud, transporte, iluminación, agua, saneamiento, etc.).

Mediante un ejercicio de prospección de las ciudades del s.XXI, se alcanzó a definir el siguiente imaginario ideal, narrado en presente:

## LAS CIUDADES QUE NECESITAMOS...

*Las ciudades en México se caracterizan porque sus habitantes se han apropiado del espacio público: participan en su construcción, lo utilizan y lo cuidan. Se suele ver por las calles a personas paseando y conversando mientras disfrutan sus recorridos al trabajo, a la tienda o a la escuela – los cuales les quedan cerca-, aprovechando la accesible infraestructura que se ha desarrollado para personas con discapacidad, de la tercera edad, a pie y que usan bicicleta. Las niñas y los niños juegan en las calles, parques y áreas verdes arboladas que se han multiplicado por toda la ciudad, superando los estándares internacionales a escala barrial y, tanto ellos como sus familias, se sienten seguros y motivados para convivir en espacios públicos. Ha mejorado la convivencia pacífica, la equidad de género y las posibilidades de futuro para los jóvenes.*

*Se ha multiplicado la capacidad organizativa de sociedad civil, y las comunidades están fuertemente involucradas en la toma de decisión sobre sus territorios y el uso de sus recursos. Se han desarrollado nuevos hábitos culturales y diversos que priorizan y fomentan formas de vida y de movilidad sustentable, un consumo responsable y saludable, la distribución equitativa de bienes y servicios, así como el uso racional de los recursos naturales y biodiversidad en el desarrollo de sus ciudades.*

*Se han fortalecido las capacidades y la información de las personas para colaborar en la construcción de la ciudad y para participar activamente en la toma de decisiones sobre las cuestiones que impactan su calidad de vida. Asimismo, existe diversidad de medios de comunicación, lo que permite que la sociedad se encuentre mucho más informada sobre el contexto en el que viven las ciudades del siglo XXI.*

*Se cuenta con un marco jurídico e institucional que reconoce el derecho a la ciudad y que habilita y ordena mecanismos y presupuestos que fomentan la garantía de dicho derecho.*

Asimismo, se cuenta con gobiernos abiertos, eficientes, democráticos y sujetos al escrutinio público, que desarrollan e implementan políticas públicas específicas –alineadas y articuladas–, a la vez que las ciudadanas y ciudadanos evalúan dichas políticas públicas.

Se cuenta con incentivos fiscales y sanciones que han logrado que los distintos sectores de la sociedad (social, gobierno y privado) participen y reorganicen sus esquemas de funcionamiento en pos del desarrollo de ciudades más equitativas, justas, incluyentes y sustentables.

Un cambio en la función pública ha permitido la especialización y la visión integral de los tomadores de decisión, así como una modificación en los comportamientos, los mecanismos y normatividad, para garantizar e impulsar la transparencia, la rendición de cuentas y la participación significativa de las personas para la toma de decisión sobre el presente y futuro de las ciudades.

Se cuenta con una Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que configura la dimensión espacial del desarrollo del país en el mediano y largo plazo. Esta fue construida a partir de un proceso en el que participaron representantes de los diferentes sectores (sociedad civil, academia, iniciativa privada, industria inmobiliaria y de la construcción) con el objetivo de establecer una visión compartida de desarrollo. Contempla medidas, para las diferentes modalidades territoriales -suelo de conservación, suelo para explotación rural y urbano- para el óptimo aprovechamiento del territorio en aras de mantener el equilibrio de los ecosistemas, lograr el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, promover el desarrollo económico y la rentabilidad de las inversiones, a la vez que se reducen las condiciones de vulnerabilidad y de conflicto. Además, esta estrategia es la base de los distintos instrumentos con componentes territoriales independientemente del nivel o sector de gobierno que los promueva.

Se cuenta con infraestructura y servicios que fomentan la movilidad sustentable, al priorizarse la inversión en movilidad peatonal, ciclista y en el transporte público. El uso del automóvil se encuentra regulado y se prevén mecanismos para garantizar el espacio de estacionamiento.

Se tiene un sistema integrado de transporte de gran calidad y eficiencia, el cual se ha convertido una alternativa real para muchas de las personas que antes usaban vehículos privados motorizados y que usan el transporte público por su eficiencia, su amplia cobertura y accesibilidad universal, y por los altos estándares de seguridad y comodidad que brinda a sus usuarios. Los diferentes modos de transporte se encuentran interconectados de manera eficiente, son ambientalmente amigables y aprovechan las tecnologías más novedosas. Los sistemas de carga son eficientes, sustentables y seguros, y se encuentran integrados a los sistemas de movilidad de la ciudad.

