Propuestas para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 3 11/11/11 14:32

Propuestas para
el desarrollo económico,
social y urbano
en el Distrito Federal

Primera edición: noviembre de 2011
D.R. © 2011 **Universidad Nacional Autónoma de México**
Ciudad Universitaria, 04510, Coyoacán, México, DF.
www.unam.mx

Coordinación de Humanidades
Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad de la Investigación
en Humanidades, Zona Cultural, Ciudad Universitaria,
04510, Coyoacán, México, DF.
www.coord-hum.unam.mx

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad
Isabel la Católica, núm 7, Centro Histórico de la Ciudad de México,
Delegación Cuauhtémoc, 06060, México, DF.
www.puec.unam.mx

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier
medio ya sea electrónico mecánico, electrográfico o de otro modo
sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales.

Impreso y hecho en México.

Propuestas para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal

COORDINACION DE HUMANIDADES

PUEC

V LEGISLATURA

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 5 11/11/11 14:32

Contenido

Contenido

Presentación 10
Planteamiento Inicial 12

1. Reactivación económica y generación de empleo 19
1.1 Problemática actual 21
- La crisis económica nacional y la insuficiente recuperación 21
- La *servicialización* y la precariedad laboral 23
- La creación de empleos no es proporcional a la generación del valor agregado 24
- El desarrollo industrial y sus problemas estructurales 27
- El comercio, su composición y dualidad estructural 28
- Principales sectores según participación en valor agregado y empleo 28

1.2 Propuestas estratégicas 31
- Diseñar formas de desarrollo económico: reconstruir la economía formal 31
- La reactivación industrial y el desarrollo urbano integral y sustentable 32
- Conglomerados potenciales en las Zonas de Desarrollo 33
- Apoyar la economía solidaria 34

2. Desarrollo urbano y calidad de vida 37
2.1 Problemática actual 42
- Zona de Desarrollo Oriente: dos realidades diferentes, Iztapalapa e Iztacalco 45
- Zona de Desarrollo Norte: la interacción entre Azcapotzalco y Gustavo A. Madero 49
- Zona de Desarrollo Sur–Oriente: Patrimonio histórico cultural y natural: Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac 51
- Zona de Desarrollo Centro: Patrimonio histórico cultural e inseguridad: Cuauhtémoc y Venustiano Carranza 56

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 7 11/11/11 14:32

2.2 Propuestas estratégicas 59
- Zona de Desarrollo Oriente 59
- Zona de Desarrollo Norte 61
- Zona de Desarrollo Sur-Oriente 62
- Zona de Desarrollo Centro 64

3. Movilidad y Transporte 67

3.1 Problemática actual 69
- Movilidad de la población del área metropolitana de la Ciudad de México 69
- Transporte concesionado de baja capacidad y automóvil particular 72
- Agilización del tránsito en la ciudad mediante la aplicación de la tecnología e ingeniería 74
- Transporte público colectivo de pasajeros 75
- Transporte de carga 80

3.2 Propuestas estratégicas 81
- Accesibilidad, menos desplazamientos 82
- Menos uso de automóviles particulares 83
- Promover el transporte público de alta capacidad 83
- Movilidad alternativa 84
- Aplicación de nuevas tecnologías 85
- Respeto a la ley y educación vial 85
- Centros logísticos y transporte de carga 86
- Medio ambiente 87
- Conectividad y ciudadanía 88

4. Educación y empleo 89

4.1 Problemática actual 91
- Desigualdad social y educativa 91
- Educación media superior y exclusión en el Distrito Federal 93

- Educación superior en el Distrito Federal 95
- Ocupación y desempleo 96
- Desigualdad en equipamiento educativo 97

4.2 Propuestas estratégicas 98
- Transformar el modelo educativo 98
- Universidades en la sociedad del conocimiento 100
- Educación a distancia y mayor flexibilidad con nuevas tecnologías 100
- Certificación de conocimientos 101
- Combatir las desigualdades territoriales en el acceso a la educación 101

5. Resultados de la consulta a Comités Ciudadanos 103

5.1 Resultados por sección temática 106
- Reactivación económica y generación de empleos 106
- Desarrollo urbano y calidad de vida 107
- Movilidad y transporte 109
- Educación y empleo 110

5.2 Diferencias entre zonas y delegaciones 112
- Movilidad y transporte 112
- Educación y empleo 116

5.3 Conclusiones de Consulta Ciudadana 117
- Reactivación económica y generación de empleo 118
- Desarrollo urbano y calidad de vida 118
- Transporte y vialidad 118
- Educación y empleo 118

Bibliografía 119

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 9 11/11/11 14:32

Presentación

La Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) y el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC), de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), presentan el documento de propuestas para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal, el cual es el resultado de un proceso de análisis y participación ciudadana que se desarrolló en dos etapas.

En la primera etapa, realizada del 28 de febrero al 8 de marzo de 2011, se convocó a un grupo de académicos, legisladores y asesores a participar en cuatro *Talleres de Análisis* sobre temas que son de suma importancia para la ciudadanía del Distrito Federal:

- Reactivación económica y generación de empleo.
- Desarrollo urbano y calidad de vida.
- Movilidad y transporte público.
- Educación y capacitación para el empleo.

Como resultado de esta primera etapa, el PUEC elaboró un *Documento síntesis para la consulta ciudadana*, que contenía un diagnóstico preliminar en el que identificaba cuatro zonas consideradas prioritarias para promover su desarrollo económico, social y urbano, así como un conjunto de propuestas generales. Con el mismo, también se inició la segunda etapa del proceso participativo que consistió en la consulta a 1 115 Comités Ciudadanos y la realización, del 7 al 11 de agosto, de cuatro *Foros Ciudadanos para el desarrollo económico, social y urbano del Distrito Federal*. En estos, se logró un amplio debate público orientado a aumentar y validar la propuesta de este proyecto estratégico orientado a contrarrestar los graves desequilibrios económicos, sociales y urbanos que existen en la Ciudad de México.

Planteamiento inicial

El territorio del Distrito Federal pertenece a una de las megalópolis del mundo y a la zona metropolitana más grande del sistema urbano nacional. Es la entidad del país que ocupa el segundo lugar en términos de población. El Censo de Población y Vivienda 2010 registró un total de 8 851 080 habitantes en la capital y comprobó que ésta es todavía una ciudad de jóvenes, donde poco más de dos terceras partes de la población se encuentra en edad productiva, situación que genera una demanda sostenida de servicios educativos y de empleo.

El Distrito Federal participa con alrededor de 18% del Producto Interno Bruto (PIB) del país. En los últimos años, al superar los efectos de la grave crisis económica, la ciudad mostró una recuperación en la tasa de crecimiento, sin embargo, la economía local no ha logrado crear los más de 200 mil empleos anuales que se requieren para satisfacer la demanda del mercado de trabajo. Por ello, la tasa de desempleo casi se duplicó en los últimos 10 años.

La economía de la capital del país ha experimentado en las últimas décadas un rápido y profundo proceso de transformación que se expresa en una marcada disminución de las actividades industriales y una fuerte expansión del sector de los servicios. Por un lado, se ha desarrollado el segmento más moderno de la economía, el cual demanda mano de obra con alta calificación; y, por otro, un gran número de trabajadores se ha incorporado a los servicios personales en activida-

des de baja productividad y en condiciones de precariedad e informalidad laboral. Según datos del 2009, de los 3.3 millones de trabajadores y trabajadoras del Distrito Federal, la mayoría (2.2 millones) se emplean en los servicios y casi 759 mil en el comercio, en particular el pequeño comercio al que corresponden 577 mil puestos de trabajo. En la industria sólo laboran 353 mil personas, principalmente en empresas medianas (INEGI, 2009).

Si bien el rezago educativo ha disminuido de manera significativa, es preocupante que en el siglo XXI la capital del país registre aún una tasa de analfabetismo de 2.6%. Además, se registran altos niveles de inasistencia, observándose que la deserción escolar se concentra en los grupos sociales más desfavorecidos, los que son sujetos a prácticas discriminatorias: madres jóvenes, población de habla indígena y personas con capacidades diferentes. Las causas de este rezago educativo son: la necesidad de trabajar, de cuidar a la familia, la ubicación de los establecimientos escolares y una desvalorización social de la educación.

Las desigualdades educacionales son persistentes y se corresponden con las marcadas desigualdades económicas que existen en la ciudad. A nivel nacional el promedio de escolaridad de la población en edad de trabajar apenas supera la enseñanza básica, en el DF se concentran los mayores niveles de escolaridad del país. A ello se suma que más de una tercera parte de los jóvenes en edad de cursar la educación media superior no asiste a la escuela; además —lo que es más grave—, se observa que los mayores índices de inasistencia escolar se encuentran entre la población femenina: más de una quinta parte, entre 12 y 29 años, no estudia y tampoco trabaja.

En este contexto socioeconómico, los procesos de urbanización popular periférica y la segregación residencial amplían las desigualdades. Los sectores de menores ingresos debieron abandonar las colonias de localización central y se han asentado en las delegaciones periféricas, principalmente del oriente de la capital y en los municipios de la zona metropolitana del Valle de México. Estos procesos representan la forma como los sectores populares y sus organizaciones han enfrentado el problema habitacional ante la falta de programas de vivienda para las familias de muy bajo ingreso. De esta manera, se incrementó la distancia entre las zonas habitacionales y las zonas centrales en las que se concentran las fuentes de empleo, el equipamiento educativo, comercial y recreativo.

Por ello, no obstante que el transporte colectivo de alta capacidad ha mejorado su servicio, se registra todavía un fuerte incremento de viajes en medios de transporte de baja capacidad. Sólo los habitantes del DF realizan diariamente más de 11 millones de viajes, los que prácticamente se duplican si se considera el conjunto de la zona metropolitana. A esto se agregan las grandes distancias de los desplazamientos, la pérdida de un gran número de horas en viajes, la existencia de redes viales conflictivas, la inadecuada señalización y la falta de una sincronización en los semáforos. Situaciones que, entre muchas otras cosas, afectan la calidad de vida ciudadana.

Las desigualdades socioeconómicas y las condiciones de pobreza y exclusión social en las que viven grandes sectores de la población se ven ampliadas por procesos de segregación residencial que impiden que la ciudad cumpla con una de sus funciones básicas: ser un mecanismo de integración. Por el contrario, estos procesos generan condiciones propicias para la desintegración familiar, el incremento de la violencia y la inseguridad social. Por ello, habitar en zonas que presentan condiciones de degradación

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 13 11/11/11 14:32

social y urbana aumenta las desventajas económicas y sociales de las clases populares ya que genera mayores dificultades de acceso a las fuentes de empleo, a los equipamientos educativos, a los servicios públicos urbanos y a los medios de transporte de calidad.

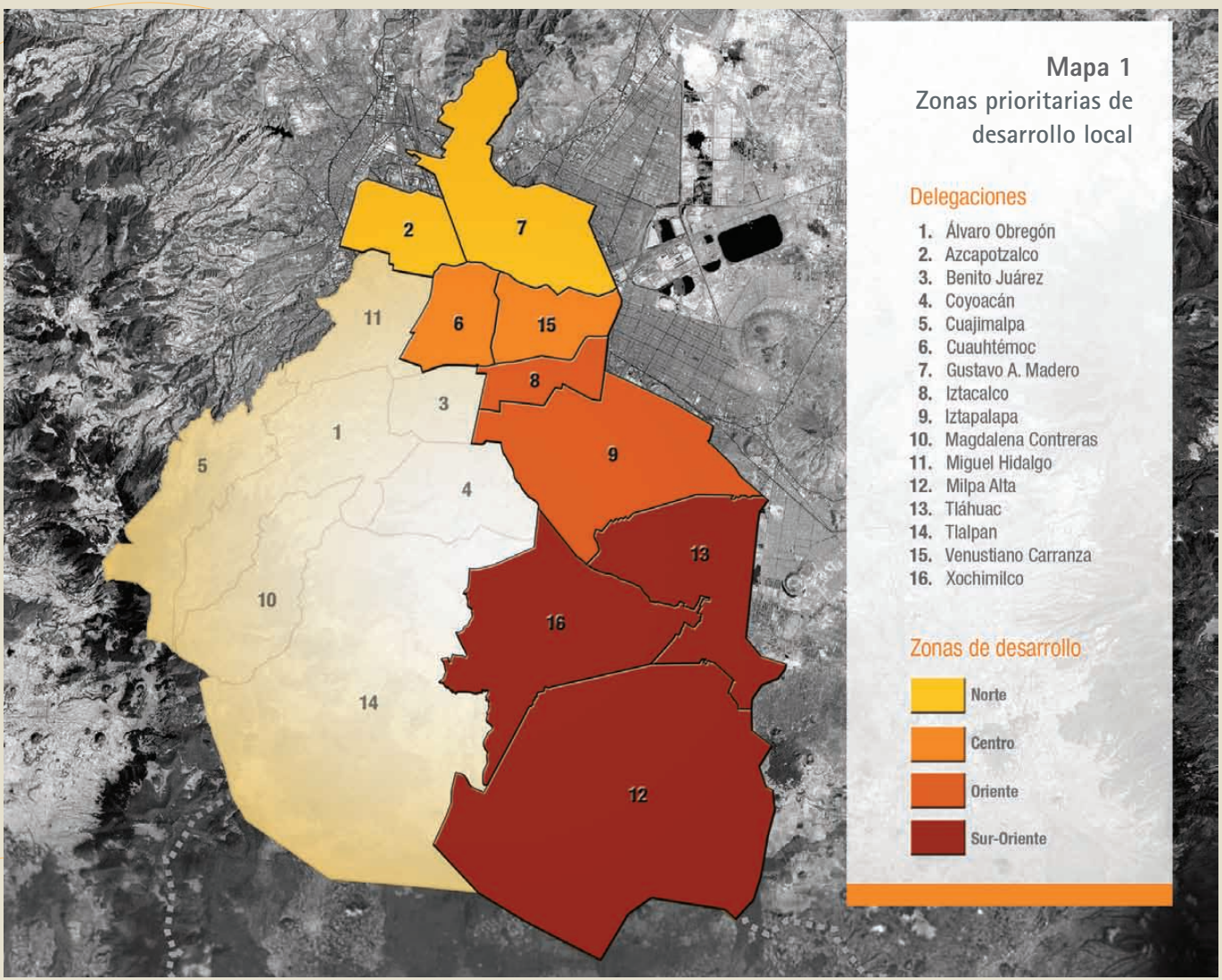
Propuestas Generales

A partir de este diagnóstico generado en los Talleres de Análisis, se identificaron cuatro grandes zonas del DF que presentan severos problemas económicos, sociales y urbanos, a las cuales se les debe otorgar prioridad en las políticas y programas gubernamentales. En dichas zonas, se requiere impulsar acciones encaminadas a la localización de inversión pública y del gasto social (ver mapa 1).

Zonas prioritarias de desarrollo local	
Zona	Delegación
Oriente	Iztapalapa e Iztacalco
Norte	Azcapotzalco y Gustavo A. Madero
Sur-Oriente	Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac
Centro	Cuauhtémoc y Venustiano Carranza

Las principales propuestas que surgieron en los Talleres de Análisis y que se acordaron en la discusión pública de los Foros Ciudadanos y en la consulta a los Comités, son:

- Diseñar y promover un modelo integral de desarrollo local sustentado en el impulso a la reindustrialización, que respete y proteja al medio ambiente, promueva la creación y desarrollo de la pequeña y mediana empresa, que son las que poseen mayor capacidad para generar empleos.
- Aprovechar la capacidad instalada de la industria tradicional y promover encadenamientos productivos para la integración de actividades que permitan incrementar el tamaño de las plantas y su productividad, así como la creación de empleos formales y la inserción en procesos de innovación y aprendizaje locales. Esta reactivación del sector industrial debe vincularse con la economía de servicios, la cual se ha expandido considerablemente durante las últimas décadas.
- Una propuesta de reindustrialización para ser factible, requiere del involucramiento de un amplio número de actores locales (empresariales y sociales), con iniciativa para participar en diferentes programas productivos y urbanísticos. Todo proyecto debe hacer explícitos los mecanismos de inclusión social que produce, así como plantear metas orientadas a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. Se trata de fortalecer las políticas económicas y sociales innovadoras que promuevan la creación de microempresas y otorguen microcréditos, para ofrecer capacitación y subsidios a las iniciativas, principalmente de los jóvenes. Asimismo, se propone apoyar la economía social y las redes locales, vinculándolas con proyectos económicos de mayor trascendencia.
- Reducir las fuertes asimetrías que existen en el acceso a la educación, para lo cual debe ponerse énfasis en la formulación de una estrategia educativa vinculada al desarrollo local y a las capacidades que reclama el mundo del trabajo. Las zonas



Fuente: Elaboración PUEC, con base en los datos de ALDF, México, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 15 11/11/11 14:32

de menor desarrollo económico y social deben dotarse con más y mejores equipamientos educativos y servicios públicos urbanos. Para avanzar en la construcción de una sociedad local –en la que existan mayor equidad y justicia social–, se deben formular políticas compensatorias destinadas a mejorar las condiciones de trabajo y de vida de los que menos tienen.

- La oferta educativa debe corresponder a las necesidades de la población que habita en cada zona de la Ciudad de México y con los proyectos productivos locales que se promuevan. Debe impulsarse un enfoque que privilegie la dimensión micro territorial (nivel de barrio o colonia), lo que abrirá nuevas perspectivas para abordar la temática del empleo y la educación.
- Facilitar el acceso a las nuevas tecnologías de la comunicación y la información como componente fundamental de una estrategia de desarrollo social local. Se trata de promover la educación a distancia con la certificación de las instituciones de educación pública, que logre calificar la mano de obra requerida. La flexibilidad para estudiar a cualquier hora y en cualquier lugar puede contribuir a ampliar el acceso a la educación y evitar grandes desplazamientos entre la vivienda y las instituciones educativas.
- Las estrategias de innovación del capital físico deben ir acompañadas de la aplicación de iniciativas propias de la sociedad del conocimiento, el empleo de nuevas tecnologías y de un clima institucional propicio para lograr el desarrollo local. En este sentido, deberán crearse redes de transferencia de conocimiento entre universidades y empresas. En particular, debe impulsarse un vínculo más fuerte entre las universidades públicas y el sector productivo, así como orientar la educación media superior hacia la adquisición de competencias laborales. Es importante que la producción y adquisición del conocimiento tenga como uno de sus propósitos fundamentales contribuir al desarrollo local.
- Las principales instituciones de educación superior de la Ciudad de México deben cumplir un papel fundamental en la elaboración de propuestas de desarrollo integral en las cuatro zonas consideradas prioritarias, con el propósito de superar la acumulación de carencias económicas, sociales y urbanas. Las universidades no sólo pueden aportar valiosos conocimientos indispensables para el desarrollo, sino convocar a otros actores económicos, sociales y políticos, para participar en el diseño y puesta en práctica de los proyectos y acciones innovadoras.
- En materia de intervenciones urbanas, se propone la creación de nuevos espacios públicos y el rescate de los existentes, ya que son lugares de encuentro y socialización, áreas para actividades colectivas culturales, deportivas y recreativas que contribuyen a reconstruir el tejido social, restaurar la convivencia comunitaria y contrarrestar las condiciones de violencia e inseguridad que caracterizan la vida urbana actual.
- Se propone facilitar la movilidad mediante el fortalecimiento de las políticas que privilegian el transporte público de gran capacidad, la integración física, tarifaria y de horarios; así como los diferentes modos de transporte público y las mejoras continuas en la calidad y accesibilidad de este servicio. Asimismo, para agilizar la circulación vial se requiere la utilización de semáforos con tecnología de auto-organización para dar preferencia a las calles de mayor demanda.
- Se plantea promover la educación cívica que contribuya a desarrollar una nueva cultura del territorio, para que los ciudadanos participen en prácticas sociales con hábitos y costumbres que

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 16 11/11/11 14:32

permitan mejorar la vida social. Por ejemplo, se trata de que tanto quienes manejan un automóvil, como los peatones, conozcan y respeten el reglamento de tránsito y las señalizaciones. De esta forma, se puede lograr una mejor convivencia ciudadana, al tiempo que dar mayor fluidez a los desplazamientos.

- Resulta fundamental insistir en que los problemas de movilidad que presenta la Ciudad de México responden a complejos procesos vinculados con la falta de efectividad de la planeación urbana, a la actuación de las empresas inmobiliarias de vivienda y al mercado de la industria automotriz. Por ello, para agilizar la movilidad, lo más importante es disminuir la necesidad de la ciudadanía de trasladarse. En este sentido, las zonas para el desarrollo local identificadas en esta propuesta pretenden contribuir a la generación de nuevas condiciones de proximidad entre empleo y vivienda. Esto busca disminuir los desplazamientos y generar alternativas no motorizadas —como la bicicleta— que disminuyan los gastos de transporte que afectan principalmente a las familias de menores ingresos. En este contexto, no menos importante es resaltar la dimensión ambiental de estas propuestas que contribuyen a mejorar la calidad del aire en el Valle de México, así como disminuir los gases de efecto invernadero.
- Se propone la reactivación económica por asociación de conglomerados que incrementen el valor agregado en las zonas prioritarias y que atiendan los rezagos del desarrollo desigual en la Ciudad de México.

El Distrito Federal presenta problemas estructurales en su actividad productiva, una baja productividad, reducidos salarios e importantes dificultades para enfrentar la demanda de nuevos empleos. Estos problemas estructurales requieren de una política que incentive la actividad económica e incremente los niveles de productividad y de competitividad en las empresas, por medio de programas que reactiven la industria local, estimulen y apoyen la innovación, brinden capacitación y, principalmente, fomenten sinergias entre todos los actores.

uno

Reactivación económica y generación de empleo

reactivación ec

1.1 Problemática actual

La crisis económica nacional y la insuficiente recuperación

La economía mexicana –en el periodo de 2003 a 2007– creció a una tasa media de 3.9% y el Distrito Federal lo hizo a una tasa media anual de 3.4%. En 2009 el país enfrentó una nueva y severa crisis asociada al colapso financiero en Estados Unidos, lo que se tradujo en una contracción de las exportaciones manufactureras con efectos negativos en el crecimiento económico y una pérdida de empleos e ingresos. El PIB nacional cayó más de 6% y su economía fue de las más afectadas del mundo (INEGI, 2009). Lo anterior mostró el alto grado de vulnerabilidad que tiene la economía mexicana frente a crisis externas. Sus efectos sobre la economía de la Ciudad de México también fueron severos. Pero a medida que la economía estadounidense se recuperó, se han incrementado las exportaciones manufactureras, lo que generó una serie de expectativas sobre aspectos positivos en las economías subnacionales. En 2010 la economía mexicana tuvo una recuperación de 5.3%, la tasa más importante desde el año 2000, pero muchas actividades y el empleo no se han recuperado. Los pronósticos al corto plazo son de un crecimiento económico moderado para México (INEGI, 2010c), así como para las economías subnacionales y territoriales como el DF.

En la recuperación de los servicios sobresale el elevado crecimiento del comercio y en menor medida del transporte, que se deriva del dinamismo del mercado exterior. Sin embargo, teniendo en cuenta que la caída económica en el 2009 fue muy fuerte y que el consumo se rezagó la segunda mitad del año, la mayor parte de los sectores ya no alcanzaron el incremento de 2008. El crecimiento de la actividad económica se ha concentrado en la manufactura y los servicios por su peso relativo más que por su dinamismo. Esto significa que los sectores que guiaron la recuperación del crecimiento son los que están orientados al mercado externo y obedecen al aumento de la demanda de Estados Unidos. Sin embargo, se observa que 61% de las importaciones manufactureras provenientes de EU se atribuye a 11 actividades entre las que destacan la maquinaria y los automotores (INEGI, 2010d).

La apertura externa del mercado y el retiro del Estado de las actividades económicas beneficiaron más a los municipios conurbados de la Ciudad de México y a la frontera norte, que al Distrito Federal. Las industrias ubicadas en la capital han perdido competitividad con el paso del tiempo frente a las importaciones.

El desarrollo de la industria en el DF desde la década de 1980 se ha caracterizado por un descenso continuo: en el periodo 1989-2009, la participación de la producción industrial en términos de valor y empleo, descendió de 27% al 12%. En el empleo el descenso fue semejante ya que la población ocupada disminuyó de 25% al 13%.

La recuperación económica del DF en 2010 fue menor a la del país dado que la economía capitalina creció 3.9%; es decir, 1.4% por debajo del nivel nacional. En tanto que el pronóstico para el 2011 es semejante, alrededor de 4.4%. La producción descendió –5.6% y la producción total y de servicios del Distrito Federal, en el periodo de 1994 al 2009, creció a una tasa por debajo de la media de la economía nacional. En este sentido, destaca el lento incremento de la producción industrial, que en términos reales lo hizo al 7%. No obstante, de 2004 a 2009 el aumento del valor agregado industrial en el Distrito Federal fue mayor que el nacional, ya que creció 10.8% mientras que el nacional descendió a –1.0%. Se puede decir que la economía del DF venía creciendo menos que el país, y en la recesión también cae menos que la media nacional y que varios de los estados de la República que estaban más vinculados al mercado externo. Sin embargo, el incremento de la producción se alcanzó con descensos crecientes del empleo industrial, de tal manera que para el periodo 2004-2009 el empleo de la industria en el DF cayó –21% (INEGI, 2005, 2007 y 2009), mientras que el nacional se incrementó en 11%.

El Distrito Federal ya no genera un tercio del Producto Interno Bruto (PIB) nacional dado que parte de la pérdida se descentralizó hacia su área megalopolitana, y parte lo hacen las diversas metrópolis mexicanas con más de un millón de habitantes (Monterrey, Guadalajara, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Ciudad Juárez, La Laguna, León, Toluca, Tijuana). De esta forma se ha dado el fenómeno de la descentralización centralizada: esto es, las actividades que antes estaban concentradas en el Distrito Federal se han descentralizado, pero hacia la periferia del área metropolitana; por lo que se observa un desarrollo policéntrico, aunque predomina aún el proceso de centralización. De esta forma se observa que, en 1980, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) concentraba 37.7% del PIB nacional y en 2008 disminuyó a 24.6%. El sector secundario representaba 29.2% en 1980, pasó a 19.9% en 2008, y el sector terciario incrementó de 70.3% a 79.5% (INEGI, 1980-2008).

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 22 11/11/11 14:32

Los pronósticos en el corto plazo establecen un crecimiento económico moderado para México del 4.3%, y para el Distrito Federal de 4.4%. No obstante, el predominio de los sectores dinámicos de la economía mexicana –orientados hacia las exportaciones– y los problemas estructurales de la economía del DF, los pronósticos ponen en duda la recuperación de la economía capitalina y la generación de empleos productivos que mejoren el nivel de vida de los trabajadores.

La *servicialización* y la precariedad laboral

El desplazamiento de la producción industrial en el Distrito Federal ha sido compensado por el desarrollo de los servicios, ya que en el mismo periodo estos pasaron a representar de 39% al 67% del total, mientras que la producción del comercio descendió del 26% al 11%.

También el comportamiento del empleo es similar a la producción, en los servicios. Se incrementó, pasando de 39% al 57%, mientras que el comercio –a pesar de disminuir la producción– el empleo se incrementó ligeramente al pasar de 20% al 24%.

Por cada peso creado en la economía 67 centavos se crearon en el sector servicios; 12 se crean en la industria; 11, en el comercio y 10, en otros sectores. En el caso del empleo, por cada unidad generada 0.57 se generaron en el sector servicios; 0.13, en la industria; y 0.24, en el comercio. Esto refleja que el sector servicios es el de mayor importancia en la economía del Estado seguida por la industria.

El crecimiento de la producción no está asociado a una recuperación del empleo. De 2008 a 2010 el empleo creció sólo en el sector servicios, pasando de 8.6 a 8.9 millones de trabajadores y disminuyó notablemente en el manufacturero. A pesar del dinamismo de la producción, las manufacturas no recuperaron los niveles de 2008: 3.7 millones de trabajadores contra 3.9 que alcanzó ese año. Un grave problema ha sido la calidad del empleo, dado que las plazas eventuales cuentan con una menor remuneración salarial que la ocupación formal, lo que se ha traducido en una lenta recuperación del ingreso de los trabajadores semejante a la observada en el año 2008. En general, el descenso de los salarios se manifiesta en el consumo privado de la población mexicana que se redujo en 5% respecto de 2008, lo que genera dudas sobre qué tan sólida es la recuperación.

Cargadores de mercancía (frutas y verduras) en condiciones de precariedad e informalidad laboral. Central de Abastos, delegación Iztapalapa, DF.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 23 11/11/11 14:32

En 2008 el Valor Agregado Censal Bruto (VACB) de la producción del DF ascendió a 1 billón 57 mil 312 millones 682 mil pesos, pero la estructura productiva de la Ciudad de México se ha desplazado de la industria hacia los servicios y el comercio (INEGI, 2009). Cabe resaltar que en el sector terciario, entre 1980 y 1993, se crearon 864 000 trabajos formales, esto es, 66 000 anuales. En contraste, de 1993 a 2008 surgieron 1.5 millones de trabajos formales, a razón de 100 000 anuales (INEGI, 2009). Si se considera que el incremento de la Población Económicamente Activa (PEA) en la ZMCM fue en los últimos años (de 2008 a 2010) de 210 000 anuales, se comprueba que el sector servicios –formal– absorbió 50%; el sector secundario, alrededor de 25%; mientras que probablemente el resto se insertó en la informalidad. Ante este panorama –de no resolverse la problemática económica con ocupación remunerada y estable–, no se resolverá el desafío que enfrenta la ZMCM en cuanto a incrementar la producción y generar empleo digno.

En consecuencia, la economía del DF se caracteriza por ser proveedora de servicios, en dos terceras partes, mientras que el resto corresponde a la industria y al comercio. Cabe destacar que, desde el punto de vista del empleo, si bien se mantiene la importancia de los servicios su participación es baja; le sigue en segundo lugar el comercio y después la industria.

Los problemas del crecimiento de la economía del DF se combinan con factores estructurales, lo que muestra su vulnerabilidad económica y social. Desde la década de 1980, la economía del Distrito Federal presenta una desindustrialización relativa y una tercerización de su economía. Desde entonces se manifiesta un desarrollo tecnológico y económicamente dual de sus actividades productivas, así como crecientes problemas de empleo y desocupación disfrazada.

Además este proceso se caracteriza, por un lado, por la conformación de un reducido sector moderno que genera la mayor parte de la producción con un mínimo de empleo, en la industria, servicios y comercio; y, por el otro, por la presencia de amplios sectores con tecnología atrasada, los cuales generan la mayor parte del empleo y tienen una reducida participación en la producción.

Los servicios registran una importante transformación caracterizada por desplazamiento de los comunales, por los financieros. En 1989, los servicios comunales participaban con 31% y los financieros con 8.4% del valor. Para el 2009, los comunales crecieron 33%; sin embargo, los financieros alcanzaron 34.4% del valor generado (ver cuadro 1).

La creación de empleos no es proporcional a la generación del valor agregado

La industria manufacturera ha sido por mucho tiempo el motor del crecimiento de la economía mexicana. Actualmente este sector produce 17.9% del PIB, genera 3.8 millones de empleos y exporta 200 mil millones de dólares (INEGI, 2009). No obstante, presenta un déficit comercial de 11 mil millones de dólares anuales.

La ZMCM participa con alrededor de 25% del PIB. Corresponde 18% al DF y 7% a los municipios conurbados (INEGI, 2009). En 2010 se estima la participación del PIB industrial de la ZMCM en alrededor de 18%, del total nacional correspondiendo alrededor de 12.3% al DF. La participación de la industria de la Ciudad de México en el país se redujo debido a que otras regiones se industrializaron. Sin embargo, si se observa el valor agregado industrial, la participación del DF en el producto manufacturero en el perio-

Cuadro 1

	Personal Ocupado Total	Valor Agregado censal bruto (miles de pesos)	% Personal Ocupado	% Valor Agregado
Cuauhtémoc	**52 152**	**4 832 424**	**21.92**	**27.83**
Miguel Hidalgo	36 284	3 407 541	15.25	19.63
Benito Juárez	23 577	1 827 784	9.91	10.53
Álvaro Obregón	15 443	1 182 917	6.49	6.81
Gustavo A. Madero	**18 958**	**1 070 810**	**7.97**	**6.17**
Venustiano Carranza	**15 210**	**1 064 518**	**6.39**	**6.13**
Coyoacán	14 571	1 015 889	6.13	5.85
Tlalpan	11 757	917 556	4.94	5.28
Iztapalapa	**20 229**	**835 340**	**8.50**	**4.81**
Azcapotzalco	**9 117**	**439 147**	**3.83**	**2.53**
Iztacalco	**6 710**	**337 205**	**2.82**	**1.94**
Xochimilco	**4 304**	**169 963**	**1.81**	**0.98**
Tláhuac	**2 900**	**112 733**	**1.22**	**0.65**
La Magalena Contreras	1 973	106 266	0.83	0.61
Milpa Alta	**1 035**	**36 530**	**0.44**	**0.21**
Cuajimalpa de Morelos	3 666	5 636	1.54	0.03
Distrito Federal	**237 886**	**17 362 259**		

Fuente: INEGI, Censo Económico, 2009.

do de 2005 a 2009, aumentó de 9.2% a 10.2% (INEGI, 2009). Por tamaño de empresa el mayor peso en la producción corresponde a la grande y a la mediana empresa, que participan con la mayor parte de la producción, alrededor de 88% del total. No obstante, en la generación de empleo, la industria cae en esta capital 21%, mientras que en el país crece 11%, por lo que el principal efecto de la contracción de la actividad industrial ocurre en el empleo (INEGI, 2009).

De este modo, se puede afirmar que la industria está creciendo, pero no genera empleos. En contraste, destaca la pequeña empresa por la creación de empleos en la industria, el comercio y los servicios; lo que es indicativo del potencial que tiene este tipo de empresa en el empleo en la Ciudad de México. Lo grave son los bajos salarios, la precarización y la contracción del mercado interno. Ocho subsectores de la industria manufacturera de la Ciudad de México aportan alrededor de 80% de la producción, con lo que

contribuyen también a la generación de empleo en esa proporción. No obstante, destacan la industria alimenticia y la química, por su mayor participación con alrededor de 53% de la producción y 33% del empleo (INEGI, 2009). La industria química destaca por su mayor concentración de capital: alrededor de 40% del total de la industria.

Si se toman en cuenta las diferencias de productividad de la industria por delegación, se observa que existen valores muy diferentes: mientras en unas demarcaciones la productividad de la gran empresa es negativa, como en el caso de Iztapalapa, en otras es positiva. Lo mismo ocurre con la micro empresa: en ésta la productividad más alta corresponde a la delegación Miguel Hidalgo. Estos desequilibrios son indicativos de que existen factores espaciales localizados que están incidiendo en la desigual productividad de las empresas industriales y en su competitividad.

En 2009 había alrededor de 3.3 millones de trabajadores en el Distrito Federal, de los cuales la mayor parte, 2.2 millones, correspondía a los servicios. Le seguía el comercio con casi 759 mil puestos de trabajo, de los cuales la mayoría (577 mil) correspondía al pequeño comercio. Por su parte, el empleo industrial correspondió sólo a 353 mil trabajadores. Siguieron en importancia las microempresas con 20% y las pequeñas con 17%, mientras que la gran empresa generaba 37% del empleo (INEGI, 2009). No obstante, la necesidad de crear empleos es fundamental para la política económica del DF: ya que la tasa de desempleo casi se duplicó del 2000 al 2010, al pasar del 4% al 7%. Esto implicó alrededor de 280 mil desocupados, lo que aunado al millón de trabajadores en el sector informal, da un total de 1.3 millones de trabajadores en condiciones de desocupación real y disfrazada (INEGI, 2000 y 2010).

En el DF los estragos de la crisis en la ocupación fueron significativos, ya que se estima una pérdida de alrededor de 45 mil puestos en la industria. De acuerdo con datos de empleo formal del IMSS, en 2010 éste se recuperó con un crecimiento a tasa anual de 5.6% y la creación de 105 mil puestos de trabajo. De hecho, la recuperación económica del Distrito Federal en 2010 fue también menor a la del país. La entidad creció menos, pero también se recupera menos. La economía creció 3.9%; es decir, 1.3% debajo del promedio nacional. En tanto, el pronóstico para el futuro inmediato es semejante, alrededor del 4.3%. Esta situación se agrava si se considera la caída en la productividad del trabajo y el consecuente deterioro del salario real e ingreso de los trabajadores, que presentan gran parte de las actividades de la Ciudad de México, sobre todo las micro, pequeñas y medianas empresas, en los sectores comerciales y de servicios. De ahí que la problemática del desempleo se suma a los bajos salarios: en 2004 el ingreso familiar en la capital se mantuvo una cuarta parte por debajo de los ingresos 10 años antes, lo que se incrementó con la crisis económica.

Más aún, la participación en el empleo remunerado vía sueldos, salarios y comisiones cayó alrededor de 4.2%; lo que contrastó con el crecimiento del empleo por cuenta propia que fue de 21% –negocios familiares, servicios personales y empleo informal–. La caída de la productividad por hombre empleado, los bajos niveles de ingreso, y la desocupación real y disfrazada, han propiciado el crecimiento del autoempleo, el empleo informal y el aumento en los niveles de precarización del trabajo; lo que ha deteriorado el tejido social. Tal es el contexto en que se dan la reactivación económica y la generación de empleo en el Distrito Federal. Destacan como elementos fundamentales y condicionantes de su consecución: el aumento de la productividad, la capaci-

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 26 11/11/11 14:32

tación para el trabajo, la generación de empleos, el impulso a sectores con potencial como el turismo, y la economía social y solidaria como una opción laboral.

El desarrollo industrial y sus problemas estructurales

El sector industrial del DF prácticamente se redujo orientándose hacia actividades basadas por su proximidad al mercado local; destacan en orden de su importancia: la industria de alimentos, bebidas y tabaco, fabricación de prendas de vestir e insumos textiles, plásticos y del hule. No obstante, sobresale la industria química, sobre todo la asociada a productos farmacéuticos para la producción nacional. En este contexto, la industria del DF aporta 123 mil millones de pesos, lo que la coloca en el segundo lugar entre las principales actividades económicas de la ciudad con una participación de 12.3% respecto del total.

Por su contribución al valor agregado, cuatro subsectores de la actividad manufacturera aportan 69% del total: industria química, 41%; alimenticia, 13%; bebidas y tabaco 10%; y fabricación de prendas de vestir, 5%. Dicha participación corresponde también a la formación de capital de la industria en proporciones similares a la generación del valor agregado; sin embargo, difieren en cuanto al personal ocupado y el número de empresas.

Por lo que se refiere al personal, la industria alimenticia ocupa el primer lugar con 18% del empleo industrial, siguiéndole la química con 17%, a pesar de generar 41% del valor industrial. El resto de los sectores a pesar de que participan con 46% del valor agregado en 12 subsectores manufactureros generan 65% del empleo total. Además, del total de empresas industriales en el DF, la mayor parte es pequeña y mediana con 63% y sólo 37% corresponde a la gran empresa.

Destaca la dualidad tecnológica y económica de la industria, lo que se muestra en su participación en el valor agregado y el empleo. El subsector químico y una parte de los principales subsectores industriales se distinguen por su modernidad, mientras que la mayoría de las empresas industriales del DF se caracterizan por una tecnología y economía tradicionales; basan su expansión en el empleo, lo que tiene repercusiones significativas por la baja productividad de la actividad, los reducidos salarios, a pesar de que generan la mayor parte del empleo. Estas características se validan si se observa la participación de empresas industriales por tamaño en el Distrito Federal y en el país.

Cuadro 2

	Empleos industriales por tamaño de empresa (porcentaje)			
	2004		2009	
	Nacional	DF	Nacional	DF
Micro	90.1	82.4	92.5	85.9
Pequeña	6.0	12.6	5.1	10.3
Mediana	2.2	4.2	1.6	3.2
Grande	0.6	0.8	0.8	0.8

Fuente: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Es oportuno mencionar que esta composición implica la asociación entre el sector moderno y de tecnología avanzada (vinculado a las empresas de mayor tamaño) y el de tecnología

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 27 11/11/11 14:32

tradicional asociada a las empresas micro y pequeñas. Estas características se observan claramente en las industrias químicas y alimenticias. Por un lado, la industria alimenticia a pesar de generar 13% del valor participa con una tercera parte de las empresas (33%), mientras que la industria química (41% de la producción) participa con sólo 2% de los establecimientos industriales. En el DF 96.2% de las empresas son micro y pequeñas.

Las micro empresas industriales están aumentando ya que en 2009, 85.9% de las empresas eran micro y mostraban una tendencia creciente a partir del año 2004. Asimismo, sólo 0.8% de las empresas son grandes y su importancia se mantiene constante. El tamaño de las empresas se asocia al número de empleos en cada uno de los sectores.

A pesar de ello el descenso de la productividad se presenta en todas las clases de actividad industrial lo mismo en el DF que en el resto del país. Cabe señalar que la caída de la productividad nacional es mayor que en la capital. Se sabe que en la República el nivel de productividad cayó –de 2003 a 2008– en 12 de las 14 clases identificadas, 28% en promedio, en tanto que en el DF la productividad sigue el mismo patrón, al caer en 10 de las 14 clases, pero en una proporción menor de 19% en promedio.