Se han generado condiciones para brindar oportunidades equitativas para todas las personas, que se visibiliza en la forma en la que se desarrollan las ciudades y en cómo se convive en las mismas, incluyendo colonias, pueblos y barrios. En las diferentes zonas de la ciudad se cuenta con servicios públicos de calidad -seguridad, salud, educación, iluminación, saneamiento, sistema de seguridad hídrica que garantizan a la población el acceso al vital recurso – además se cuenta con ofertas de trabajo diversificado, productivo, sustentable e incluyente para la población. Ello ha implicado la generación de diversos polos de desarrollo, así como una mayor equidad social, una notable mejora en la calidad de vida de las personas, la eliminación de la pobreza, la discriminación y la desigualdad. Los desarrollos inmobiliarios con bardas y divisiones han quedado en el pasado ya que los ciudadanos ahora se encuentran dispuestos a compartir los espacios públicos, además, se ha generado una política de desarrollo urbano incluyente, que fomenta la integración social, la convivencia y el bienestar.

Las ciudades del país se distinguen por sus altos estándares en materia de salud y sustentabilidad. Las políticas para el uso eficiente y responsable del suelo, agua, generación y distribución de energías renovables, la gestión responsable de residuos, y cuidado de los bienes públicos, así como diversos esfuerzos para la mejora de la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y el resguardo de los ecosistemas y servicios ambientales, han permitido ciudades compactas, saludables, sustentables, resilientes y pacíficas.