El comercio, su composición y dualidad estructural

La actividad comercial, a pesar de reducir su participación en la producción del DF, destaca por la importancia del comercio al menudeo en la generación de valor agregado, empleos y número de empresas. El comercio al menudeo aporta 45% del valor total, 76% del empleo total y 93% de las empresas, en su mayoría micro, pequeñas y medianas. En contraste, el comercio al mayoreo, contribuye con 55% del valor producido, 23% del empleo, y 7% de las empresas del sector. De ahí que prácticamente el pequeño comercio corresponda al sector tradicional, mientras que la mayor parte del comercio al mayoreo se caracteriza por una mejor tecnología y economía.

Por otra parte, la economía informal se sustenta en actividades comerciales y de servicios vinculados al comercio. La Ciudad de México concentra la mayor parte de los trabajadores informales con alrededor de 2 millones, que corresponde aproximadamente al 20% del total nacional.

Si se consideran los empleos totales de la ciudad, sumando los informales se tendrán alrededor de 5.3 millones de empleos, de los cuales 38% corresponde a la ocupación informal. Estas actividades surgieron como iniciativas de autoempleo, a fin de allegarse un ingreso para subsistir. En el comercio se estima estaban más de la mitad del total de los trabajadores informales.

Principales sectores según participación en valor agregado y empleo

En el Distrito Federal predominan ocho sectores de actividad económica; ocupan el primer lugar los servicios financieros y de seguros, con una tercera parte de la producción, y el tercer lugar en generación de empleo. En términos de valor agregado y empleo, el segundo sitio –a pesar de la desindustrialización de la capital–, corresponde al sector industrial que contribuye con 12% del valor agregado y del empleo total a la economía del DF.

Le siguen en importancia los servicios de apoyo a los negocios, los corporativos, transportes, correos y almacenamientos, y la información de medios masivos. Por lo que se trata de una economía que se sustenta de manera importante en los servicios al productor. Estas actividades aportan 26% de la producción y 26% del empleo de la ciudad. Por último, destaca la actividad comercial con 12% de la producción y 23% del empleo. El comercio al menudeo sobresale por su mayor contribución al empleo. No obstante que estas actividades son las dominantes también en las delegaciones su distribución no es homogénea, destacan la especialización por sectores económicos.

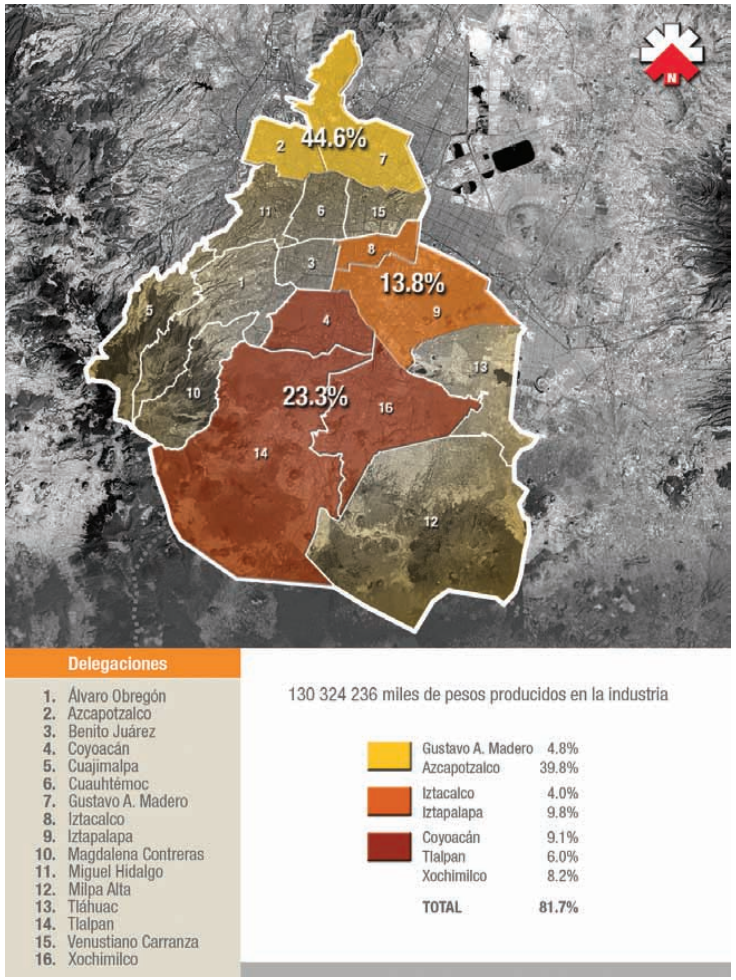
Las delegaciones centrales, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza sobresalen por su concentración en los servicios financieros y de seguros y los servicios al productor. La primera delegación también se caracteriza por su importante participación en el comercio al mayoreo y menudeo. La delegación Venustiano Carranza destaca por la importancia del transporte como actividad principal, además por la importancia de la actividad industrial en la contribución al valor agregado y el empleo.

La industria manufacturera, por su parte, ocupa el segundo lugar en la mayoría de las delegaciones tanto por su contribución a la producción como al empleo. Destacan como delegaciones industriales: Azcapotzalco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Iztacalco y Xochimilco (ver mapas 2 y 3).

Además de estas delegaciones, se caracterizan por la importancia del comercio al mayoreo: Iztapalapa, Gustavo A. Madero e Iztacalco (ver mapa 4). Es de mencionar la existencia de servicios de apoyo a las empresas en algunas delegaciones donde por su mayor importancia sobresale la industria, como es el caso de Azcapotzalco, Iztapalapa, Venustiano Carranza y Xochimilco. Por su

Mapa 2

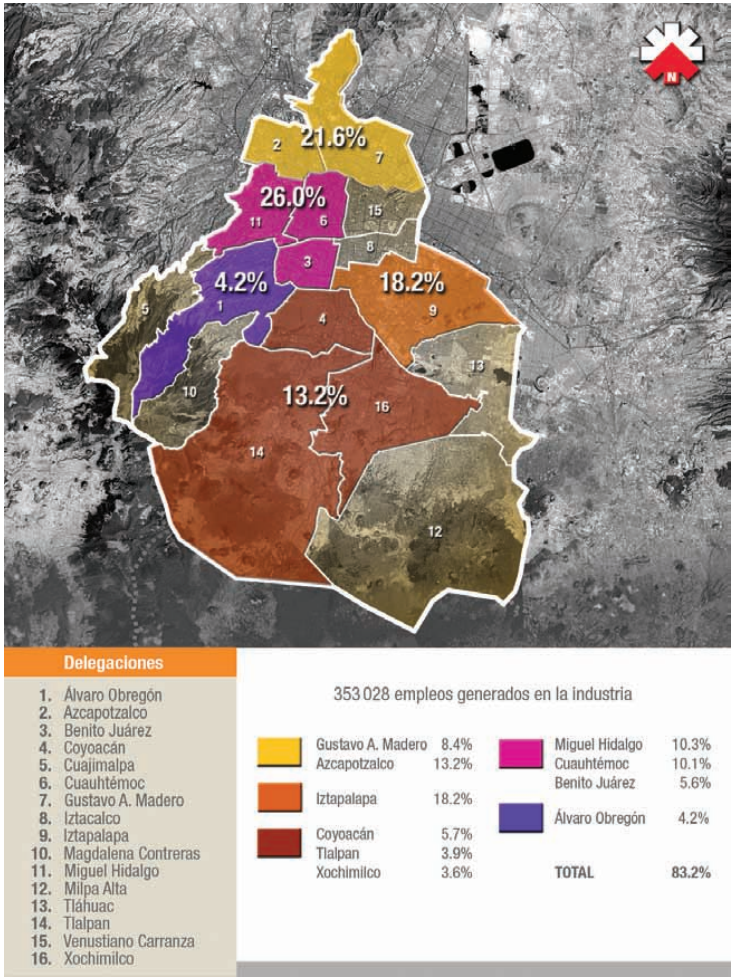
Industria manufacturera y Valor Agregado censal bruto (2008)



Fuente: INEGI, Censo Económico, 2009.

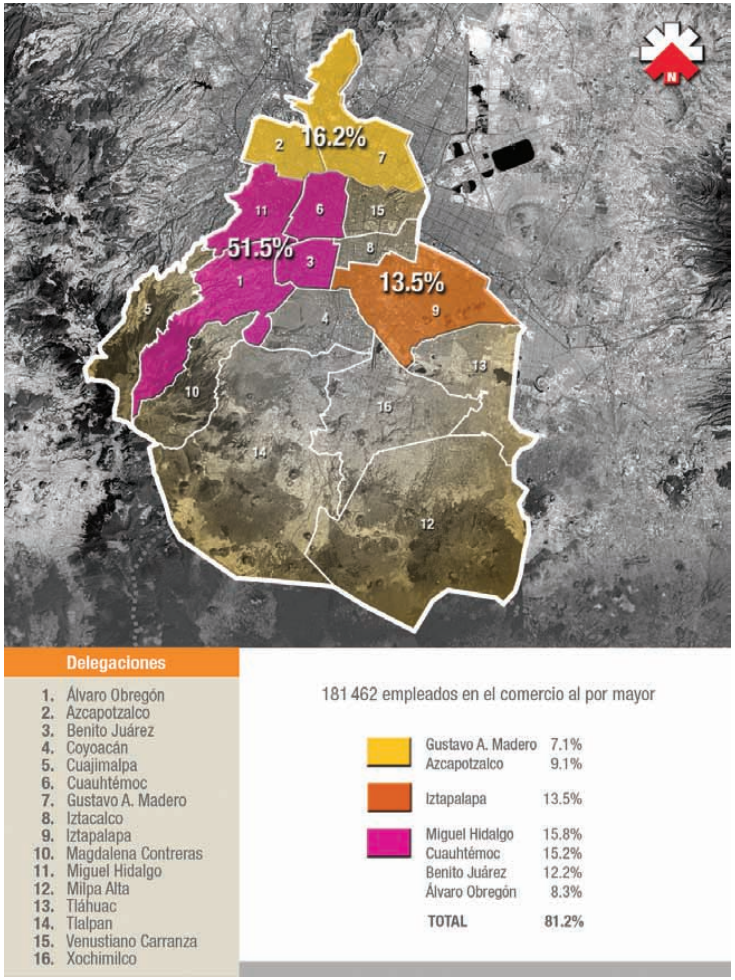
Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 29 11/11/11 14:32

Mapa 3
Empleo manufacturero (2008)



Fuente: INEGI, Censo Económico, 2009.

Mapa 4
Empleo en el comercio al por mayor (2008)



Fuente: INEGI, Censo Económico, 2009.

parte, la delegación Cuauhtémoc, Tláhuac, Milpa Alta, Iztacalco e Iztapalapa, por el comercio al por menor.

Cabe destacar el diagnóstico preliminar de los principales elementos que definen la problemática para la reactivación económica y generación de empleo se fortaleció con la discusión pública en los foros y la incorporación de la consulta a los Comités Ciudadanos; iniciativa que logró elaborar la siguiente base de propuestas para un proyecto estratégico de mediano y largo plazo.

A pesar de que las actividades asociadas al turismo no se detectaron como dominantes en las delegaciones, la importancia y el potencial que representan para la economía de la ciudad es relevante. Considerando solamente los servicios de alojamiento temporal y preparación de alimentos se identificó su peso en cada una de las delegaciones a fin de tener una idea del potencial para su desarrollo.

En Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza, contribuyen con casi 50% del valor agregado del turismo del DF. No obstante, también se consideran potencialmente importantes el resto de las demarcaciones, a pesar de que contribuyen minoritariamente con el valor agregado, dado su peso en el empleo y sus atractivos turísticos existentes.

1.2 Propuestas estratégicas

Diseñar formas de desarrollo económico: reconstruir la economía formal

El desarrollo económico de la Ciudad de México depende en parte de las acciones del gobierno local, pero en gran medida está subordinada a las políticas nacionales financieras, de apertura al comercio internacional y de la inversión pública federal. Por ello, las políticas macroeconómicas deben de propiciar un nuevo modelo de desarrollo para el país, sin lo cual el Distrito Federal no logrará retomar el crecimiento económico significativo que tuvo en la década de los años setenta.

De esta manera:

- Se debe considerar la dimensión metropolitana de la Ciudad de México para diseñar un verdadero modelo de desarrollo económico y social.
- Crear instituciones a fin de incentivar un nivel de acumulación de capital suficiente para la formación bruta de maquinaria y equipo, que considere la precariedad fiscal.
- Es necesario fortalecer las asociaciones públicas y privadas, las concesiones, los arrendamientos, los fideicomisos de bienes raíces, así como la bursatilización de los ingresos futuros del gobierno.
- El Distrito Federal debe retomar su desarrollo económico y social en el mediano y largo plazos mediante la realización de un plan multidimensional producto de un proceso de investigación, riguroso y científico, que determine el crecimiento productivo de la ciudad y su interrelación con la economía nacional e internacional.
- Es necesario analizar detalladamente las peculiaridades del sector servicios y su prospectiva; para lo cual hay que considerar el potencial de las tecnologías avanzadas en información y comunicación, que posibiliten la conformación de una urbe telemática.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 31 11/11/11 14:32

- Se requiere de coordinación y cooperación entre la federación y los gobiernos del Distrito Federal y el Estado de México a fin de impulsar el desarrollo económico, social y el urbano de la Ciudad de México en su conjunto.

La reactivación industrial y el desarrollo urbano integral y sustentable

La reactivación industrial de la economía de la Ciudad de México se plantea con base en la existencia de un potencial de desarrollo sustentado en estas consideraciones:

- La generación de empleos e ingresos de las industrias pequeñas y medianas.
- La existencia de conocimiento tácito y no codificado de pequeños y medianos empresarios.
- El enorme mercado de la Ciudad de México.
- La capacidad instalada de conocimiento e investigación con que cuenta esta ciudad.

No obstante, su cabal aprovechamiento está sujeto a la existencia de una serie de condiciones:

- Establecer una política de gestión del desarrollo local integral de la industria tradicional y de su integración con la nueva industria mediante la generación y aplicación de innovaciones.
- Adoptar como estratégico un programa prioritario de desarrollo de gestión de la innovación industrial tradicional y moderna, que involucre a las empresas demandantes de la tecnología y el conocimiento, las empresas e instituciones que ofrecen conocimiento y a las políticas públicas.
- Fortalecer y crear instituciones locales mediante la organización y participación conjunta de empresarios, funcionarios públicos, investigadores y consultores para la generación, desarrollo y aplicación de innovaciones.
- Crear un Comité Estratégico de la Ciudad de México para el sistema de gestión del desarrollo industrial y de innovación; que funcione a partir de la organización para la gestión de la innovación de los diversos agentes: empresas, instituciones y autoridades gubernamentales.
- Instrumentar una política deliberada de la construcción del sistema local y territorial de innovación y del crecimiento industrial de esta ciudad, que sea compatible con el desarrollo urbano sustentable en las diversas áreas que integran la urbe.
- Impulsar el desarrollo de la Ciudad de México en su conjunto, para lo que se debe considerar la ZMVM, a fin de reforzar la complementariedad y conexión de las actividades industriales, comerciales y de servicios.
- Compatibilizar la política de desarrollo económico y social con el desarrollo urbano sustentable por áreas, que tome en cuenta la ciudad en su conjunto.
- Se requiere construir una nueva alianza estratégica de la Ciudad de México para el crecimiento, la competitividad y la renovación industrial, en la cual las autoridades del DF puedan jugar el papel de agentes de cambio del modelo industrial local y nacional; en este tenor se debe considerar:
  - Un proyecto nacional y estatal de desarrollo industrial a largo plazo con superación de desequilibrios estructurales e inserción eficaz en la economía mundial.

- Un marco de política macroeconómica para el desarrollo.
- Una estrategia concentrada en un nuevo contexto institucional y de instrumentos de gestión industrial e innovación que promuevan el desarrollo.
- Una política de promoción de la competitividad sistémica y del desarrollo local y regional de la industria tradicional de la Ciudad de México y su vínculo con la nueva industria.
- Desarrollar y ejecutar un plan de desarrollo industrial estratégico y de la innovación para las cuatro zonas, que considere el potencial productivo industrial y de gestión de la innovación y el medio ambiente.
- Construir el sistema local de innovación de la Ciudad de México que, de manera integrada, permita impulsar y orientar a objetivos puntuales y estratégicos el proceso de innovación mediante la sinergia deliberada de los actores a partir del enfoque de cadenas productivas.
- Establecer un sistema de planeación estratégica de la gestión del desarrollo industrial y de la innovación a fin de que la oriente de manera deliberada.
- Instaurar la hegemonía de la innovación, mediante el involucramiento de los principales tomadores de decisiones de la gestión de innovación de la Ciudad de México.
- Crear nuevos mecanismos para promover la competencia; defender la planta productiva, el empleo, las exportaciones e inducir el desarrollo y la innovación de la industria tradicional local frente al mercado mundial.
- Impulsar una estrategia de apoyo integral a la pequeña y mediana industria, y a los desarrollos competitivos de áreas industriales y asociaciones interempresariales que promuevan la especialización y complementariedad.
- Apoyar e impulsar a sectores en crisis que manifiesten tener potencial de renovación competitiva: bienes de consumo (textil, calzado, plástico, alimentos y demás).
- Fortalecer y consolidar a sectores de excelencia en los ámbitos regional y local: cerveza, vidrio, cemento, automotriz, electrónica, farmacéutica, entre otros.
- Impulsar la capacitación, normalización, competitividad y el impulso selectivo por la vía tecnológica y la creación de ventajas competitivas por las áreas en que se especializa la Ciudad de México.
- Renovar los mecanismos de fomento y ejecución de políticas sobre todo por la vía financiera y fiscal. El sistema financiero y la banca de fomento deben responder a los desafíos actuales. El sistema fiscal y financiero tiene que alentar la inversión productiva, el desarrollo local y el cambio tecnológico de largo plazo.
- Instaurar la hegemonía de la innovación, mediante el involucramiento de los principales tomadores de decisiones de la gestión de innovación de la Ciudad de México.

Conglomerados potenciales en las Zonas de Desarrollo

La puesta en práctica de acciones para la recuperación económica y el empleo requiere la identificación de oportunidades y las ventajas comparativas que presentan las zonas prioritarias que se han considerado para el desarrollo de la economía de la Ciudad de México.

Es posible identificar *conglomerados industriales*, es decir, empresas aglomeradas espacialmente que por su encadenamien-

to propicien la generación de rendimientos crecientes y ventajas para la actividad local a fin de que se desempeñen como elementos detonadores del desarrollo económico y social. Esto puede promoverse a partir de que se identifiquen las cadenas de actividad productiva y se ejecuten las acciones para impulsar y desarrollar el proceso de innovación.

Apoyar la economía social solidaria

Las respuestas a la problemática económica de México han consistido en iniciativas de supervivencia entre sectores excluidos de la población: puesta en marcha de negocios mercantiles y familiares, la migración o también la inserción en la economía criminal.

Todo ello se ha presentado en el marco de una reestructuración de la economía con un enfoque formal, utilitario y de lucro, situación que plantea un mercado auto regulado y al margen de la política. Tal concepción es contraria a la *economía real* basada en principios de *integración social* para asegurar el sustento de todos (economía de la casa, reciprocidad, redistribución e intercambio del comercio-mercado).

La *economía social y solidaria* es una propuesta que ha sido planteada internacionalmente y que se caracteriza por adherirse a las economías reales formadas por tres sectores que orientan su accionar en este sentido:

- La acumulación de capital promovida por la economía empresarial.
- La reproducción ampliada de la vida humana y su base natural impulsada por la economía popular.
- La combinación del bien común, gobernabilidad y acumulación de poder gestionada por la economía pública.

De esta manera, se recomienda:

- Apoyar el desarrollo de prácticas de economía solidaria que representan formas asociadas de organización de trabajo y de los recursos, dirigidas a la solución directa o indirecta de necesidades.

Las prácticas de economía solidaria son diversas:

- Redes de producción de alimentos para el autoconsumo y el mercado local.
- Redes de abastecimiento de insumos, compra de servicios y uso compartido de equipos.
- Asociaciones de consumidores y productores que comercializan conjuntamente.
- Redes solidarias de trueque de bienes, saberes y servicios, con o sin emisión de moneda local.
- Redes de comercio justo y solidario (local, nacional e internacional).
- Organización de puntos de comercio o ferias (vínculo entre productores y consumidores).
- Asociaciones de usuarios a cargo de la autogestión de variados servicios.
- Cooperativas de producción para el mercado: producción o distribución de bienes y servicios.
- Empresas recuperadas por los trabajadores.
- Redes de ayuda mutua, comedores comunitarios, clubes de madres, cuidado (guarderías de niños, personas con capacidades especiales, adultos mayores).

- Cooperativas de ahorro y crédito, escuelas.
- Asociaciones reivindicativas del acceso a bienes públicos a partir de derechos de ciudadanía o comunitarios.
- Políticas sociales innovadoras para promover microempresas, microcréditos, capacitación y subsidios; programas de formación de patrimonio.
- Reconocer la organización comunitaria, familiar, doméstica y autónoma en la economía solidaria: unidades domésticas, trabajadores autónomos, microempresas familiares, comunidades, asociaciones, cooperativas y redes de ayuda mutua.
- Captar jurídicamente la diversidad de formas de economía solidaria, tipificar y definir con precisión para focalizar y diferenciar a los beneficiarios. Las opciones se basan en una legislación laxa que habilita ampliamente en el marco de una economía plural basada en la combinación de principios antes que de formas jurídicas, y en la intervención con políticas meso y macro sociales sin pretender la homogeneidad de actores individuales.
- Proponer en la legislación una economía social y solidaria, no bajo un modelo de organización determinado, sino abierta a la diversidad cultural bajo los siguientes principios:
  - Primacía de la persona y el objeto social sobre el capital.
  - Defensa y aplicación de los principios de solidaridad y responsabilidad.
  - Conjunción de los intereses de los miembros y del interés general.
  - Control democrático por parte de los miembros; adhesión voluntaria y abierta.
  - Autonomía de gestión e independencia de los poderes públicos; además de movilización de los excedentes para conseguir objetivos de desarrollo sostenible.
- Promover en la legislación federal y local el reconocimiento a diversas formas de trabajo (reproducción, comunitario, cooperativo, asociativo, auto gestionado, voluntario, etcétera).
- Observar el cumplimiento de la legislación laboral para evitar la explotación del trabajo infantil, el trabajo esclavo, y la discriminación, entre otros factores de exclusión social.
- Llevar a cabo el proceso de planificación y la conformación de sujetos colectivos complejos.
- Promover subsistemas de producción y reproducción (intersectoriales o territoriales) antes que empresas aisladas.
- Crear formas de concentración o centralización democrática de la economía solidaria para contrarrestar los efectos del mercado.
- Instalar espacios públicos para la interlocución entre actores colectivos de la economía solidaria y las instancias del Estado.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 35 11/11/11 14:32

dos

Desarrollo urbano y calidad de vida

calidad

d de vida

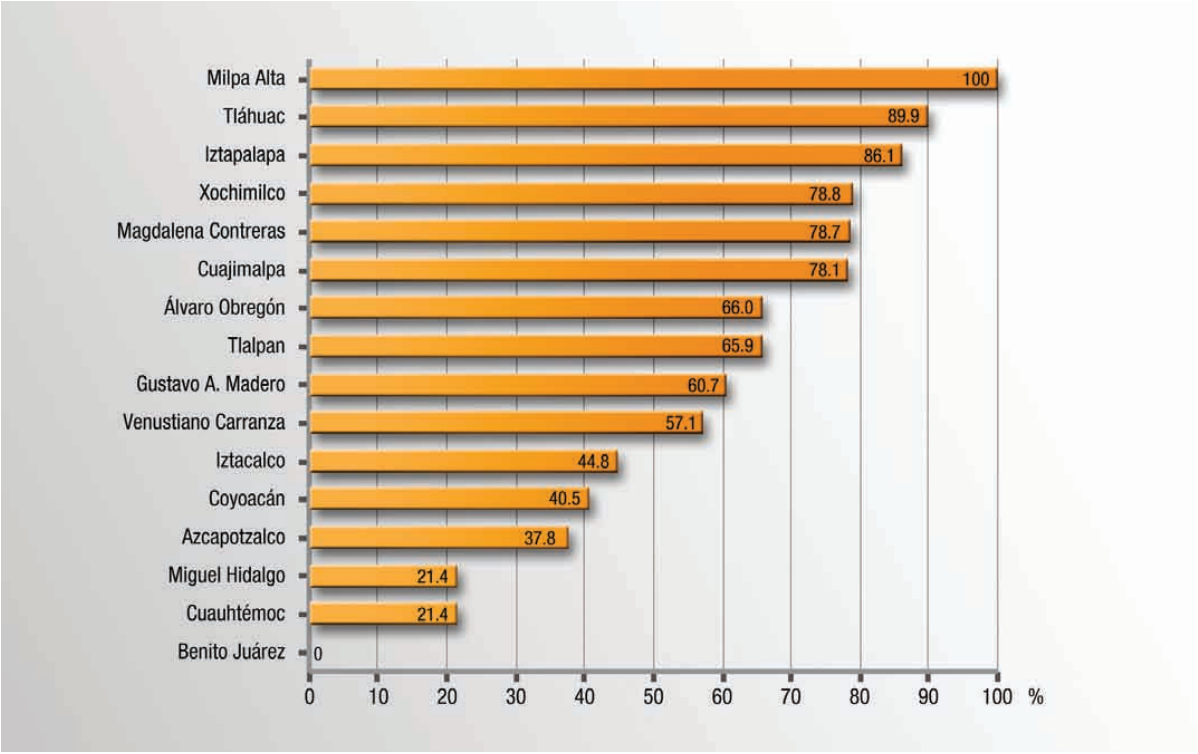
El desarrollo urbano de la Ciudad de México no ha sido homogéneo; por el contrario, ha generado zonas con diversos niveles en su calidad de vida. En este contexto, las operaciones de renovación urbana dirigidas a la rehabilitación de zonas deprimidas o que generan problemas para el desarrollo de la capital no ha sido suficientes para revertir este proceso.

Los índices de desarrollo social, siguen un patrón centro-periferia. En delegaciones "periféricas" predomina el bajo y muy bajo desarrollo; en el otro extremo, en las delegaciones centrales y del poniente se cuenta con un alto grado de desarrollo (ver gráfica 1 y mapa 5). La crisis de 2009 provocó el aumento de la pobreza en el país y, de manera particular, en las zonas periféricas del DF. La principal afectación por la crisis ocurrió en el empleo y el ingreso. Para 2008 y 2010 se registró una caída del ingreso promedio por hogar de 8.11% en el Distrito Federal y de 12.3% en el resto del país.

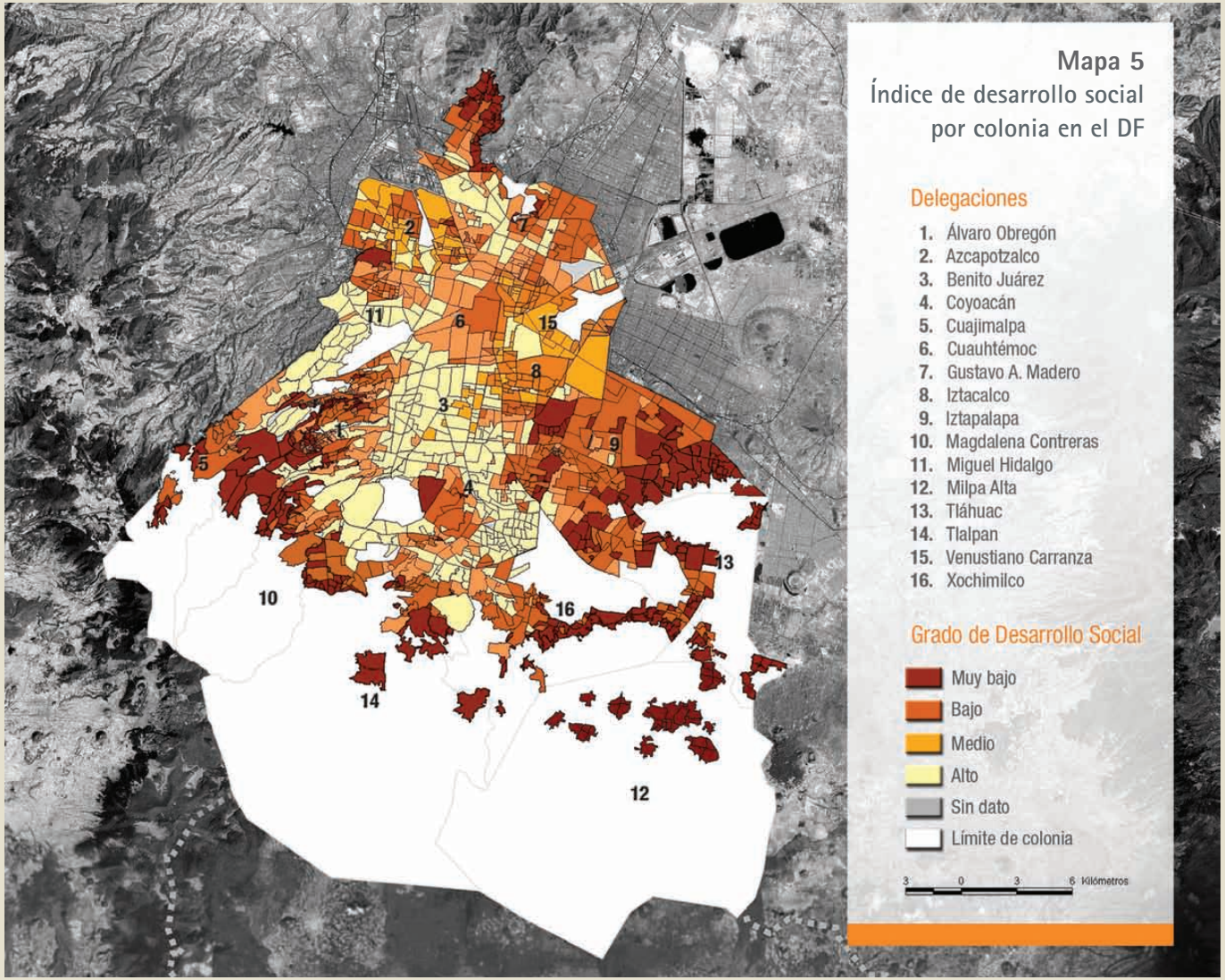
No obstante, existe una ventaja comparativa de la Ciudad de México respecto al resto de las entidades del país: su ubicación en el sitio más alto del Índice de Desarrollo Humano, particularmente en índices de educación y de ingreso, los que lo ubican en la primera posición nacional. También el de salud es importante, pues coloca al Distrito Federal en segundo lugar después de Baja California.

Resulta pertinente pensar el desarrollo de la Ciudad de México por medio de un ejercicio de planeación estratégica a mediano y largo plazo, en el que la perspectiva

Gráfica 1
Porcentaje de población delegacional que habita colonias con índice de desarrollo social bajo y muy bajo, 2011



Fuente: EVALUA-DF (2011) Índice de Desarrollo Social de las unidades territoriales del Distrito Federal, Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del DF, México.



Fuente: EVALUA-DF, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 41 11/11/11 14:33

de mejora económica dé lugar a un piso social básico sustentable. En los Talleres de Análisis, Foros Ciudadanos y en la consulta a los Comités Ciudadanos, se planteó la necesidad de elaborar propuestas que ayuden a desconcentrar esta urbe y a reducir los desplazamientos de la población. Asimismo, se propuso desarrollar una planeación integral con visión metropolitana. Por ello, se propuso un conjunto de intervenciones urbanas en cuatro zonas estratégicas del Distrito Federal: Oriente, Norte, Sur-Oriente y Centro.

En la consulta a los Comités Ciudadanos, se llegó por unanimidad al acuerdo de identificar zonas prioritarias para el desarrollo urbano y el mejoramiento de la calidad de vida. Se destaca que cinco de las delegaciones que las constituyen son las de más alto índice de pobreza y cuatro las de mayor inseguridad pública y deterioro urbano, a pesar de su desarrollo económico.

En el Foro Ciudadano se planteó la necesidad de que la Universidad participe en la elaboración de un modelo integral de desarrollo local sustentado en el impulso a una reindustrialización, que respete y proteja el ambiente, promueva la creación y desarrollo de la pequeña y mediana empresa –que son las que poseen mayor capacidad para generar empleos– y apoye diferentes iniciativas de la economía social. En los Talleres de Análisis se planteó intervenir en las zonas Norte, Oriente y Sur-Oriente, con la inversión de infraestructura para ofrecer mejores condiciones de competitividad y elevar la calidad de vida. Se propuso impulsar políticas de rehabilitación y rediseño acompañadas de un programa espacial de conectividad, impulsando políticas intensivas de arborización urbana. También se planteó reforestar el suelo de conservación, recuperar espacios públicos con participación, potenciar el capital social con modelos de asociación e impulsar la dinámica de reconocimiento, identidad y creación de oportunidades.

2.1 Problemática actual

La superficie del Distrito Federal es de 148 655.32 hectáreas, de las cuales 65 182 ha son de suelo urbano y 83 473 ha de suelo de conservación. Esta zonificación primaria ha cambiado en los últimos 25 años y de manera particular en los últimos 10. Destaca la presencia de asentamientos humanos irregulares en suelo de conservación, mismos que han aumentado en esta última década en 3 330 ha, lo que representa 3.99% del suelo de conservación y 2.24% del total para 2010.

En cuanto a la densidad en suelo urbano, para el 2010, en el DF había 136 hab/ha. Las zonas definidas para el proyecto de desarrollo muestran un comportamiento heterogéneo, las densidades describen un movimiento del centro hacia la periferia pasando hasta el segundo contorno. No obstante, se mantuvo durante estos 10 años la densidad de 137 hab/ha en la Zona Centro, por arriba de la densidad promedio de la Ciudad de México. Incluso la Delegación Cuauhtémoc muestra un crecimiento en la densidad al pasar de 135 hab/ha en 2000 a 145 en 2010, por arriba del promedio. En el primer contorno del DF[1] se encuentran las zonas Norte y Oriente, aquí destaca el crecimiento de la densidad en la Oriente al llegar a 166 hab/ha. Iztapalapa es la de mayor crecimiento, ya que alcanza una densidad de 168 habitantes por ha. Por su parte, la Zona Norte tiene un decrecimiento en la densidad al pasar de 149 hab/ha en 2000 a 146 en 2010; sin embargo, se mantiene por arriba del promedio de la Ciudad de México.

[1] Zonificación del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 2003.

Por otra parte, la Zona Sur-Oriente mantuvo un crecimiento constante, desde 1980 hasta 2010, alcanzando una densidad de 123 hab/ha. Destaca Xochimilco con 166 hab/ha y Milpa Alta al ocupar el penúltimo lugar en densidad (75 hab/ha), después de Magdalena Contreras (78 hab/ha). No obstante, el mayor crecimiento relativo en la densidad de esta zona, lo han tenido Tláhuac y Milpa Alta con 20 hab/ha, seguido por Xochimilco con 18 hab/ha (ver cuadro 3).

Las zonas de desarrollo local prioritario representan 55% del territorio de la ciudad. En la Zona Oriente, Iztapalapa representa 83% del territorio e Iztacalco sólo 17%. En la Zona Norte, Gustavo A. Madero tiene 72% del territorio y Azcapotzalco 28%. En la Sur-Oriente, Milpa Alta constituye más de la mitad de la superficie (57%), seguida por Xochimilco con 25% y Tláhuac con 17%. En la Zona Centro la distribución es muy equitativa, Cuauhtémoc con 49% y Venustiano Carranza con 51%.

Sin embargo, la zonificación primaria por cada delegación es diferenciada, por un lado están las delegaciones del Sur-Oriente en las que 86% es de conservación ecológica mientras que 14% es urbano. En el otro extremo están las zonas Centro y Oriente con 100% y 94% urbano respectivamente. Y la Zona Norte con 89% urbano y 11% de conservación ecológica (ver cuadro 4).

El valor agregado censal bruto lleva, al igual que los escenarios de población y densidad, a una situación de diversidad y heterogeneidad entre las delegaciones del DF que tuvieron un PIB *per cápita* mensual de $ 7 925. Para las delegaciones en las zonas de desarrollo se presenta un escenario desigual en dos polos opuestos de calidad de vida. La zona con mayor dinamismo económico y bienestar lo representa, por mucho, la Zona Centro, con un PIB *per cápita* mensual de $ 27 249; destaca Cuauhtémoc con $ 49 037 mensuales. En el otro extremo se encuentra la Zona Sur-Oriente con $ 1 103 mensuales, siendo Milpa Alta y Tláhuac las que representan el menor PIB *per cápita* mensual del DF con $ 223 y $ 667 mensuales, respectivamente.

Cuadro 3

Densidad por zonas y delegaciones hab/ha. 1980-2010

Zonas y delegaciones	1980	1990	2000	2010	Crecimiento 2000-2010
Zona Centro	**206**	**154**	**137**	**137**	**0**
Cuauhtémoc	205	153	135	145	9
V. Carranza	207	155	138	129	-10
Zona Norte	**192**	**158**	**149**	**142**	**-7**
Azcapotzalco	181	143	132	125	-8
G. A. Madero	204	173	166	159	-7
Zona Oriente	**181**	**165**	**170**	**166**	**-4**
Iztacalco	245	192	177	165	-12
Iztapalapa	117	138	164	168	4
Zona Suroriente	**57**	**73**	**104**	**123**	**19**
Tláhuac	51	72	106	126	20
Xochimilco	87	108	148	166	18
Milpa Alta	32	38	58	78	20
DF	**135**	**126**	**132**	**136**	**4**

Fuente: INEGI, Censos de Población y Vivienda, 1980-2010.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 43 11/11/11 14:33

Cuadro 4

Zonificación primaria por zona de desarrollo y delegación 2010						
Zonas de Desarrollo	Superficie Total	Superficie % Zona	Superficie Suelo Conservación	% SC Zona	Superficie Suelo Urbano*	% SU Zona
Oriente	**13 997**	**100**	**852**	**6.09**	**13 145**	**93.91**
Iztapalapa	11 667	83.35	852	6.09	10 815	77.27
Iztacalco	2 330	16.65	0	0	2 330	16.65
Norte	**12 039**	**100**	**1 273**	**10.58**	**10 766**	**89.43**
Azcapotzalco	3 330	27.66	0	-	3 330	27.66
G.A. Madero	8 709	72.34	1 273	10.58	7 436	61.76
Suroriente	**49 427**	**100**	**42 382**	**85.75**	**7 045**	**14.25**
Xochimilco	12 518	25.33	10 012	20.26	2 506	5.07
Tláhuac	8 535	17.27	5 675	11.48	2 860	5.79
Milpa Alta	28 375	57.41	26 695	54.01	1 680	3.40
Centro	**6 586**	**100**	**0**	**0**	**6 586**	**100**
Cuauhtémoc	3 244	49.26	0	0	3 244	49.26
V. Carranza	3 342	50.74	0	0	3 342	50.74
Total Zonas	**82 049**	**100**	**44 507**	**54.24**	**37 542**	**45.76**
Total DF	**148 655**	**0**	**83 473**	**56.15**	**65 182**	**43.85**

*Incluyendo áreas verdes y asentamientos humanos irregulares.

Fuente: Elaboración PUEC con datos de CORENA 1999, PGDUDF-SEDUVI 2003, Programas Delegacionales 2005-2010.

La baja aportación de valor agregado al PIB del DF de la Zona Sur-Oriente –y en particular de las delegaciones Milpa Alta y Tláhuac–, se debe, entre otros factores, a la baja industrialización, a una mayor presencia del sector primario tradicional de subsistencia y a una creciente actividad económica informal. El caso de Xochimilco, que cuenta con una industria química que aporta alrededor de 10 mil millones de pesos anuales y la actividad del sector primario es menor en términos reales que la de Milpa Alta, eleva el PIB *per cápita* a $ 1 705 mensuales.

La Zona Norte obtuvo un PIB *per cápita* de $ 2 504 mensuales, mientras que el Oriente $ 1 992 mensual. Lo que las ubica por arriba de la Zona Sur-Oriente y por debajo de las zonas Centro y Norte. Destaca en esta zona los $ 4 989 mensuales de Iztacalco, también es de resaltar que Iztapalapa se encuentra por debajo de Xochimilco, con $ 1 349 mensuales. Esta diferencia se debe a que la Zona Oriente es impulsada por Iztacalco (ver cuadro 5).

Por último, para planear un escenario del desarrollo urbano y la calidad de vida,[2] se tendrían que considerar los efectos del cambio climático –de manera particular los efectos de las *islas de calor*–. El Centro de Ciencias de la Atmósfera de la UNAM estima para el 2100 un incremento de 1.08 °C en la temperatura media anual del DF. Con una distribución delegacional en *islas de calor* que van desde 1.87 °C hasta 0.43 °C.