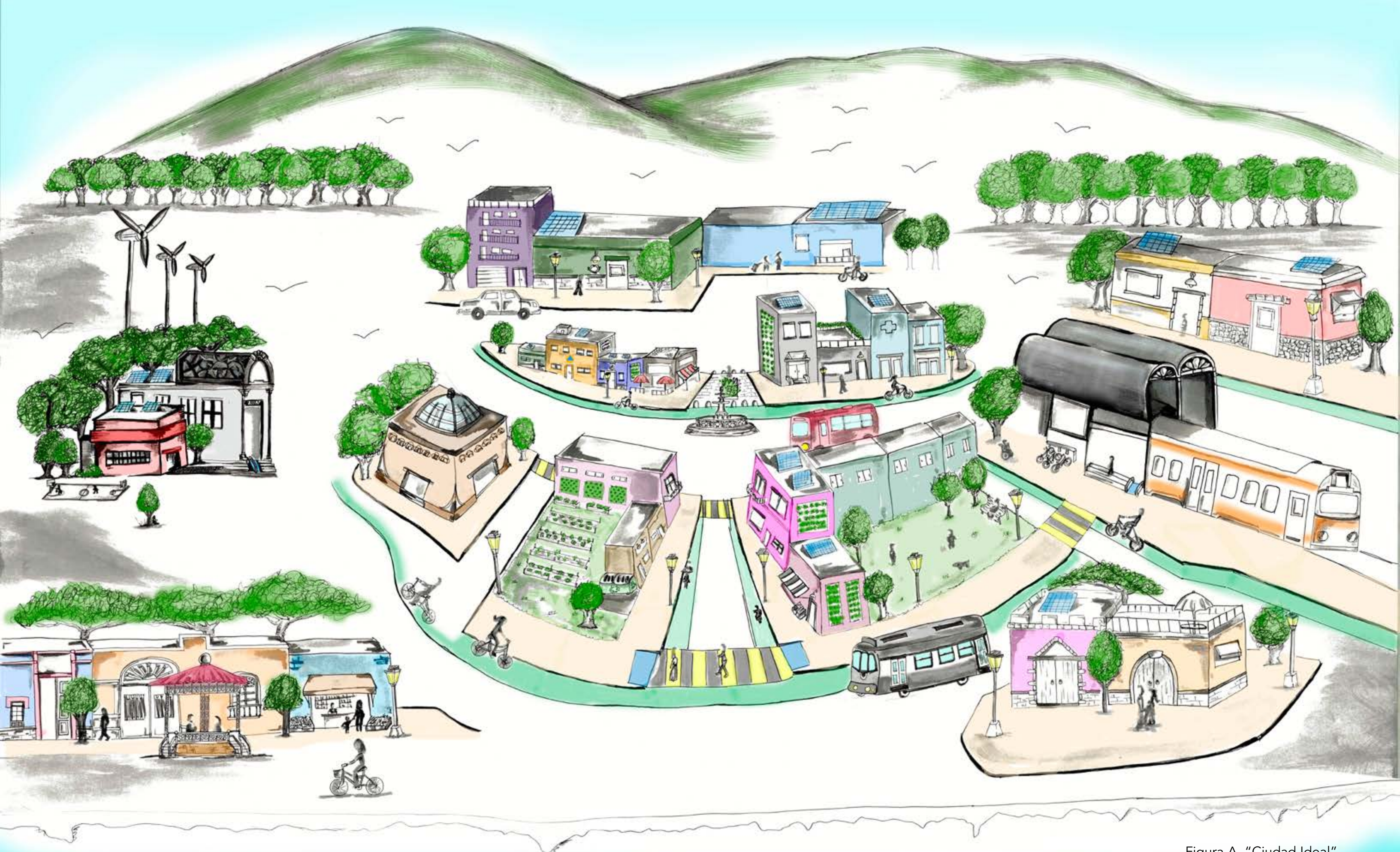


Figura A. "Ciudad Ideal"

## METODOLOGÍA

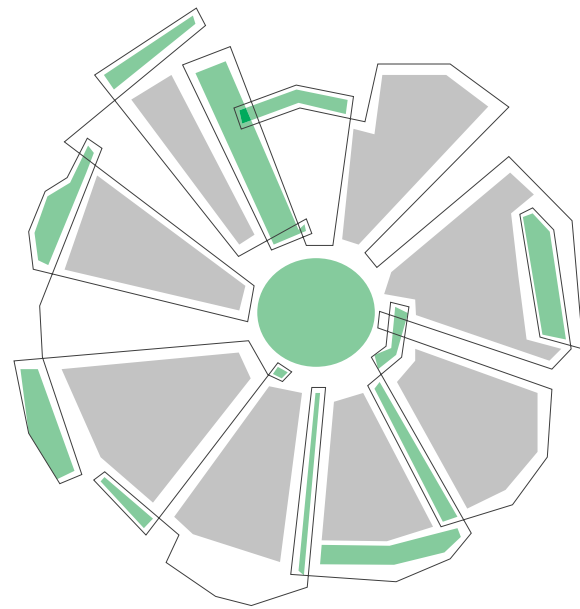
### ¿Qué evaluamos?

Con base en la propuesta de Visión de Ciudades del siglo XXI anteriormente descrita, y con la finalidad de realizar una aplicación de ésta que abone al ejercicio de Gobernanza Urbana Ambiental, se presentan siete temas irreductibles o categorías de análisis, mismos que sirvieron como base para la observación de las propuestas de los candidatos a la presidencia de la República Mexicana para el período 2018-2024.

### Densificación y mancha urbana

En esta categoría se identifica si los candidatos presidenciales cuentan con acciones para garantizar el derecho a la ciudad, esto es, crear ciudades de acuerdo con sus necesidades humanas. Asimismo, se analiza si existe una planificación de las ciudades, y en general del territorio considerando los servicios ecosistémicos y la periferia rural, de manera que se reduzcan las desigualdades sociales y se favorezca la redensificación de las zonas urbanas haciéndolas compactas, seguras, con accesibilidad universal y de uso de suelo mixto.

Por otra parte, en esta categoría se analiza la integración de estrategias o lineamientos para facilitar el acceso a una vivienda digna, erradicación de zonas marginadas y asentamientos humanos irregulares. Así como la revaloración de áreas urbanas deterioradas, baldíos y abandono con la finalidad de aprovechar los componentes sociales, ambientales, culturales y materiales del territorio.



## Movilidad sustentable y democrática

Esta clasificación analiza la inclusión del término de movilidad a fin de generar las bases para impulsar proyectos de alta calidad y de amplia cobertura, respetuosos de las necesidades de desplazamiento de las personas, para que estos se realicen de manera eficiente, cómoda, garantizando la seguridad vial, la accesibilidad universal y la protección al ambiente. Por ello, esta sección integra el análisis de los siguientes temas en las propuestas de los candidatos:

- **Jerarquía de la movilidad.** Designación del espacio público a peatones, ciclistas y transporte público sobre los vehículos privados.
- **Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).** Planificar las ciudades teniendo como eje estructurador la infraestructura de transporte público, propiciando la integración a ésta para potenciar sus beneficios.
- **Calles Completas.** Construcción de equipamiento urbano e infraestructura para la movilidad, incluyente y equitativa, para garantizar la convivencia pacífica de todos los actores de la vía pública.

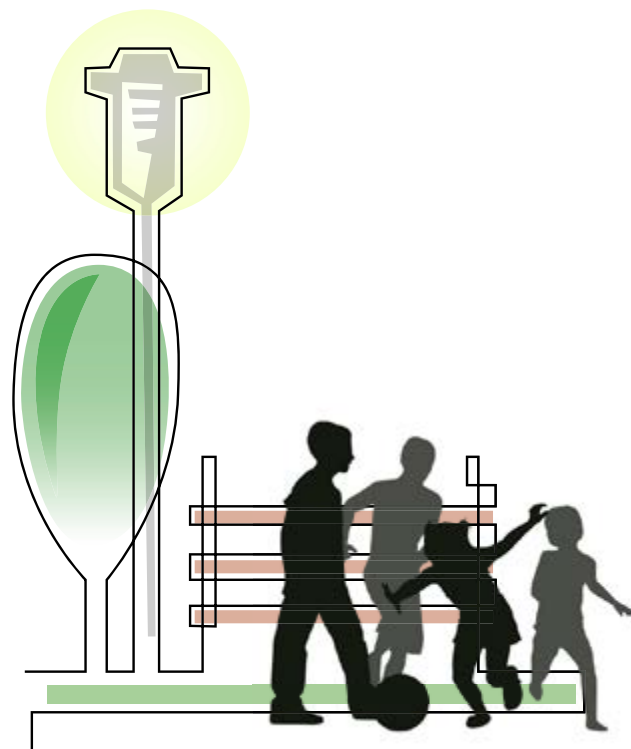


- **Gestión de la demanda del uso del automóvil.** Estrategias de reducción de viajes en vehículos privados, tales como eliminación de subsidios al precio de los combustibles; la incorporación de las externalidades del uso del vehículo privado a través de impuestos a su posesión y uso; la limitación de registro vehicular; restricciones de horario para su uso; parquímetros, entre otros.
- **Sistemas Integrados de Transporte.** Instalación de conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros a fin de prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro.
- **Gestión Urbana de Mercancías.** Desarrollo de centros urbanos de logística, zonas especiales de acceso, carga y descarga, repartos por horario (especialmente nocturnos), uso de un carril específico, peajes urbanos por utilizar ciertas zonas y medidas de logística en función del tipo de entrega y calle.



## Espacios públicos de valor

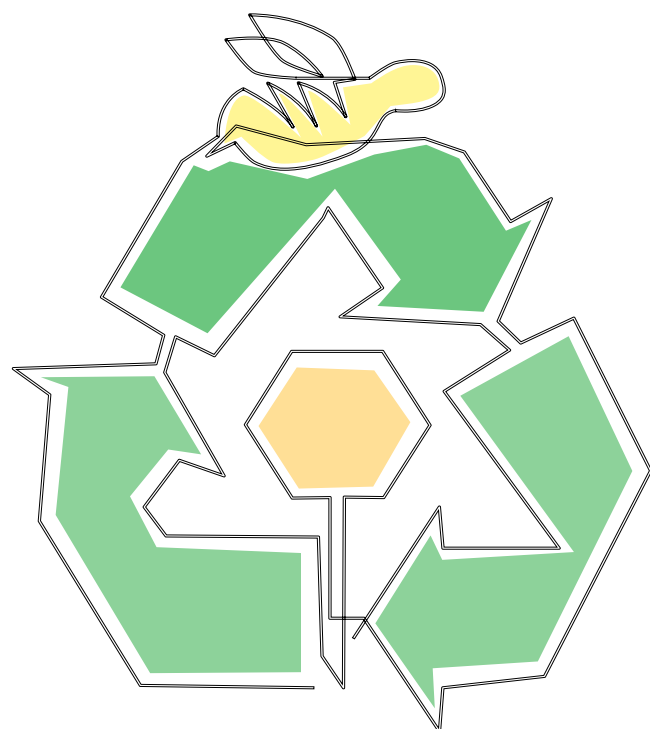
Esta sección está enfocada en identificar si en las propuestas de los candidatos existen mecanismos para construir espacios que fomenten la recreación, el desenvolvimiento artístico, la creatividad, la disuasión de sitios inseguros y la convivencia de las personas que habitan la ciudad. Igualmente, se valora la creación de áreas verdes, lugares que permitan disfrutar las ciudades, que impulsen la accesibilidad y el uso de los sistemas de transporte público, así como propiciar la movilidad no motorizada.