En las zonas en cuestión se tendrá un escenario con incremento promedio anual en la temperatura de 1.23 °C, para finales del siglo. Destacará la Zona Norte con 1.72 °C, en donde la delegación Gustavo A. Madero alcanzará la más alta temperatura con 1.87 °C; al igual que esta, la Zona Centro se ubicará por arriba del promedio del DF, de tal modo que la delegación Cuauhtémoc alcanzará 1.69 °C; las zonas Oriente y Sur-Oriente estarán por debajo de la temperatura promedio anual del DF, esto es: entre 0.60 °C, Milpa Alta, y 0.71 °C, Iztacalco. Cabe destacar que de estas dos zonas, Iztapalapa es la única delegación que estará por arriba del promedio anual de la ciudad, con 1.14 °C (ver cuadro 6).

Zona de Desarrollo Oriente: dos realidades diferentes, Iztapalapa e Iztacalco

La Zona de Desarrollo Oriente está integrada por las delegaciones Iztacalco e Iztapalapa y pertenece al primer contorno de la Ciudad de México, en el que se encuentran las delegaciones Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa y Gustavo A. Madero. Iztacalco es la delegación más pequeña del DF y la segunda zona industrial; destacan en su territorio equipamientos como el Palacio de los Deportes, la Magdalena Mixiuhca y el Foro Sol. Iztapalapa –la delegación más poblada del DF– se distingue por sus manifestaciones culturales diversas, desde la representación anual de la crucifixión, hasta el Faro de Oriente, alternativa cultural de vanguardia para los jóvenes.

[2] El método consiste en modelar en función de la población, el cambio de la temperatura local causado por la isla de calor. Cuando se incrementa la superficie urbanizada por el crecimiento de población y la falta de acciones de mitigación, la temperatura tiende a incrementarse por la escasez de humedad asociada a la vegetación, lo que lleva a un incremento en la velocidad de la condensación del agua y a una precipitación en un tiempo más corto, en una superficie menor con estaciones más calientes y menos húmedas; y más frías y menos húmedas.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 45 11/11/11 14:33

Cuadro 5

Producto interno bruto *per cápita* por zona y delegación 2009					
Zona y Delegación	PBT 2003 (miles), 2009 INEGI	Valor agregado censal bruto (miles)	PIB (anual)	PIB (mensual)	Población 2003
Zona Centro	454 115 412	307 875 699	326 989	27 249	941 548
Cuauhtémoc	416 745 289	290 999 789	588 440	49 037	494 528
V. Carranza	37 370 123	16 875 910	37 752	3 146	447 021
Zona Norte	114 158 842	49 646 425	30 048	2 504	1 652 229
Azcapotzalco	75 781 423	31 006 445	71 877	5 990	431 382
G. A. Madero	38 377 419	18 639 980	15 268	1 272	1 220 847
Zona Oriente	109 953 806	54 238 122	23 906	1 992	2 268 823
Iztacalco	48 121 746	23 995 216	59 863	4 989	400 834
Iztapalapa	61 832 060	30 242 906	16 190	1 349	1 867 989
Zona Suroriente	21 610 805	11 303 038	13 233	1 103	854 159
Tláhuac	4 698 462	2 714 435	8 006	667	339 068
Xochimilco	16 371 413	8 295 591	20 455	1 705	405 558
Milpa Alta	540 930	293 012	2 675	223	109 534
TOTAL DF	**1 470 252 061**	**828 897 783**	**95 105**	**7 925**	**8 715 643**

Fuente: INEGI, Censo Económico 2009.

Cuadro 6

	Proyección incremento temperatura media anual DF 2100
Zona y Delegación	Incrementos en la temperatura media anual por isla de calor (ºC)
Zona Centro	1.64
Cuauhtémoc	1.69
V. Carranza	1.58
Zona Norte	1.72
Azcapotzalco	1.57
G. A. Madero	1.87
Zona Oriente	0.93
Iztacalco	0.71
Iztapalapa	1.14
Zona Suroriente	0.64
Tláhuac	0.67
Xochimilco	0.64
Milpa Alta	0.60
TOTAL DF	**1.08**

Fuente: Centro Virtual de Cambio Climático de la Ciudad de México, Centro de Ciencias de la Atmósfera, UNAM, 2011.

El crecimiento poblacional y el avance de la urbanización en Iztacalco e Iztapalapa han generado zonas con dificultades de integración en la estructura urbana, tanto en el sentido norte-sur como en el oriente-poniente, problemática que se agudiza por la saturación y la confluencia vehicular.

En 2010, Iztapalapa contó con 1 815 786 habitantes e Iztacalco con 384 326 habitantes, que representaron casi una cuarta parte de la población total del Distrito Federal. De acuerdo con EVALUA-DF (2008), 86.1% de la población de Iztapalapa y 44.8% de la población de Iztacalco habitan en colonias que presentan un grado de desarrollo social bajo y muy bajo. Esto significa que la mayoría de su población se encuentra en condiciones de pobreza (estimada mediante el Método de Medición Integrada de la Pobreza).

Adicionalmente, Iztapalapa es considerada como la segunda delegación con el mayor porcentaje de población que percibe ingresos inferiores a los dos salarios mínimos, lo que perfila a esta zona como una de bajos ingresos y rezago tanto económico como social (EVALUA-DF, 2008). La población infantil de 3 a 14 años que no asiste a la escuela representa 6.4% de la población y sólo estudia 47.8% de la población juvenil de 15 a 24 años (INEGI, 2010). En este contexto, se plantea retener a la población con la generación de fuentes de empleo, espacios educativos, centros comerciales y recreativos, para incrementar el nivel de vida de los pobladores.

En 2008, la estructura económica de las delegaciones contó con 94 017 unidades económicas, en el Distrito Federal representó 24.6% del total, y 17.4% le correspondió a Iztapalapa. Sin embargo, en conjunto estas delegaciones sólo aportaron 4.7% del valor agregado en el año mencionado, lo que puede mostrar su baja productividad. En general, prevalecen las micro y pequeñas em-

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 47 11/11/11 14:33

presas; cerca de 60% de estos establecimientos económicos se dedican a actividades comerciales, mientras que a los servicios, aproximadamente 30%. En 2010, la población económicamente activa de estas delegaciones fue de 967 613 personas, con una tasa de desocupación de 8.3% y una población ocupada de 918 882 (32% del total del DF), de la cual 35.2% se empleó en el sector informal y el 7.9% estaba sub ocupada.[3]

Respecto a la marginación y la pobreza, en las delegaciones mencionadas existen 661 Áreas Geo-estadísticas Básicas (AGEB) de las cuales 55 tienen un alto grado de marginación urbana; de éstas, 48 están en Iztapalapa. En términos de pobreza, en 2005, al menos en las delegaciones Tláhuac e Iztapalapa, más del 40% de la población se considera por debajo de la línea de pobreza patrimonial, situación que incluso empeoró con respecto al año 2000.[4] De igual forma, Iztapalapa tiene rezago educativo en varios rubros, entre ellos el analfabetismo, pues su porcentaje es mayor al promedio; además, sólo 22% de la población mayor de 15 años cuenta con educación media superior, lo que la coloca también por debajo de la media en el Distrito Federal. Por otro lado, el Índice de Desarrollo Humano sitúa a este polo en una posición de rezago, ya que en 2003, Iztapalapa se ubicó en el lugar 14, mientras que la delegación Iztacalco se colocó en la octava posición.

El escenario es aún más complejo, dado que Iztapalapa se ha caracterizado por la falta de planeación urbana y un incremento exponencial de su población. Esto último la convierte en una ciudad en sí misma: por ejemplo, en 2010 se registraron 1 815 786 habitantes, que corresponden a 20.5% de la población del Distrito Federal. El sector de jóvenes y adultos representó 64% de la población, lo cual hace necesario que se planee el aprovechamiento de este bono demográfico. Sobre todo cuando se proyecta que, para el 2020, el grupo de edad de 25 a 49 años será más del 50% de su población. En Iztapalapa prevalecen las micro y pequeñas empresas, 60% de actividades son comerciales y 30%, de servicio, y todas ellas se caracterizan por tener baja productividad, por lo que es la segunda delegación con el mayor porcentaje de población que recibe ingresos inferiores a los dos salarios mínimos. Las personas dedicadas al comercio informal alcanzan 35% de la población total.

Como se mencionó, un factor que tendrá efectos en la calidad de vida y en el incremento en la pobreza es el cambio climático, que debe enfrentar políticas locales dirigidas a atenuar los efectos de las *islas de calor* y los gases de efecto invernadero, como se destacó en el Foro y las consultas a los Comités Ciudadanos; con la mejora de las estrategias bioclimáticas mediante la atención de las áreas verdes y recuperación del suelo de conservación. Esto puede contrarrestar parcialmente los incrementos de las temperaturas causados por el cambio climático y la pérdida de suelo de conservación y áreas verdes. Iztapalapa tiene actualmente 101 asentamientos humanos irregulares en 24.49 ha; cuenta con dos reservas ecológicas, el Cerro de la Estrella (122 ha) y Sierra Santa Catarina (748 ha), y 665 ha de áreas verdes y espacios abiertos. Respecto a Iztacalco, esta demarcación tiene 46.6 ha de áreas verdes y espacios abiertos.

Desarrollar una visión de mediano y largo plazo permitiría establecer criterios de sustentabilidad para la zona al aplicar una

[3] De acuerdo al segundo trimestre de 2010 de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE).

[4] Con base en datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

especie de *acupuntura urbana* en barrios, pueblos y unidades habitacionales, para recuperar y rehabilitar los espacios abiertos, áreas verdes y suelo de conservación, en particular el Cerro de la Estrella y Sierra Santa Catarina.

Zona de Desarrollo Norte: la interacción entre Azcapotzalco y Gustavo A. Madero

Las delegaciones Azcapotzalco y Gustavo A. Madero pertenecen al primer contorno de la Ciudad de México y representan 18.1% de la población del Distrito Federal; en términos de territorio tienen solamente 8.2%. En 2010 se registró una población de 414 711 habitantes en Azcapotzalco y 1 185 772 habitantes en Gustavo A. Madero. Ambas delegaciones han expulsado en estos últimos 10 años a 76 067 personas, principalmente a la periferia de la ciudad y ZMCM. Gustavo A. Madero ha tenido un avance de la urbanización periférica de asentamientos irregulares en suelo de conservación y riesgo como Sierra Guadalupe, El Tepeyac y La Armella.

Azcapotzalco es una de las delegaciones más importantes en cuanto a industria y comercio se refiere, mientras Gustavo A. Madero cuenta con infraestructura y equipamiento; destacan La Villa, la Calzada de los Misterios y el IPN, en Zacatenco. El 37.8% de la población de Azcapotzalco y 60.7% de la población de Gustavo A. Madero viven en colonias cuyo Índice de Desarrollo Social es bajo y muy bajo. La población infantil de 3 a 14 años que no asis-

Comerciantes ambulantes sobre calles y avenidas. Antiguo rastro de Ferrería, delegación Azcapotzalco, DF.

Comercio informal como medio de autoempleo y mecanismo de subsistencia. Calle Juan Diego, Basílica de Guadalupe, delegación Gustavo A. Madero, DF.

te a la escuela constituye 7.8% de la población en este rango de edad, mientras que la población juvenil que estudia representa sólo 53% (INEGI, 2010).

Azcapotzalco y Gustavo A. Madero ocupan el quinto y sexto lugar, respectivamente, dentro de las delegaciones con menor desigualdad en el Distrito Federal; de este modo, registran un índice de Gini promedio de 0.41 (CONAPO, 2005). Respecto al desarrollo social en estas demarcaciones, cabe mencionar que su grado de marginación urbana es bajo, debido a que el mayor número de AGEB se encuentra este estrato de marginación.[5] Aunado a lo anterior, las delegaciones Azcapotzalco y Gustavo A. Madero ocupan el sexto y doceavo lugar, respectivamente, en el Distrito Federal de acuerdo al Índice de Desarrollo Humano para 2004. En este contexto, se propone generar las condiciones para retener a la población mediante la creación de fuentes de empleo, medios educativos, de capacitación, centros comerciales y de entretenimiento.

En el entorno económico, la delegación Gustavo A. Madero registró 11.6% del total de las unidades económicas del Distrito Federal y Azcapotzalco, 4.5% en 2008, lo que representa 16% de las empresas en la entidad (INEGI, 2009). En materia de creación de empleo, entre 2003 y 2008, Azcapotzalco generó 148 800 puestos de trabajo. Esto significa que fue la delegación que más empleos generó, sobre todo en los servicios de apoyo a los negocios. Mientras que la Gustavo A. Madero creó 11 323; destacan en este punto las actividades comerciales, que la ubican en la octava posición.

[5] Se considera la metodología del CONAPO, que estratifica la marginación en cinco niveles: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo.

Por lo que respecta a la generación de valor agregado, la delegación Azcapotzalco, en 2008, se situó en el quinto lugar dentro de las delegaciones con mayor participación en el Distrito Federal, con 8%; mientras que Gustavo A. Madero en conjunto sólo aportó 2% (INEGI, 2009). Con base en el índice de especialización productiva, se observa que la delegación Azcapotzalco se enfoca a la producción manufacturera, básicamente en la industria alimentaria: elaboración de pan, galletas, botanas y concentrados en polvo y jarabes. Por su parte, la delegación Gustavo A. Madero se especializa en el comercio al por menor.

En Azcapotzalco se observa que se ha tenido el mayor porcentaje de actividad manufacturera del Distrito Federal, y este sector ha ocupado la mayor cantidad de población. La zonificación de áreas industriales cubre 23% de la superficie delegacional y en equipamiento abarca 8%. Destacan aquí áreas del Antiguo rastro de Ferrería y las zonas de la terminal de Pantaco, el predio de la refinería y el área de industrial Vallejo; en este último sitio se podría impulsar el reciclamiento de los usos industriales. No sólo se deben fomentar y consolidar centros, subcentros, centros de barrio y corredores, sino también aprovechar los inmuebles históricos para la cultura y recreación; asimismo, incorporar acciones de arqueología industrial.

En la Gustavo A. Madero, el comercio y los servicios representan la mayor proporción de actividades económicas, después, le sigue la actividad manufacturera. Sin embargo, esta delegación cuenta con zonas muy diferenciadas. Por un lado, el área de Cuautepec está dedicada básicamente a uso habitacional, en la que se desarrollan actividades económicas, pero de jerarquía secundaria; por otro lado, se encuentra el área de Zacatenco, en la que destaca el IPN, que tiene sinergia con Azcapotzalco, Tlalne-

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 50 11/11/11 14:33

pantla y Ecatepec, dado que resultan importantes las áreas que han tenido uso de suelo industrial, en la zona de La Villa los remanentes de las áreas industriales se pueden aprovechar para nuevas industrias de tecnología limpia, priorizando las actividades económicas sobre el desarrollo de los proyectos de uso habitacional.

La delegación Gustavo A. Madero tiene actualmente 16 asentamientos humanos irregulares en 28.39 ha y cuenta con 1 393.4 ha de espacios abiertos y áreas verdes, siendo la de mayor superficie en este rubro del total de las zonas propuestas. Azcapotzalco cuenta con 96.6 ha de espacios abiertos y áreas verdes; ocupa el séptimo lugar de las nueve delegaciones propuestas. Como ya se señaló inicialmente es muy importante rehabilitar y recuperar estas 1 490 ha de espacios abiertos y áreas verdes que eviten que esta zona se convierta, en este siglo XXI, en la de mayor temperatura promedio anual en el Distrito Federal.

Los Foros y la consulta a los Comités Ciudadanos establecieron la prioridad de prevención y vigilancia de las áreas protegidas, para evitar los asentamientos irregulares.

Zona de Desarrollo Sur-Oriente: Patrimonio histórico cultural y natural. Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac

La tercera zona identificada es la Sur-Oriente del Distrito Federal, que comprende las delegaciones Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac y en la que vive 10.23% de la población total capitalina. La delegación Xochimilco cuenta con 415 007 habitantes, Tláhuac con 360 265 y Milpa Alta con 130 582. Pertenecen al segundo contorno de la Ciudad de México las delegaciones Tláhuac y Xochimilco, mientras que Milpa Alta se ubica en el tercero.

Las tres delegaciones se encuentran en la zonificación primaria del Plan de Manejo de la UNESCO para el sitio patrimonio cultural de la humanidad Centro Histórico de la Ciudad de México y Xochimilco; las chinampas de Tláhuac y Xochimilco son el último reducto de esta cultura chinampera prehispánica que caracteriza la traza urbana de sus barrios y pueblos ribereños. Esta zona, de más de 7 400 chinampas, tiene una superficie 722 ha. Contiene 2% de la biodiversidad mundial, con 313 especies (18 anfibios, 36 reptiles, 212 aves y 26 especies de mamíferos, 21 de peces), de los cuales existen 10 endemismos, en una superficie de 2 522.43 ha.[6]

La población infantil de 3 a 14 años que no asiste a la escuela representa 8.8% de este sector social, y estudia sólo 49% de la población juvenil de 15 a 24 años. Es una zona habitada por sectores de muy bajos ingresos, los cuales viven en asentamientos populares constituidos por viviendas precarias y con servicios públicos de baja calidad.

La totalidad de la población de Milpa Alta habita en colonias cuyo Índice de Desarrollo Social es muy bajo, en tanto que 89.9% de la población de Tláhuac y 78.8% de Xochimilco viven en colonias con Índices de Desarrollo Social bajos y muy bajos.

La zona tiene una gran importancia en el contexto metropolitano por ser una de las principales fuentes generadoras de agua para la Ciudad de México y por contar con grandes áreas de conservación. La delegación Xochimilco se perfila como un polo para

[6] De acuerdo con el Primer Censo de productores y chinampas. Méndez Cárdenas Sergio; Censo de productores y chinampas, 1999-2000. Reporte de Investigación UAM-X y Romero y Méndez (coord.); y, Catálogo de chinampas, UAM-Miguel Ángel Porrúa-Cámara de Diputados, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 51 11/11/11 14:33

el desarrollo de las actividades turísticas,[7] ya que en 2010 se ubicó dentro de los principales destinos en este rubro.

La zona de desarrollo Sur-Oriente se ha caracterizado por un crecimiento dispar con respecto a la entidad; por ejemplo, con base en los Censos Económicos 2009, en términos de Valor Agregado Censal Bruto (VACB), el polo presentó una variación promedio de sólo 0.17% mientras que su participación en el VACB de la entidad fue de apenas 1.37%,[8] muy por debajo de la aportación de las cuatro delegaciones mejor posicionadas,[9] que en promedio aportaron 17.1% cada una y que, en conjunto, en 2008 representaron 68.4% del VACB del DF (INEGI, 2009).

En términos poblacionales, la Zona Sur-Oriente concentraba en 2010[10] tan sólo 10.2% de la población total del DF. En conjunto las tres delegaciones tuvieron 905 854 habitantes. Cabe recalcar que, en 2010, Milpa Alta fue la demarcación con la menor densidad poblacional en el DF con 78 habitantes por hectárea, después le sigue Tláhuac con 126 y Xochimilco con 166 (ver mapa 6). Adicionalmente, en el polo Sur-Oriente existe un predominio de suelo destinado a la conservación, dejando en un segundo plano al uso urbano, sobre todo en lo que concierne a Milpa Alta).[11]

[7] De acuerdo con el Perfil del Turista que visita la Ciudad de México, reporte mensual, noviembre, 2010.

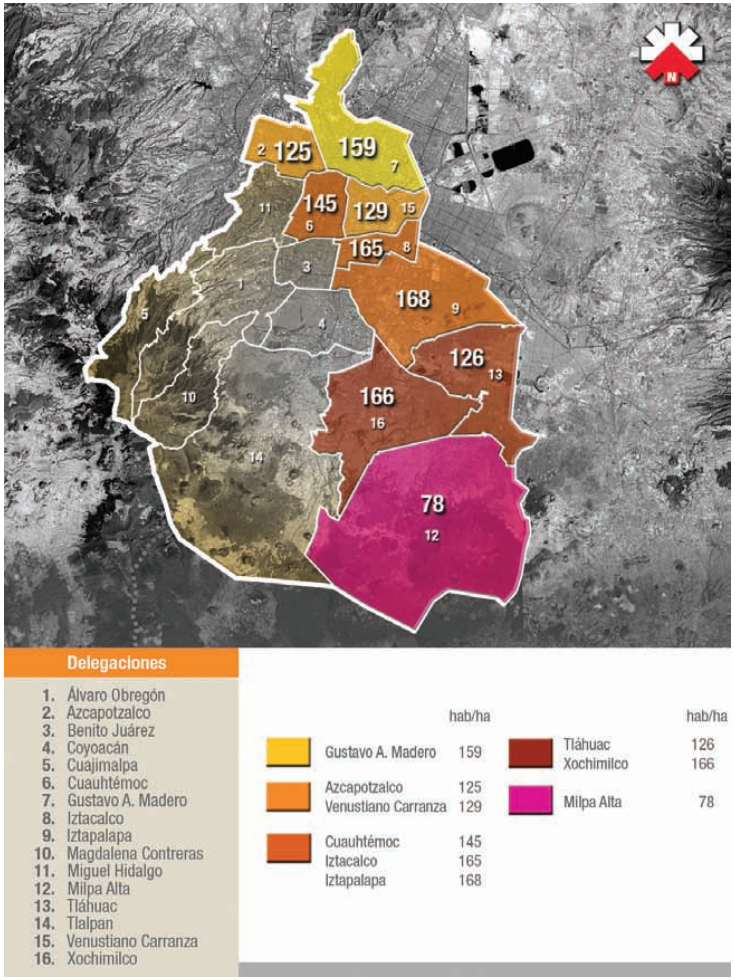
[8] La participación de Xochimilco en 2008 fue de 1.33%, mientras que la de Milpa Alta fue de 0.04%.