## Uso racional de los recursos naturales

La categoría de uso racional de los recursos está enfocada a monitorear si los candidatos integran políticas públicas que reduzcan el impacto negativo ambiental de las actividades humanas, a partir de reducir el consumo de recursos naturales, prolongando el ciclo de vida de los distintos productos a través del reciclaje inclusivo, favoreciendo a los productores locales y transitar hacia un balance hidrológico positivo disminuyendo los riesgos asociados al estrés hídrico en el país.

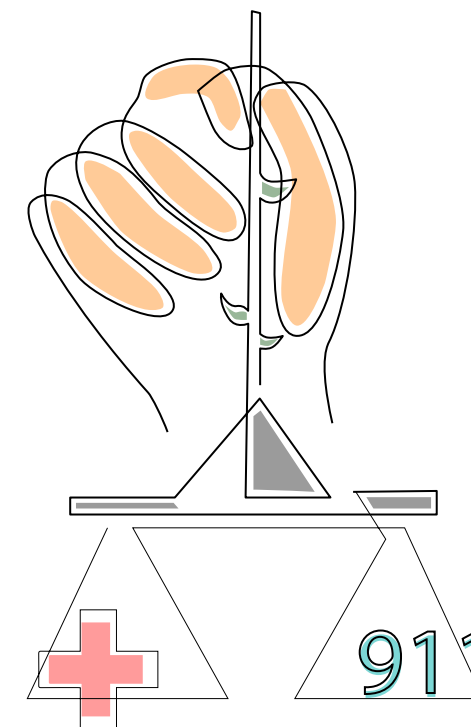
Por otra parte, también se analiza aplicación de normas o limitaciones para que el sector privado adopte agendas de aprovechamiento sustentable de los recursos naturales.



## Bienestar social y seguridad

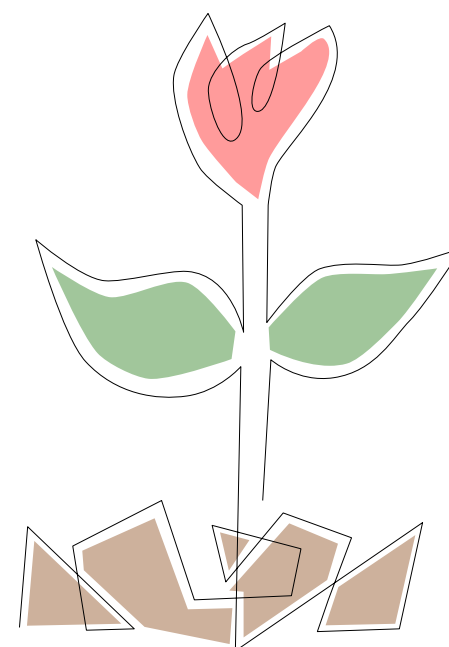
En esta clasificación se analiza el impulso de ciudades con servicios públicos de calidad (agua potable y saneamiento, alumbrado público y recolección de residuos, entre otros...) que permitan el desarrollo de las necesidades humanas. Igualmente, la eliminación de barreras arquitectónicas, de acceso a la justicia y salariales que permitan que todas las personas, independientemente de su condición, puedan desplazarse libremente por el territorio, acceder a procesos judiciales justos y convivir sin clasismos ni brechas sociales.

Por otro lado, se busca que las propuestas integren políticas que fortalezcan la generación de empleos bien remunerados y fomenten el desarrollo económico, la distribución de la riqueza y la equidad; así como instituciones de seguridad pública y vial con el propósito de erradicar la corrupción, reducir los índices delictivos, la impunidad y los hechos viales. La cultura de la prevención y una estrategia para pacificar al país, ante la amenaza que representan los delitos del fuero común y del crimen organizado. Por último garantizar que los ciudadanos puedan transitar y disfrutar la ciudad de manera segura.



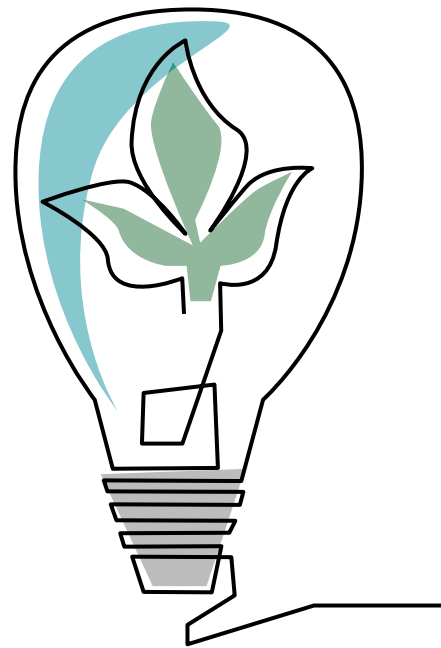
## Políticas de reducción de riesgos, resiliencia y capacidad de respuesta ante hechos naturales y antropogénicos

Esta sección pondera la inclusión de instrumentos institucionales, jurídicos, de investigación y económicos para prevenir y responder ante posibles eventos de carácter antropogénico y naturales, asociados o no al cambio climático. Además, la planificación de la ciudad y reconstrucción sustentable y resiliente de áreas, considerando normas sobre uso que incorporen el equilibrio ecológico del territorio como sustento, evitando a toda costa los asentamientos irregulares que pongan en riesgo la integridad de sus habitantes.



## Mitigación del cambio climático, energías renovables y medio ambiente

En esta categoría se analiza el desarrollo de un plan nacional de reducción de emisiones; así como mecanismos de medición, monitoreo, financiamiento y sanción de los sectores contaminantes del país, a fin de que México cumpla con sus compromisos nacionales e internacionales en materia de cambio climático. Igualmente, dicha sección incluye las políticas para el desarrollo de acciones que permitan la transición y eficiencia energética (ej. aprovechamiento de renovables) y la supervisión de la calidad de aire y la disminución de contaminantes atmosféricos.



## Interpretación de las ciudades

Con la finalidad de hacer una interpretación de las propuestas de cada aspirante a la Presidencia de la República, se elaboró una base de datos que recuperó dichas propuestas de cada plataforma política. Cabe señalar que, para construir esta base de datos, se tomó en cuenta, únicamente lo comunicado mediante los sitios de Internet oficiales y los diversos documentos disponibles en éstos; lo anterior obedece a la necesidad de mantener un enfoque objetivo en este ejercicio.

Este análisis está basado en una revisión de las propuestas de cada uno de los candidatos haciendo evidente si incluye o no, alguno o varios de los temas centrales que conforman las categorías de análisis. Una vez que se cuenta con esta base de datos, se evalúa en qué medida las propuestas de cada aspirante incluyen acciones o estrategias específicas para la consolidación de estas siete categorías.

Dado que, la intención central no es la de asignar una calificación a la ciudad de cada candidato, sino la de hacer evidentes sus propuestas en esta materia, sus áreas de oportunidad, los impactos de sus propuestas para la gestión del territorio mexicano y cómo esto repercute en la calidad de vida de las personas. Los resultados del análisis de relación se expresan gráficamente mediante dos recursos.

Tomando como punto de partida los colores de la ilustración de "Ciudad Ideal" (Figura A, p.12), las áreas de oportunidad de las propuestas de cada candidato se reflejarán en elementos trazados en escala de grises, denotando con ello su falta de viabilidad con respecto al marco de referencia aquí presentado; por otro lado, aquellos elementos representativos de cada tema irreductible que sí se hayan incluido de manera satisfactoria en las propuestas de los aspirantes, se conservarán en su color original.

El segundo recurso gráfico utilizado para evidenciar el sentido de urgencia de incorporar los siete temas irreductibles es el "Reloj de Arena". Esta herramienta expresará de manera específica el estado que guarda cada uno de los temas irreductibles en las propuestas de los candidatos.

Aquellos temas que se presenten en color verde denotan que en una o más de las propuestas del candidato se mencionan los temas irreductibles, se describen las líneas de acción o estrategias para alcanzar los objetivos de manera clara y específica, así mismo hace explícito el nivel de participación de las distintas instancias de gobierno, organizaciones civiles, academia, sector privado, etc.

Los temas expresados en color amarillo son aquellas propuestas y/o declaraciones en las que se hace referencia a los temas irreductibles, sin embargo, no se especifican estrategias o líneas de acción vinculadas a los objetivos propuestos, o bien, éstas son ambiguas o poco precisas, tampoco se menciona de manera precisa a los actores clave que deben participar para el logro de las metas establecidas.