[9] Miguel Hidalgo (22.63%), Cuauhtémoc (21.81%), Benito Juárez (12.59%) y Álvaro Obregón (11.42%).

[10] De acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010.

[11] En promedio sólo 11.81% del territorio de las dos delegaciones es de uso urbano. En el caso particular de Milpa Alta es de apenas 2% del total de su superficie.

Mapa 6
Densidad de población, 2010



Fuente: Censo de población y Vivienda, 2010.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 52 11/11/11 14:33

Por otro lado, resulta conveniente mencionar el caso de Xochimilco, que presenta constantes presiones de fraccionamiento irregular[12] de asentamientos humanos con complejas y diversas problemáticas de ocupación, como crecimientos desordenados en zonas comunales y ejidales, en que el suelo no es apto para el desarrollo urbano, por lo que se carece de servicios básicos, y además se trata de un suelo con alto valor ambiental.

Si se consideran los resultados del Índice de Desarrollo Humano (IDH) calculado por el PNUD en 2004, en el DF los valores obtenidos por el polo son relativamente bajos: por un lado, la delegación Xochimilco se situó en el 13° lugar, mientras que Milpa Alta quedó en la última posición (PNUD, 2004). Ahora bien, bajo la óptica del concepto de ingreso por habitante, el promedio del polo Sur-Oriente resultó ser de 7 852 dólares para el año 2004 en paridad de poder de compra (PPC), contrastando claramente el caso de Milpa Alta con un ingreso de 5 963 dólares por habitante en PPC, siendo éste el más bajo del Distrito Federal. El perfil productivo de la región se caracteriza, básicamente, por la especialización en el sector manufacturero y comercial (referente al comercio al por menor). No obstante, los servicios comienzan a mostrar una tendencia positiva hacia la especialización; en este contexto resultan de particular interés los servicios relacionados con esparcimiento, alojamiento temporal y preparación de alimentos y bebidas. De esta manera, queda clara la gran potencialidad de estas últimas actividades para el desarrollo económico y social del polo. Asimismo, es conveniente no olvidar el concepto de sustentabilidad para el desarrollo de una estrategia que conlleve a la transición productiva y social, que tenga como fin el incremento de los niveles de calidad de vida.

Así, las condiciones territoriales, demográficas y económicas, han incidido directamente en la conformación del mercado laboral, mismas que han tenido como consecuencia relativamente altos niveles de desempleo, subocupación e informalidad. Si se consideran datos del año 2010,[13] la tasa de desempleo promedio observada para el polo Sur-Oriente fue de 6.9%, cercano al promedio de la entidad (7.4%).[14] La evolución del desempleo ha sido poco alentadora, ya que en el periodo 2005-2010, su tasa se incrementó en 1.05 puntos porcentuales. Por su parte, la subocupación muestra altos niveles para el caso de Xochimilco (12.2%), mientras que en Milpa Alta no fue tan alta (0.3%). Finalmente, la informalidad también es un fenómeno que aparece con niveles preocupantes, debido a que dentro del polo Sur-Oriente la tasa de informalidad es del 31.9%, 4.5 puntos por encima de la observada en el DF. De esta forma, para la ejecución de un plan de desarrollo económico y social, se deben considerar los aspectos laborales como un reflejo de las debilidades productivas del polo.

Se considera que podría incluirse a Tláhuac en el polo de desarrollo Sur-Oriente, por compartir muchas de las características

[12] De acuerdo con el Programa Delegacional de Xochimilco 2005, en el año 2004 existían 300 asentamientos irregulares reconocidos y 291 pequeños núcleos dispersos; en los primeros habitaban 133 523 personas (aproximadamente 25 898 familias); en los segundos, una población aproximada de 4 035. El total de la población de los primeros representa 46.56% del total de la Delegación, y 2.15% los segundos; por lo que uno de cada tres habitantes de Xochimilco vive en un asentamiento irregular.

[13] De acuerdo a la ENOE del INEGI, segundo trimestre 2010.

[14] Xochimilco presentó una tasa de desocupación de 8.3%, mientras que la de Milpa Alta fue de 5.5%.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 53 11/11/11 14:33

naturales con las delegaciones de Xochimilco y Milpa Alta. Cabe recordar que estas delegaciones representan una zona muy importante de desarrollo y rescate de humedales y chinampas; forman parte del patrimonio de la humanidad y contienen zonas de monumentos históricos. Por lo que en esa lógica se tiene que plantear la restructuración de la zona. De ahí que se deba poner en el centro del debate la calidad de vida y la política de medio ambiente. La importancia de la zona Sur-Oriente del Distrito Federal en el contexto metropolitano radica en que es fuente generadora de agua para la Ciudad de México y cuenta con grandes áreas de conservación.

Respecto a Xochimilco, esta demarcación sigue creciendo, aunque tal dinámica está limitada por las áreas protegidas. Asimismo la delegación concentra 4% de la biodiversidad del país y posee un patrimonio cultural milenario, lo que la convierte en un territorio emblemático para el planeta. Cabe recordar que en la década de los años ochenta se concibió un plan de rescate ecológico para Xochimilco, mismo que, por sus características, fue eti-

Nuevo embarcadero de Nativitas, delegación Xochimilco, DF.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 54 11/11/11 14:33

quetado como un desarrollo Walt Disney, sobre todo porque no consideraba a la comunidad ni los ejidos ni las pequeñas comunidades de productores. En esa ocasión se dieron protestas y movimientos muy fuertes que desembocaron en un programa de rescate muy diferente al que se tenía planeado. Ahí tuvo su origen la expropiación del ejido de San Gregorio y Xochimilco; finalmente, en 1992 se declaró el área natural protegida. No obstante, han existido otros proyectos que tomaron como ejes el agua y las chinampas, los centros históricos y el patrimonio intangible; también las actividades productivas y la valoración del patrimonio cultural y natural mediante un programa de educación. Un ejemplo de ello han sido los programas de manejo del área natural protegida (UNESCO, 2006) y la cantidad de propuestas contrarias a los proyectos tipo enclave, que fragmentan la población.

Entre las principales actividades económicas de Xochimilco está la turística y el comercio de plantas y flores. El atractivo para el turismo radica en que se puede navegar a bordo de embarcaciones o "trajineras" para cruzar los canales y las chinampas, los cuales dan lugar al paisaje agrícola que caracteriza a la delegación. En las zonas elevadas existen zonas boscosas, en las que se encuentran pinos, acotes, madroños, cedros, ahuehuetes, tepozanes. En los pequeños cerros hay capulines, eucaliptos, alcanfores, jacarillas, pirules y chicalotes. Algunos de estos rasgos naturales también son compartidos por la delegación Tláhuac. De hecho, en 2006, se delimitó la poligonal del área protegida de la zona de monumentos y sitios históricos de Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta, y se incluyó la Laguna del Toro, Cuauhilama y los humedales de Tláhuac. De esta manera, 3 204 ha del territorio de Tláhuac forman parte del contorno de sitios de la cuenca de Xochimilco. Se trata de San Pedro Tláhuac, San Andrés Míxquic, las zonas chinamperas de estos poblados, los humedales de Tláhuac y San Juan Ixtayopan.

Milpa Alta también se caracteriza por sus paisajes rurales. El año 2000 esta delegación obtuvo 78% de la producción nacional de nopal, en 7 500 ha de cultivo. En torno a esta producción nopalera se ha desarrollado la industria alimentaria y se motivó la búsqueda de tecnologías para la elaboración de otros bienes no alimenticios hechos a base de nopal, como el jabón. También se ha propiciado el desarrollo del comercio: las autoridades locales han creado un mercado específico para el nopal. En este tenor, es importante considerar la derrama económica derivada de los festivales gastronómicos que se realizan en la delegación, como la Feria del Mole, la Feria de Atocpan y la Feria del Nopal, en Villa Milpa Alta.

Por último, esta zona concentra 756 asentamientos humanos irregulares en 1 288 ha lo que representa 54.5% de la superficie irregular en suelo de conservación y áreas naturales protegidas, del que destaca Xochimilco con 591 asentamientos irregulares en 474.2 ha, seguida de Milpa Alta, con 122 asentamientos irregulares en 403.1 ha. Considerando que este crecimiento ha mantenido una tasa promedio anual de 7.9%, en los últimos 25 años, los efectos del aumento en la temperatura delegacional se incrementarán a finales del siglo XXI, 0.64 °C con los efectos correspondientes en la agricultura de temporal y chinampera (ver cuadro 7).

A lo anterior, hay que sumar que la zona cuenta con 420 ha de espacios abiertos y áreas verdes, se recibieron con un alto grado de aceptación las propuestas de los Foros Ciudadanos y la consulta a los Comités Ciudadanos en el sentido de recuperar, rehabilitar y conservar las áreas naturales protegidas, el suelo de conservación, los espacios abiertos y áreas verdes, lo que se acre-

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 55 11/11/11 14:33

centará en la medida que se genere empleo y mejore la calidad de vida de las personas.

Cuadro 7

Asentamientos humanos irregulares DF 2010 (Número y superficie ha)				
Delegación	Asenta-mientos Irregulares	ha	% AHI	% ha
Álvaro Obregón	14	18.25	1.29	0.77
Gustavo A. Madero	16	28.39	1.47	1.20
Iztapalapa	101	24.49	9.27	1.04
Magdalena Contreras	16	24.26	1.47	1.03
Milpa Alta	122	403.18	11.20	17.05
Tláhuac	43	411.00	3.95	17.38
Tlalpan	186	980.74	17.08	41.48
Xochimilco	591	474.24	54.27	20.06
Total Irregular 2000-2010	**1 089**	**2 364.55**	**100.00**	**100.00**
Total Irregular estimado (real)		**3 330.60**		

Fuente: Elaboración PUEC con datos de CORENA 2010 y *Convenios de Crecimiento Cero Delegaciones* 2010.

Zona de Desarrollo Centro: Patrimonio histórico cultural e inseguridad. Cuauhtémoc y Venustiano Carranza

Las dos delegaciones que conforman esta zona son Cuauhtémoc y Venustiano Carranza, las que en 2010 registraban 531 831 habitantes y 430 978, respectivamente. Ambas representan 10.9 % de la población del Distrito Federal y constituyen la Ciudad Central del esquema metropolitano correspondiente al Plan de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Comparten la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad de la UNESCO de 1987, junto con Xochimilco. Son sede de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial; nacional y local, además de concentrar la mayor actividad económica del DF. Como ya se mencionó, Cuauhtémoc es la delegación que cuenta con el mayor PIB *per cápita*, con más de 49 mil pesos mensuales.

No obstante, 57.1% de la población de Venustiano Carranza y 21.4% de Cuauhtémoc habitan en colonias cuyo Índice de Desarrollo Social es bajo y muy bajo. El 7.2% de la población infantil de 3 a 14 años no asiste a la escuela y estudia sólo 53% de la población de 15 a 24 años.

De acuerdo con los censos económicos de 2004 y 2009, la delegación Cuauhtémoc tuvo la mayor pérdida en cuanto al peso relativo del valor agregado en el DF, ya que disminuyó 13.3 puntos porcentuales, lo que situó su participación en 21.81% para el año 2008. Por otra parte, fueron creadas un total de 2 938 empresas, que crecieron 12.1% en el periodo considerado; prevalecieron las pequeñas empresas, ya que en promedio se emplearon 9.32 personas por unidad económica. En 2008, el personal ocupado que laboraba en la delegación representó 18.6% del DF, con 614 547 personas. Por otra parte, esta delegación registró una tasa de em-

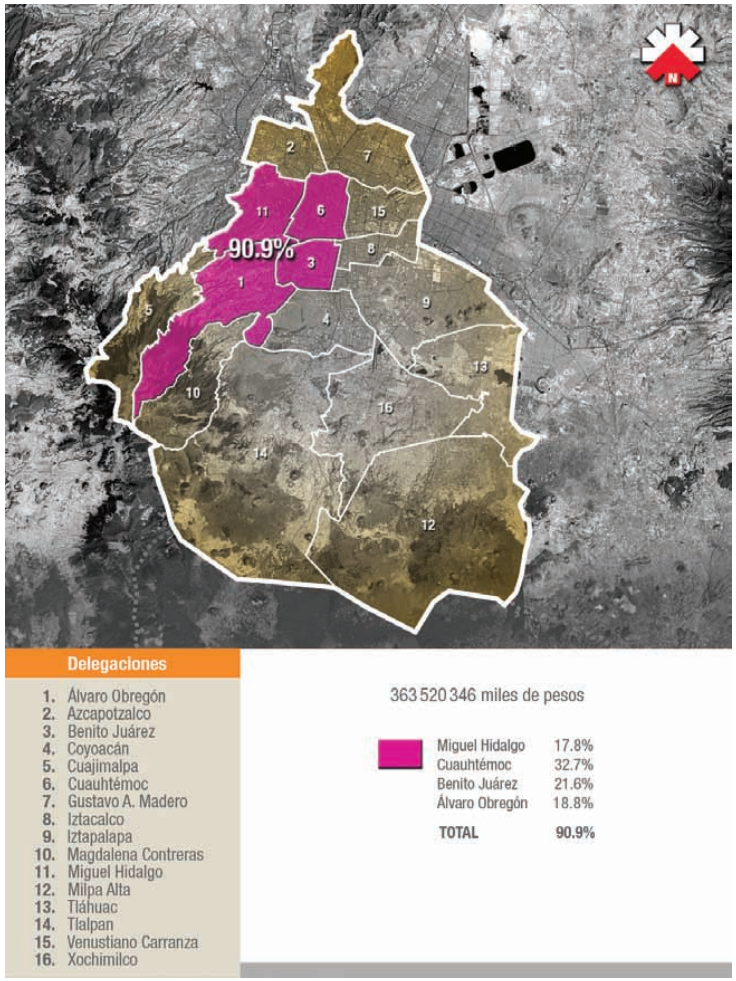
Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 56 11/11/11 14:33

pleo informal de 27.7% y de desempleo de 10.4%. En la delegación, 91% de las unidades económicas, el empleo, y el valor agregado, se concentró en el sector terciario; sin embargo, la productividad media del sector fue de 0.24 millones de pesos por trabajador, esto es, inferior a la del sector secundario, que fue de 12.8 millones (INEGI, 2004 y 2009).

En 2008, 50.1% de las unidades económicas de la delegación Cuauhtémoc se concentraron en el comercio al por menor y sólo 0.9% en el esparcimiento, cultura y deportes, y otros servicios recreativos. En dichos sectores económicos se generaron el 3.8% y 0.8% del total del valor agregado de la delegación, respectivamente. En contraste, fue el sector relacionado con los servicios financieros el que concentró poco más de 50% de la generación de valor agregado (ver mapa 7). La delegación Venustiano Carranza concentró 69.3% de su Valor Agregado (VA), 27.3% del personal ocupado y 1.3% de las unidades económicas en los servicios de transporte, correos y almacenamiento, sector en el cual se especializa. Por su parte, el sector de comercio al por menor concentró 8.3% del VA, 24.9% del empleo y 57.7% de las unidades económicas. La delegación obtuvo una tasa de empleo informal de 27.2%, y de desocupación de 6.4% en el año 2010 (INEGI, 2004 y 2009).

De acuerdo con estadísticas de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, la delegación Cuauhtémoc reportó un promedio de 78.9 averiguaciones previas diarias en 2010, lo que sumó un total de 28 604 en el año; esto situó a la delegación como la segunda con mayor número de averiguaciones previas registradas en el año. Las colonias Doctores, Morelos y Buenos Aires, en conjunto tienen 18% de averiguaciones previas de la delegación, y ocupan el segundo, séptimo y vigésimo quinto lugar

Mapa 7. Servicios financieros y seguros. Valor Agregado censal bruto (2008)



Fuente: INEGI, Censo Económico, 2009.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 57 11/11/11 14:33

en número de averiguaciones. La tasa delictiva de la delegación Cuauhtémoc fue la más alta del Distrito Federal con 574.5 puntos en 2010; es decir, 352.7 puntos por arriba de la tasa media del Distrito Federal, lo que colocó a la delegación como la de mayor número de averiguaciones previas por cada mil habitantes (PGJDF, 2010). Por su parte, la delegación Venustiano Carranza obtuvo una tasa delictiva de 305.2 puntos, 83.4 puntos por arriba de la media del Distrito Federal, que la ubicó como la cuarta demarcación con mayor tasa en este rubro. De esta forma, la delegación registró 35.26 averiguaciones promedio diario, y un total de 12 840, lo que la sitúa como la séptima delegación con mayor número de averiguaciones.

La economía de las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza está principalmente terciarizada; prevalecen altos niveles de desempleo y ocupación informal de ciertos grupos en condiciones de desventaja y exclusión, desprovistos de todo derecho laboral. Estas prácticas denominadas comercio informal, tienen una gran repercusión en la zona. También se comentó que en esta área geográfica se presenta la degradación de los lugares públicos, la disputa por el espacio y diferentes formas de violencia urbana. Como resultado de esto, es necesario plantear el desarrollo urbano desde la accesibilidad y disponibilidad de espacios públicos para la ciudadanía.

En las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza 96% y 95%, respectivamente, de las áreas geoestadísticas básicas (AGEB) en 2004 mostraron un grado de marginación bajo y muy bajo. Para la delegación Cuauhtémoc, en 2004, el ingreso *per cápita* medido en PPC fue de 15 630 dólares y 12 110 dólares para Venustiano Carranza. Respecto de los Índices de Desarrollo Humano para las delegaciones consideradas, 0.867 fueron para Cuauhtémoc y 0.846 para Venustiano Carranza, en 2004, colocándolas en las posiciones cuatro y nueve, respectivamente (CONAPO, 2005).

Se trata de delegaciones con economía terciarizada –que es la característica principal del Distrito Federal– y con actividades en las cuales especializan su quehacer económico, comercio y transporte. Ambas muestran indicadores favorables en cuanto al grado de marginación y al Índice de Desarrollo Humano. Sin embargo, son preocupantes los niveles de desempleo, de ocupación informal y de actividad delictiva. Bajo esta perspectiva, deberá elegirse la actividad a desarrollar tomando en consideración las potencia-

Vivienda precaria, calle República de Perú, Centro Histórico de la Ciudad de México, delegación Cuauhtémoc, DF.

lidades y las actividades en las que se especializan ambas delegaciones; se debe procurar, en primer lugar, la atracción de población de aquellas colonias donde la criminalidad o informalidad son elegidas como actividad, y en segundo lugar que procuren amenizar con espacios lúdicos aquellas zonas que son paso obligatorio de personas; esto es, buscar en todo momento que sea mínima la afectación en las vías de comunicación.

En la delegación Cuauhtémoc se localiza el Centro Histórico de la Ciudad de México, cuyas zonas adyacentes enfrentan gran deterioro urbano. No sólo en el corazón de la ciudad antigua, sino también en la periferia se localizan zonas conflictivas como las colonias Buenos Aires, Doctores y Tepito. En este sentido, toda recuperación debe plantear la inclusión social y la calidad de vida de los habitantes. No obstante, estas colonias si bien se encuentran en zonas centrales y en zonas consolidadas en términos urbanos, presentan graves problemas. Por ello es indispensable convertir espacios públicos –como parte del desarrollo urbano– en espacios participativos.

Por lo que se refiere a la educación, en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza se cuenta con una población que en su mayoría ha terminado la educación primaria y secundaria; es decir, cumplen con el ciclo escolar obligatorio de educación básica. De esta manera, en Cuauhtémoc el promedio de escolaridad es de 10.15 años, y en Venustiano Carranza es de 10 años. No obstante, el rezago educativo de la población de 15 años y más en Venustiano Carranza es de 27.5% y en Cuauhtémoc, de 23.5% (INEGI, 2010).