Cuando no existen propuestas y/o declaraciones vinculadas con los temas irreductibles, los elementos representativos se ilustran en color rojo.

Este primer análisis realizado a cada plataforma política se entregará en las respectivas casas de campaña de los aspirantes a la Presidencia de la República Mexicana para el período 2018-2024, abriendo la posibilidad de recibir información complementaria por parte de cada uno de ellos, con la finalidad de que el grupo de organizaciones de la Sociedad Civil podamos nutrir su propuesta de ciudad.

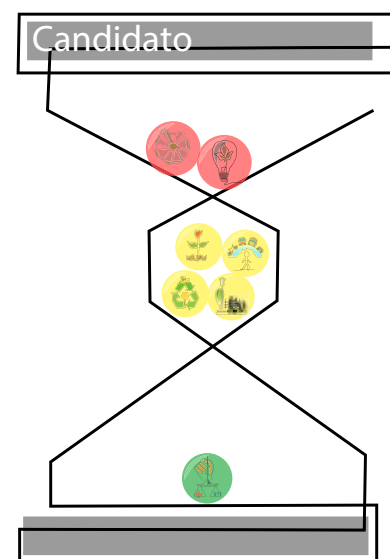
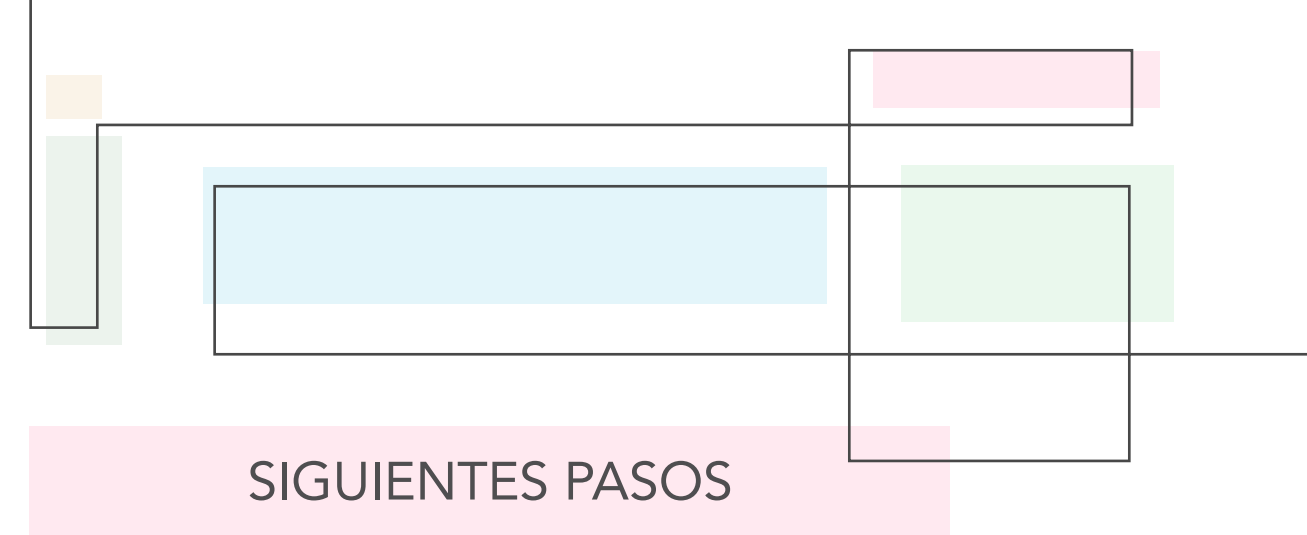


Figura B. "Reloj de Arena"



Se espera con lo anterior, que los candidatos puedan revisar, junto a su equipo asesor, el análisis particular que el grupo de organizaciones realizó a partir de sus plataformas oficiales con respecto a las Visión de ciudades del S. XXI y, que las recomendaciones emanadas de las áreas de oportunidad detectadas en sus propuestas sean incorporadas en sus proyectos oficiales de gobierno.

Una vez que se defina al Presidente electo, se espera que éste instruya a su equipo de transición sobre la Visión de Ciudades del s.XXI aquí presentada, con el objetivo de generar un trabajo colaborativo con las organizaciones de la sociedad civil involucrada en el presente proceso, de manera que, se enriquezca su proyecto de ciudades y se definan nuevas estrategias.