En Cuauhtémoc se observa gran cantidad de escuelas privadas, sobre todo de educación media superior. Para la atención a la población en edad de estudiar la Educación Media Superior (EMS), en el ciclo escolar 2007-2008 el Sistema Nacional de Información de Escuelas (SNIE) refiere la existencia de 12 escuelas públicas y 61 privadas. En 2008, *Prepa Sí* becó al 3.73% de alumnos del total del Distrito Federal que estudia la EMS. Esto ubica a Cuauhtémoc en el lugar 12 del total de las 16 delegaciones (CEGID, 2009).

En Venustiano Carranza, para la atención a la población en edad de estudiar la Educación Media Superior (EMS), en el ciclo escolar 2007-2008, el SNIE informa la existencia de nueve escuelas públicas y siete particulares. En 2008, a través del programa Prepa Sí, se apoyó al 4.28% de alumnos del total del Distrito Federal que estudia la educación media superior. Esto ubica a Venustiano Carranza en el lugar número 10 del total de las 16 delegaciones que se benefician con el programa (CEGID, 2009).

2.2 Propuestas estratégicas

Zona de Desarrollo Oriente

La problemática que implica desarrollar el oriente de la Ciudad de México es muy compleja porque gran cantidad de la población no cuenta con el piso social básico y las condiciones actuales son fruto de descuido estructural. Por ello, si se quiere hacer de ésta una región de clases medias, hay que tener una visión metropolitana y considerar como ejes al desarrollo urbano y a la calidad de vida. Además, es una región que se puede definir como un enclave de pobreza y de marginación en el contexto no sólo del DF, sino de la Ciudad de México en su dimensión metropolitana.

La Zona Oriente es una de las regiones que han quedado al margen de los mejores beneficios del desarrollo urbano, por lo

que hay que tener en cuenta –y dar voz– a las comunidades, en términos de un ejercicio de planeación, no sólo estratégica sino también participativa. En particular, en Iztapalapa se carece de espacios verdes y abiertos, lo que representa uno de los puntos fundamentales para el desarrollo. Por otra parte, esta región es la que más carece de espacios públicos de reunión y de encuentro de sus habitantes. No se debe dejar de lado que esta zona es el espacio en que se despliegan cotidianamente actividades informales. En este sentido, es una zona que se sitúa, por su condición social y cultural, en el centro de una discusión de política urbana como política social y cultural. Los Foros Ciudadanos y la consulta a Comités Ciudadanos marcaron la pauta para impulsar las acciones que a continuación se describen:

- Reciclar y rehabilitar los espacios abiertos, áreas verdes y la vivienda; atender dos aspectos centrales: residuos sólidos y reutilización y captación de agua.
- Emprender acciones intensivas para arborizar y ampliar las áreas verdes, con la finalidad de frenar la desertificación del suelo y contrarrestar la sobreexplotación del subsuelo y el manto freático.
- Crear nuevas centralidades en los barrios, pueblos, colonias y unidades habitacionales, al mismo tiempo que con ello se permite mejorar el paisaje, fortalecer la identidad y espacios de convivencia, que beneficien la salud y los microclimas.
- Impulsar un programa integral de reforestación con especies nativas, en las áreas naturales protegidas del Cerro de la Estrella y Sierra Santa Catarina; crear cinturones de frontera urbana que eviten el crecimiento de los asentamientos irregulares, y establecer convenios de no crecimiento y de impulso de proyectos alternativos ambientalmente responsables en el uso de suelo de conservación.
- Mejorar la calidad educativa de nivel básico y medio superior, así como generar mecanismos para erradicar la deserción escolar para superar las condiciones de la calidad de vida de la población.
- Promover empleos de calidad, reducir la pobreza e involucrar a los actores locales –sociales y empresariales– en cada proyecto productivo y de renovación urbana, a fin de establecer acuerdos con empresas formales que permitan la ampliación de plazas y el mejoramiento de las condiciones de trabajo.
- Impulsar el desarrollo desde una perspectiva metropolitana para mejorar las condiciones sociales y urbanas de la zona, y prever varios aspectos interdependientes, tales como la promoción de actividades de alto valor agregado, acordes a las necesidades particulares de este polo.
- Generar fuentes de empleo, medios educativos y de capacitación, centros comerciales y de entretenimiento.
- Promover encadenamientos productivos que involucren al sector industrial y a las grandes empresas, en función de su mayor capacidad para generar más valor agregado. Apoyar proyectos tales como el *Parque Industrial de Alta Tecnología Cabeza de Juárez*, el cual preveía la instalación de cinco grandes empresas y de varias pequeñas y medianas para realizar procesos complementarios y generar empleos calificados, de calidad, bien remunerados y con seguridad social.
- Modernizar las funciones de la Central de Abastos con una perspectiva de mediano plazo. Para ello, se requiere impulsar un proceso de participación de las organizaciones de comerciantes y de los actores y autoridades locales a fin de elaborar

un proyecto que se incluya en una política integral de abasto. Esta Central representa un importante complejo económico y comercial de la Ciudad de México que genera un gran número de empleos, y requiere de la modernización en las zonas de carga, de las cadenas en frío y de la innovación tecnológica logística, con la finalidad de hacer más eficiente el abasto.

- Ponderar las acciones modernizadoras de tal modo que no deriven en una política excluyente, como ha habido experiencias previas en la Ciudad de México, por lo que debería realizarse un ejercicio de análisis de las realidades de la política de desarrollo urbano y de la experiencia directa de las comunidades locales. Esto se remarca porque la construcción de centros comerciales u otras grandes edificaciones cambia la fisionomía no sólo física, sino también social del territorio. En este sentido, se tiene una repercusión en el valor del suelo, en las actividades humanas y también en dinámicas de inclusión y exclusión social. Es decir, al encarecerse el valor de suelo existen poblaciones que se deben mover porque no pueden continuar viviendo en esas localidades, aunque al mismo tiempo hay otras que llegan al sitio.
- Atender el espacio público y ver qué formas no contractuales de empleo y de ingreso adicional se están llevando a cabo para diseñar políticas de desarrollo urbano vinculadas al tema de lo público, entendido como recurso político, cultural, social y económico, para ejercer la ciudadanía desde la calle, los puntos de encuentro o los puntos de venta informal.
- Considerar al sector industrial y a las grandes empresas como fuentes potenciales de mayor generación de valor agregado, así como de actividades de alta productividad. En este contexto, se considera útil promover encadenamientos productivos con la intención de que en un futuro la integración de actividades conlleve a incrementar el tamaño de las plantas o de su productividad.
- Impulsar un sistema integral de transporte público y promover medidas para disminuir el tiempo dedicado a los traslados en la Ciudad de México para llegar a los centros de trabajo y estudio.
- Utilizar tecnología para que los semáforos den preferencia a las calles de mayor demanda y efectuar una amplia y eficiente señalización en las calles y avenidas.
- Contemplar los comportamientos urbanos frente a los espacios conflictivos de la zona mediante prácticas ciudadanas indebidas (peatones y conductores) y fomentar mecanismos de responsabilidad ciudadana para promover una cultura de la convivencia, responsabilidad y respeto.
- Buscar que las empresas modifiquen sus horarios de trabajo a fin de evitar congestionamiento en hora pico, e impulsar medidas para mejorar las condiciones de transporte de carga.

Zona de Desarrollo Norte

Toda recuperación debe plantear la inclusión social y la calidad de vida de los habitantes. Por ello es indispensable convertir espacios públicos –como parte del desarrollo urbano–, en espacios participativos.

De ahí que los foros y la consulta a los Comités Ciudadanos establecieron la prioridad en estos proyectos:

- Establecimiento de un conglomerado de desarrollo económico basado en un centro de abastecimiento que vincule a los pro-

ductores locales de la industria alimentaria con los comercializadores de la región. Este centro funcionaría como un punto de distribución para el Distrito Federal, el Estado de México y Querétaro, que benefició al comercio al por menor y al por mayor, y que involucraría a los transportistas.

- Apoyar la creación de parques tecnológicos como el Educativo Milenio Ferrería en el cual se desarrolle la investigación y formación de recursos humanos en alta tecnología.
- Evaluación y consolidación del Tianguis de los fierreros en la colonia San Felipe de Jesús, de una longitud de 19 km, ubicado en la zona oriente de la delegación, que requiere servicios, ordenamiento y seguridad para coadyuvar a la actividad económica. Asimismo, se reconoció que en la zona de La Villa de Guadalupe existe la necesidad de reorientar la estructura vial y peatonal, el transporte colectivo y los servicios, consolidar la actividad económica y promover el mejoramiento de barrios, vivienda, equipamientos e instalaciones, así como el ordenamiento y apoyo a las actividades de comercio formal e informal en la zona.
- Plantear la búsqueda de una mejor calidad de vida mediante el uso de "tecnologías limpias".
- Mejorar las condiciones de los centros de transferencia modal de transporte para combatir obstáculos tales como la inseguridad, poca accesibilidad, desorden e irregularidad.
- Impulsar un sistema de transporte público de gran capacidad y de alta velocidad, con algunas estaciones de sur a norte para evitar que la población pierda muchas horas al día en sus traslados.
- Impulsar estrategias para mejorar la distribución de mercancías mediante un programa que contemple centros logísticos para el transporte de carga y corredores urbanos metropolitanos específicos para este tipo de transporte.

Zona de Desarrollo Sur-Oriente

Actualmente las delegaciones de Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac no tienen suficientes fondos para el rescate del patrimonio cultural y natural de la zona. En este sentido, una labor exitosa requiere de cuantiosos recursos, dado que las autoridades no pueden reducir con eficacia las invasiones de terrenos en suelos de conservación por la corrupción y el mercado informal. Con base en esto, un plan objetivo para la preservación del patrimonio cultural y natural en Xochimilco tiene que financiarse con fondos internacionales y nacionales, y donativos para mejorar la ecología. Esto se tiene que traducir en limpieza del agua, compra de terrenos, renovación de terrenos comprados, y construcción de museos y jardines botánicos.

Todo ello debe beneficiar la educación y la generación de buenos empleos, por lo que se propone:

- En el marco del Plan UNESCO-Xochimilco, impulsar proyectos de ecoturismo, turismo histórico, turismo rural y desarrollo agro ambiental; aprovechar la capacidad organizativa de las comunidades. Promover la conformación de asociaciones para la preservación del área natural de esta zona y la gestión de fondos a gobiernos y organizaciones internacionales, fundaciones, filántropos y ecoturistas; compra de tierras en la zona chinampera y cerros colindantes; acciones de vigilancia para prevenir los asentamientos irregulares; planeación de museos

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 62 11/11/11 14:33

y jardines botánicos. Los museos pueden centrarse sobre la antropología, la arqueología, la ecología e hidrología, el parque ecológico de Xochimilco, las chinampas, los xochimilcas-tláhuac, la Conquista y la Colonia, los ejidos y los jardines botánicos de Xochimilco.

- Dichas acciones deberán incluir a Tláhuac y Milpa Alta por compartir muchas de las características naturales con la delegación de Xochimilco. Cabe recordar que estas demarcaciones representan una zona muy importante de desarrollo y rescate de humedales y chinampas, por lo que forma parte del patrimonio de la humanidad y contienen zonas de monumentos históricos y en esa lógica se debe plantear la restructuración de la zona. En este sentido se debe poner en el centro del debate la calidad de vida y la política de medio ambiente.
- Se deberá constituir la Unidad de Gestión establecida por la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO y establecer un Plan de Apropiación Integral del Territorio, a partir de los diversos diagnósticos y programas ya existentes, como el Plan de Manejo UNESCO-Xochimilco, el Plan de Manejo del ANP, los programas de Desarrollo Urbano, etcétera y plantear una estrategia de gestión social, que cuente con la participación comunitaria, además de los gobiernos local y delegacionales en la concepción y aplicación de acciones y procedimientos para el desarrollo sustentable, el Cambio Climático y la vulnerabilidad de la zona Tláhuac-Xochimilco- Milpa Alta del DF.
- Tener en cuenta el papel de los grupos sociales de las comunidades: ¿qué hacen las mujeres, los jóvenes y los niños? Desarrollar una política de la diferencia, la cultura como algo actual, la diversidad de culturas y formas de ser en estas delegaciones.
- Promover la conformación de asociaciones para la preservación del área natural de esta zona y la gestión de fondos con gobiernos y organizaciones internacionales, fundaciones, filántropos y ecoturistas; compra de tierras en la zona chinampera y cerros colindantes; acciones de vigilancia para prevenir los asentamientos irregulares; planeación de museos y jardines botánicos; programas para reconstruir el sistema de drenaje, eliminar las descargas de aguas negras y limpiar el agua de los canales con el método de ósmosis inversa, programa para renovar las chinampas con tierra nueva, programa para reducir la basura en calles y otras áreas públicas, y solicitud de donativos a los turistas a través de programa Adopte una Chinampa. Éstas constituyen la zona de mayor productividad agrícola por lo que es muy importante partir de una visión de carácter integral que permita establecer las vocaciones económicas.
- Ponderar los macro proyectos. Al respecto, se planteó que la línea 12 del Metro va a ser muy importante. ¿Cómo se va a articular un cambio tan grande con el desarrollo social y el desarrollo económico? La región ofrece posibilidades para un proyecto sólido de economía popular con experiencia social acumulada. Sólo faltan opciones de financiamiento.
- Desarrollar una política urbana y de transporte desde una perspectiva ambiental y metropolitana, para establecer un sistema de transporte integral en el que se logre articular y coordinar el transporte de alta capacidad (Metro Línea 12 y RTP). Además, para agilizar la circulación, prohibir la existencia de paraderos y comercios en los arroyos vehiculares.
- Prohibir en ciertas zonas el transporte de carga y establecer horarios de circulación, e impulsar estrategias para mejorar la distribución de carga de mercancías mediante un programa

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 63 11/11/11 14:33

que contemple centros logísticos y corredores urbanos metropolitanos específicos.

Zona de Desarrollo Centro

La problemática de la zona centro también debe considerar la política de vivienda porque se requieren visiones innovadoras, apegadas al marco normativo y en el marco de políticas de conservación y de carácter patrimonial. Se necesitan mejoras barriales, e identificar las necesidades de infraestructura y equipamiento, así como la necesidad de conocer el papel que tiene esta zona en el marco de la ciudad, y la importancia de desarrollar una cultura cívica entre los diferentes grupos que interactúan en el espacio público ante el desigual acceso a los recursos urbanos. Bajo esta perspectiva, las actividades que se impulsen en la zona deben contemplar las potencialidades y actividades en las que se especializan ambas delegaciones, de tal manera que se logre atraer población en las diversas colonias de las demarcaciones y amenizar espacios abiertos y públicos. Además, hay que considerar la creación de fuentes de empleo, la productividad del trabajo en la planeación del conglomerado de desarrollo económico, y la ubicación de nuevos centros comerciales y de entretenimiento.

- Se propone la creación de un conglomerado de desarrollo económico, un centro comercial y centros de entretenimiento que rompan con las condiciones propicias a los actos delictivos y criminales que en las delegaciones se generan, y para inhibir el proceso de despoblamiento que enfrentan las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.
- Deberá considerarse la productividad del trabajo en el caso de la planeación del conglomerado de desarrollo económico, y el tamaño de planta para los centros comerciales y de entretenimiento, como variables que aporten información para la elección de las actividades y el lugar de su colocación.
- La inclusión social –de sectores como los jóvenes y diversos grupos heterogéneos– debe ser un factor importante a considerar para fortalecer la dimensión habitacional en la zona y reducir la delincuencia como resultado de actividades económicas en que la criminalidad y la informalidad predominan. También se propone amenizar con espacios públicos aquellas zonas que son paso obligatorio de personas.
- Establecer proyectos que contemplen la equidad, la cultura y la generación de empleos. Así como impulsar proyectos con pequeños y medianos empresarios en procesos de renovación urbana, pero con una intervención de las autoridades.
- Considerar políticas en materia de seguridad pública que permitan atraer inversiones y faciliten a los ciudadanos apoderarse de los nuevos espacios públicos, enfocados a los grupos sociales existentes dentro del polo. Ampliar el sistema de ciclo vías y ciclo estacionamientos como piezas fundamentales para la infraestructura de transporte sustentable. En vista de su gran aceptación puede pensarse en su ampliación a otras colonias, previa ponderación de su funcionamiento en términos de costo-beneficio, ya que es un sistema que requiere de una inversión considerable.
- Promover campañas o anuncios en las estaciones de transporte enfocados a la calidad peatonal, e impulsar el desarrollo de andadores peatonales, ciclo pistas y otros tipos de infraestructura que faciliten la movilidad no motorizada.

- Impulsar medios de transporte no motorizados como una medida de movilidad alternativa que fomente la inclusión social en zonas marginadas, y como parte de los programas de apoyo al peatón y a los ciclistas.
- Promover el buen uso de la infraestructura y espacio urbano mediante campañas, asi como desarrollar pasos peatonales adecuados para mejorar la accesibilidad y movilidad de los usuarios, en zonas habitacionales y avenidas.
- Llevar a cabo una estrategia que fomente prácticas sustentables en transporte urbano de carga y trabajar en la creación de centros logísticos que tomen en cuenta las necesidades de distribución de mercancías en la zona.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 65 11/11/11 14:33

tres

Movilidad y Transporte

movilidad y tr

3.1 Problemática actual

Movilidad de la población del área metropolitana de la Ciudad de México

En las últimas décadas, el Distrito Federal experimentó un proceso de despoblamiento en las delegaciones centrales, pero al mismo tiempo se dio un crecimiento expansivo, principalmente hacia el oriente y el norte, que afectó los municipios conurbados del Estado de México. Este crecimiento implica la construcción de grandes conjuntos habitacionales que se están ubicando en sitios más lejanos a la ciudad central, lo que se traduce en incrementos sustantivos en la demanda de transporte. El proceso mencionado ha traído cambios importantes en los patrones de traslado: en 1994, el número total de viajes fue de 20.5 millones y los relacionados con el DF llegaron a 15.7 millones. De éstos, 12 millones eran realizados por residentes de la Ciudad de México. Para 2007, el número de viajes metropolitanos ascendió a 21.9 millones, pero los relacionados con el DF disminuyeron a 14.99 millones, al igual que los realizados por residentes de la capital, cuyo número fue de poco más de 11 millones de viajes diarios.

Si bien es cierto que la expansión urbana trajo como consecuencia el crecimiento de la demanda de viajes, ésta no se tradujo en la mejora de la infraestructura del transporte. De esta manera, la movilidad en la Ciudad de México se ha

enfrentado a insuficiencias tanto en los modos de transporte, como en la red vial disponible. Resalta el hecho de que la movilidad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se sustenta en una estructura modal distorsionada, que tiene su mayor potencial de traslado en transportes de baja capacidad: autos particulares, taxis y colectivos, estos últimos, caracterizados por el desorden en las rutas e inseguridad para los usuarios. Además, es notoria su escasa integración con la gran infraestructura de transporte de alta capacidad –Metro, RTP, STE, Metrobús– y que emplea de manera desventajosa las vialidades primarias, saturadas por los autos privados.

Tránsito y embotellamiento vial sobre Calzada de los Misterios, delegación Gustavo A. Madero, DF.

Otro factor que agrava la problemática de la movilidad en la ciudad es la infraestructura vial deficitaria, ya rebasada en su capacidad, y con fallas de integración para facilitar transferencias en los modos de transporte y entre las vialidades primarias y las secundarias. A la saturación se le suman las deficiencias en la administración, control y regulación del tránsito, así como la escasa cultura vial. Todo ello contribuye, entre otras cosas, a acentuar los congestionamientos. El resultado es una sistemática saturación y la consecuente reducción de la velocidad promedio en los traslados, junto a un mayor impacto ambiental. De esta forma, la tendencia al incremento de los viajes en toda la zona metropolitana se enfrenta a déficits, insuficiencias y distorsiones de la red vial y de la red de transporte.