Durante el ejercicio de su gobierno, se exhorta al Ejecutivo a mantener este esquema de trabajo con los distintos sectores de la sociedad para que, en un proceso que reafirme el ejercicio de Gobernanza Urbana Ambiental, se construyan las Ciudades que necesitamos y se gestione el territorio de México en el siglo XXI.



## REFERENCIAS

[1] Cfr. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014), *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights*.

[2] Cfr. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Tabulados de la encuesta Intercensal 2015. México. 2016.

[3] Cfr. CONAPO, Proyecciones de la Población en México 2005-2050, Secretaría de Gobernación, <http://www.portal.conapo.gob.mx/00cifras/proy/proy5-50.pdf>

[4] Cfr. CONAPO, Catálogo Sistema Urbano Nacional, 2012, [http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Catalogo\\_Sistema\\_Urbano\\_Nacional\\_2012](http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Catalogo_Sistema_Urbano_Nacional_2012)

[5] Cfr. CTS-EMBARQ, Reforma Urbana. 100 Ideas para las Ciudades de México, México: Centro de Transporte Sustentable-EMBARQ - Instituto Mexicano para la Competitividad - Centro Mario Molina, 2013.

[6] Comité Nacional Preparatorio para Hábitat III, Reporte Nacional de México – Hábitat III, <http://habitat3.org/wp-content/uploads/Mexico-National-Report-Spanish.pdf>

[7] Cfr. SEDESOL. La expansión de las ciudades 1980-2010. México: Secretaría de Desarrollo Social. 2012.

[8] *Ibíd.*

[9] Cfr. ONU Hábitat, Índice de Prosperidad Urbana en la República Mexicana, 2016, p. 56.

[10] Por vivienda precaria se entiende a aquellas que no tienen acceso a fuentes de agua mejorada, carecen de drenaje y saneamiento adecuado, presentan deficiencias en los materiales de construcción y no cuentan con espacio suficiente para vivir. Comité Nacional Preparatorio para Hábitat II, *Op. Cit.*, pp. 92 y 93.

[11] *Ibíd.*, pp. 14 y 37.

[12] Cfr. INECC. Inventario Nacional de Gases y Compuesto de Efecto Invernadero. 2015. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/312045/INEGYCEI6CN\\_26\\_marzo\\_2018.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/312045/INEGYCEI6CN_26_marzo_2018.pdf)

[13] Cfr. SEDEMA. Índice de Calidad del Aire. <http://www.aire.cdmx.gob.mx/default.php?opc=%27ZKBhtml=%27>

[14] Cfr.: ONU-HABITAT (2011). Estado de las Ciudades de México 2011. México: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

[15] Cfr. INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2016. [http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/promo/presentacion\\_resultados\\_enigh2016.pdf](http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/promo/presentacion_resultados_enigh2016.pdf)

[16] Cfr. Comité Nacional Preparatorio para Hábitat III. *Op. Cit.* p. 87.

[17] *Ibíd.*, p. 81.

[18] Cfr. Comité Nacional Preparatorio para Hábitat III. *Op. Cit.* p. 77 y 78.

[19] La huella ecológica es un indicador de sustentabilidad diseñado por William Rees y Malthus Wackernagel a mediados de la década de los noventa del siglo pasado, para conocer el grado de impacto que ejerce cierta comunidad humana, persona, organización, país, región o ciudad sobre el ambiente. (SEMARNAT. Huella Ecológica. Datos y rostros. [http://www.sema.gob.mx/descargas/manuales/HuellaEcologica\\_SEMARNAT.pdf](http://www.sema.gob.mx/descargas/manuales/HuellaEcologica_SEMARNAT.pdf))

[20] Global Footprint Network, Country Trends – México, 2014, <http://data.footprintnetwork.org/#/countryTrends?cn=138&type=BCpc,EFCpc>

[21] Cfr. Comité Nacional Preparatorio para Hábitat III. *Op. Cit.* p. 41.

[22] *Ibíd.*, p. 40.

[23] Grupo Convocante de OCS, *Hacia ciudades saludables y competitivas. Moviéndose por un aire limpio*, Pixel, Ciudad de México, 2013, p.7.

[24] Cfr. Comité Nacional Preparatorio para Hábitat III. *Op. Cit.* p. 18.