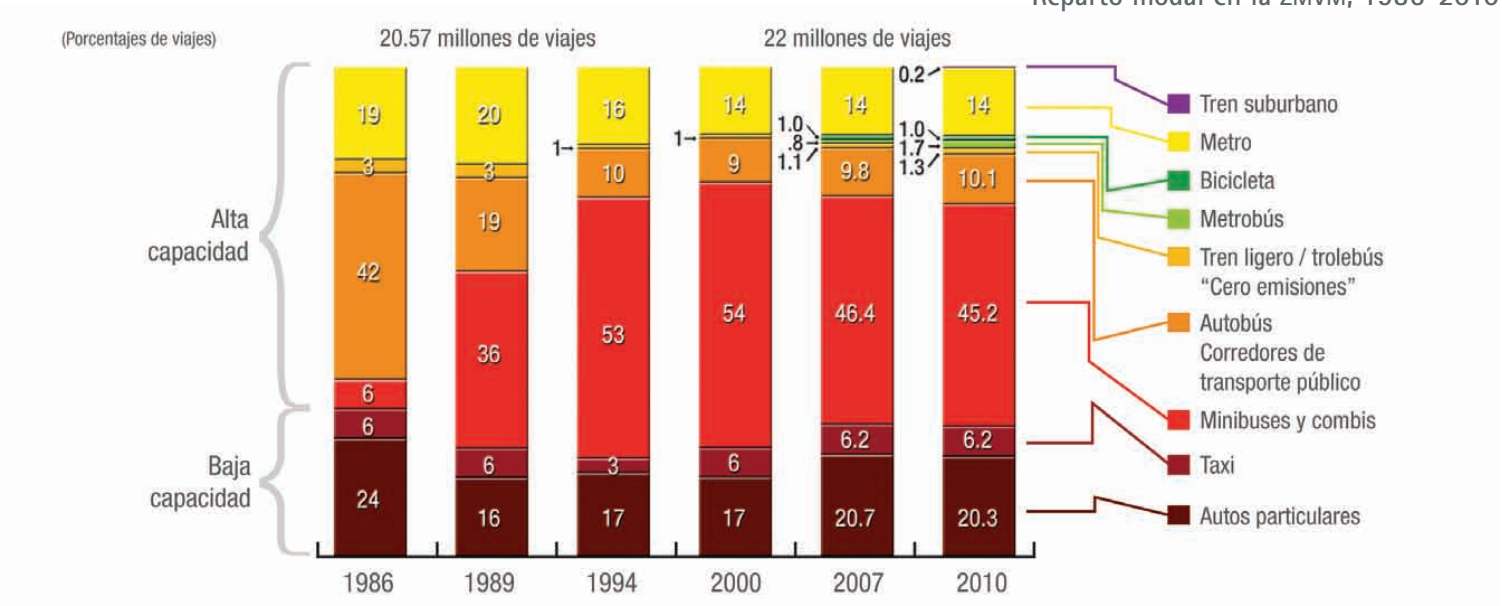
Los rasgos que destacan en el reparto modal (1986-2009) son:

El incremento impresionante en el uso del transporte colectivo concesionado –microbuses y combis– que pasó de 6% a 45%, frente a la caída en la participación de los autobuses, de 42% a 10.2%; esto último relacionado con la desaparición de la empresa Ruta 100.

La reducción relativa del peso específico en el uso de vehículo privado es de 24% a 20.3%, respecto al total de los viajes, a pesar de que el número total de vehículos aumentó.

La participación del Metro decreció en términos relativos de 19% a 14%, no obstante haberse incrementado el número de líneas (GDF-SETRAVI, 2010), dado el crecimiento de los viajes en transporte concesionado. Situación semejante se presentó con el Sistema de Transportes Eléctricos, ya que los trolebuses y el tren

Gráfica 2
Reparto modal en la ZMVM, 1986-2010



Fuente: Programa Integral de Transporte y Vialidad (2001-2006). SETRAVI. Encuesta Origen-Destino. *Los porcentajes son estimados.

ligero se estancaron en relación a otros modos de transporte; el último tranvía desapareció en 1983 (Leindenberger, G. 2011).

En fechas recientes, en el DF la política de transporte público ha vuelto a favorecer el transporte público de alta capacidad gracias al desarrollo de tres nuevas líneas de Metrobús (la cuarta se encuentra en proceso de construcción), los Corredores de transporte de RTP, los Corredores Cero Emisiones que utilizan trolebuses y la construcción de la Línea 12 del metro al sur de la ciudad. Este repunte del transporte público masivo tiende a contrarrestar, aunque de manera insuficiente, el proceso que privilegió al transporte de mediana y baja capacidad, y el desarrollo de vialidades para el automóvil, tendencia aún presente con transporte de baja capacidad, ineficiente y altamente contaminante. Lo que sigue provocando la saturación de vialidades y un grave deterioro ambiental.

Respecto al transporte no motorizado, el impulso al uso de la bicicleta y el incentivo a los viajes peatonales es una demanda de la población que empieza a ser atendida en ciertas partes de la ciudad (ver gráfica 2).

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 71 11/11/11 14:33

El tiempo promedio de los viajes aumentó de 46.9 a 53.2 minutos, entre 1994 y 2007. En general, tanto los viajes que se realizaban en transporte público como en privado, experimentaron una disminución en la velocidad de recorrido y un incremento en el tiempo de traslado promedio. Sin embargo, el cambio es mucho más notorio para el transporte privado (INEGI, 2007).

En resumen, a pesar de los avances en la movilidad logrados por la construcción de obras como las nuevas líneas del Metrobús y de corredores de transporte –que indudablemente están produciendo beneficios a la ciudad y sus habitantes, al disminuir los tiempos de traslado y permitir la sustitución paulatina del uso del automóvil particular–, subsisten varios problemas centrales que impiden hablar de un sistema integrado de transporte público en la ZMCM.

- No existe un sistema de Transporte Público integrado y de calidad, ni una adecuada coordinación metropolitana.
- El servicio de transporte público que presta el gobierno no cubre de manera eficiente a la totalidad del territorio.
- Existe un predominio del transporte concesionado de baja calidad y altamente contaminante.
- No existe una coordinación intermodal adecuada entre los diferentes modos de transporte.
- La movilidad se da mediante un modelo de baja eficiencia energética y de alta contaminación.
- En el área metropolitana se da una ineficaz planeación urbana con la proliferación de unidades de vivienda en zonas periféricas de la ZMCM, lo que acarrea la necesidad de grandes desplazamientos de la población.
- En materia de movilidad y transporte existe una deficiente coordinación de las autoridades del DF con sus contrapartes del Estado de México.
- El ciudadano todavía no satisface adecuadamente su necesidad ni ejerce plenamente su derecho a un transporte de calidad, accesible y asequible a sus posibilidades económicas.

Transporte concesionado de baja capacidad y automóvil particular

El transporte colectivo concesionado –como vagonetas tipo combi, microbuses y, en pequeña medida, autobuses– representa uno de los servicios más importantes por su gran volumen de tramos de viaje realizados. En 2007 se registraron 30 170 unidades –20 000 fueron microbuses– y cubrieron 9.6 millones de viajes diarios, lo que representó 60.1% de los desplazamientos (GDF-SETRAVI, 2010a) que se realizaban en 104 rutas y 1 150 ramales en un recorrido de 8 000 km aproximadamente. En la zona metropolitana posibilitan una proporción de 46.2% de los tramos de viajes (INEGI, 2007). Sin embargo, cuando se considera exclusivamente el transporte público, este servicio representa hasta 65% de los viajes metropolitanos. En el 2010 se registró un volumen de 16 402 000 tramos de viaje en este tipo de transporte concesionado, lo que representó 52.1% del total de viajes (GDF-SETRAVI, 2010b).

El taxi en el Distrito Federal también es un servicio representativo, ya que dispone de una flota de 108 000 unidades registradas, y otro tanto que opera de manera irregular, lo que constituye una de las flotas de transporte concesionado más numerosas. Este servicio moviliza más de un millón 250 mil pasajeros cotidia-

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 72 11/11/11 14:33

Transporte concesionado de mediana capacidad sobre Av. Guadalupe I. Ramírez, delegación Xochimilco, DF.

namente y es un relevante nicho de empleo dado que proporciona sustento directo e indirecto a cerca de un millón de mexicanos. De esta manera, se considera una opción de demanda continua debido a la amplitud de su flota, las tarifas accesibles y las necesidades de desplazamiento de la población. No obstante, la existencia de servicio irregular y los problemas que se presentan en las concesiones –como la carencia de titularidad, vencimiento, falta de pago de la revista vehicular o falta de inspección físico-mecánica– de un gran número de taxis han provocado el desarrollo de la inseguridad hacia los usuarios y los ciudadanos.

Otro de los graves problemas que enfrenta la Ciudad de México es el predominio de vehículos particulares. Se estima que actualmente hay un parque vehicular de 3.7 millones de unidades, lo cual se asocia con el crecimiento económico, la expansión urbana, las deficiencias de transporte público, las facilidades de crédito para adquirirlos, entre otros factores. En 2007, los vehículos particulares representaron 19% del total de viajes realizados en la Ciudad de México, mientras que el transporte público cubrió 81%. La movilidad total de personas fue de 22 millones de viajes por día, de los cuales 58% por ciento fueron realizados dentro del DF. La encuesta de origen-destino 2007 calcula una pérdida total de 20 millones de horas/hombre/día que representa no sólo un efecto económico negativo para la metrópoli, sino pérdida de tiempo para la convivencia, la recreación y la cohesión familiar. De esta manera, se observa una sobredemanda de este tipo de transporte de baja capacidad en las principales vialidades, por lo que se volvió también un factor que afecta seriamente la movilidad en la ZMVM.

En cuanto a los estacionamientos, en 1998 se contaba con una oferta de 160 227 cajones en lotes y edificaciones en el Distrito Federal,[15] comparada con una demanda de 178 000 espacios, lo que daba una rotación de 1.11 espacios/cajón al día. Para el año 2000 se calculó un leve aumento en la ocupación de 160 966 cajones de estacionamientos públicos, pero la rotación resultó baja a pesar de haberse incrementado el uso del automóvil particular. Además, se estima que la poca demanda de este servicio se debe a la ventaja que da estacionarse en la vía pública y el alto costo de este servicio; con la consecuente generación de problemas viales.

Además, hay que considerar que la construcción de vivienda de interés social ha estado carente de la obligación de dotarlas de estacionamientos lo que ha provocado un incremento de vehículos estacionados en la vía pública en la zona central del Distrito

[15] Padrón de Estacionamientos Públicos. Comisión Consultiva de Fomento a los Estacionamientos (de conformidad al Art. 9 Fracc. I del Reglamento de Estacionamientos Públicos del DF).

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 73 11/11/11 14:33

Federal. Asimismo, numerosos centros de esparcimiento o diversión contribuyen a esta situación, ya que aunque ofrecen servicio de *valet parking* no llevan el vehículo al predio especificado en su licencia de construcción –como establece la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal–, sino que lo estacionan en la vía pública. Además de que la oferta del servicio no es gratuita. Sin embargo, los encargados de la verificación se ven limitados por el Reglamento de Verificación Administrativa para el Distrito Federal, ya que sólo pueden actuar en horas y días hábiles y por denuncia de algún particular. En este contexto, el Gobierno del Distrito Federal se planteó la construcción de estacionamientos en puntos periféricos ligados a las estaciones del Metro, para liberar espacios en las vialidades primarias que se utilizan como estacionamiento así como la colocación de señalización vial y nomenclatura de las vialidades secundarias del DF.[16]

De hecho, las secretarías de Transporte y Vialidad, Desarrollo Urbano y Vivienda, y Seguridad Pública coordinarán esfuerzos para el control de estacionamientos en las vías públicas de la capital a través de parquímetros.[17] De acuerdo con información de la Autoridad del Espacio Público del DF, se comenzarán a instalar parquímetros en las colonias Roma, Condesa, Polanco y Anzures. Las proyecciones, de acuerdo con Daniel Escoto, Autoridad del Espacio Público, es que se coloquen alrededor de 1 600 parquímetros, lo que significa que serán 25 000 cajones de estacionamiento regulados. Los parquímetros que se instalarán son de tipo "multiespacio" y servirán para dar servicio a varios lugares de estacionamiento. El costo para el usuario será de ocho pesos por hora.

También se planea construir estacionamientos en diferentes zonas de la Ciudad de México porque hay un déficit de 500 000 espacios (Robles, J., 2009). Mientras tanto, el Gobierno del Distrito Federal terminó la construcción del estacionamiento subterráneo del Monumento a la Revolución, que es el primero de los 14 que se tiene planeado desarrollar. Las obras equivalen "a hacer más de 5 000 cajones de estacionamiento, lo que representa una inversión de 200 millones de pesos".[18] La idea es que los estacionamientos se construyan subterráneos, bajo un esquema de coinversión de gobierno (con 5% del costo) y empresa privada. A estos *coinversores* del GDF se les daría una concesión para operar los estacionamientos por 30 años, por medio del Permiso Administrativo Temporal Revocable (PATR).

Agilización del tránsito en la ciudad mediante la aplicación de la tecnología e ingeniería

En la Ciudad de México existen dos redes de semáforos, los que están conectados a un centro de control y los que operan aisladamente. El sistema de semáforos consta de 3 070 intersecciones, de las cuales solamente 1 246 son controladas o se reportan al centro de control.[19] El resto de los semáforos funcionan con tec-

[16] Escrito por Real Estrategy 4 Técnico/Operativo Mar 3, 2010. La Secretaría de Transporte y Vialidad del DF (SETRAVI) propone modificaciones a la normatividad para mejorar capacidad de estacionamientos y liberar calles.

[17] *Transeúnte*, Portal: http://transeunte.org/tag/estacionamiento/ (febrero, 2011). Entradas con la etiqueta "estacionamiento".

[18] *Ibídem*.

[19] Entrevista a Enrique Yniestas Olaya, Director de Sistemas de Operación de Tránsito, Subsecretaría de Control de Tránsito, SSPDF, 22 de febrero, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 74 11/11/11 14:33

nología GPS que hace que todos tengan la misma hora y la programación depende de un reloj. De esta manera, existen 1100 intersecciones en toda la ciudad que requieren o ameritan ser equipadas. Esta situación es particularmente crítica en las intersecciones en las que –para permitir todos los movimientos direccionales– los semáforos operan solos pues no están comunicados entre sí, con lo que se originan pérdidas de tiempo y congestionamiento. Además, la operación deficiente de los semáforos también incide en la saturación de las vialidades.

La red vial más conflictiva se encuentra en las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez, pero en las mañanas las zonas más saturadas son las periféricas de la Ciudad de México, mientras que en la noche se complica el tránsito en las zonas céntricas debido a la carga vehicular relacionada con los horarios de centros de trabajo, escuelas y centros de recreación.

En general, la estructura vial presenta una serie de deficiencias por falta de mantenimiento, conflictos provocados por su discontinuidad y fragmentación, o por la falta de carriles en una misma vía. La saturación de las vialidades genera bajas velocidades, y esta reducción de la velocidad promedio en la red vial está asociada a las intersecciones conflictivas en los puntos de cruce, que se acentúan en las horas de máxima demanda –primeras horas de la mañana– y aún cuando las vialidades primarias presentan un esquema adecuado de sentidos de tránsito, en los cruces se alteran los movimientos direccionales o se producen cuellos de botella.

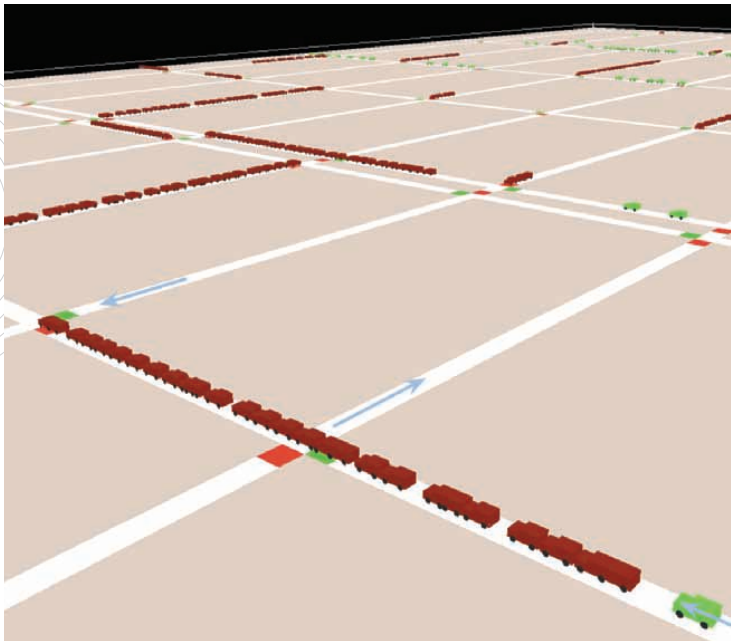
El sistema que opera los semáforos controlados incluye un circuito de televisión de tránsito para verificar las aplicaciones o modificaciones necesarias en el control de las vialidades. De acuerdo a la carga vehicular, la operación del centro de control también se combina con el área de operación de tránsito que se coordina con los responsables de prestar apoyo en las calles. Debido a que muchos agentes interactúan en paralelo en este complejo fenómeno urbano, es muy complicado optimizar los distintos sistemas de transporte (Gershenson, C., 2009, ver diagramas). Una opción consiste en el uso de tecnologías para alcanzar una solución total. No obstante, la solución meramente tecnológica no es suficiente debido a que los usuarios son personas y las implicaciones sociales del sistema no pueden dejarse de lado.

Transporte público colectivo de pasajeros

El Sistema de Transporte Colectivo Metro es el servicio que traslada el mayor número de usuarios, 4.35 millones de pasajeros diariamente (GDF-SETRAVI, 2010). Actualmente, dispone de una red en servicio de 193 km de vías con 11 líneas y 175 estaciones, las cuales son recorridas por los 259 trenes disponibles. Sin embargo, este medio de transporte representa sólo 13.6% de los viajes realizados en 10 delegaciones del Distrito Federal y parte de los cuatro municipios del Estado de México. La línea 12 tendrá 20 estaciones y recorrerá 24.5 km de vías dobles con 28 trenes –cuando se inicie la operación– y 35 en plena operación. (GDF-SETRAVI, 2010). Los beneficios que se prevén con la línea 12 del Metro consisten en un menor tiempo de traslado para la población que vive en la zona sur de la Ciudad de México. Además de que esta línea atenderá principalmente a sectores de bajos recursos de las delegaciones de Tláhuac e Iztapalapa, que actualmente tienen severos problemas de movilidad.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 75 11/11/11 14:33

Método de la "Ola Verde"



Método Auto-organizante

Fuente: Gershenson, C., 2009.

El método con el que se controlan la mayoría de los semáforos en las ciudades del mundo, incluidas las mexicanas, se conoce como el método de la "ola verde". El método trata que los semáforos se vayan poniendo en siga a la misma velocidad de los vehículos, para que estos no se detengan. Este método tiene varias deficiencias. Entre ellas, sólo se pueden coordinar dos direcciones con olas verdes, por lo que por lo menos la mitad de los vehículos enfrentarán una sincronización opuesta a su sentido, deteniéndose frecuentemente. Por otro lado, cuando hay cierta densidad de vehículos, la velocidad promedio se reduce, por lo que los vehículos no pueden ir a la velocidad de la ola verde, generando embotellamientos.

Se ha propuesto un método auto-organizante para coordinar semáforos, donde cada intersección toma decisiones locales con base en sensores, dando preferencia a las calles con mayor demanda. El método evita que los vehículos esperen mucho tiempo en una intersección, que se le otorgue el siga a una dirección sin vehículos, y que las intersecciones se bloqueen. Más aún, a partir de las decisiones locales, los semáforos pueden alcanzar una coordinación global adaptándose a los cambios en la demanda vehicular. En simulaciones de computadora, el método auto-organizante reduce en promedio los tiempos de espera de los vehículos a la mitad, comparado con el método de la ola verde.

El Sistema de Transporte Eléctrico es el de mayor antigüedad en la ciudad; cuenta con dos opciones de servicio: la Red de Trolebuses, con 203 unidades en operación, y el Tren Ligero con 19 unidades. La red actual de trolebuses tiene una extensión de 291.17 km que son recorridos en 11 líneas. Por su parte, el tren ligero tiene una longitud de 25.3 km. En los años noventa este servicio presentó una reducción en el total de usuarios transportados de 53% para todo el sistema (56% para las rutas de trolebuses y 40% para la línea del tren ligero). Actualmente se calcula que el trolebús le da servicio diario a 146 900 pasajeros y el tren ligero a 85 800. Recientemente se impulsó la estrategia del Corredor Cero Emisiones en el Eje Central Lázaro Cárdenas, una de las vialidades más importantes de la ciudad, donde sólo circulan 120 trolebuses. En el futuro se tienen contemplados otros corredores Cero Emisiones en los principales ejes viales de la Ciudad de México.

El Gobierno del Distrito Federal, mediante la Red de Transporte de Pasajeros, brinda el servicio a 555 000 pasajeros por día laborable con una red en operación de 3 201 km en las 16 delegaciones del DF y particularmente atiende a 135 zonas de escasos recursos. La Red de Transporte Público, creada en el 2000, cuenta con un parque vehicular aproximado de 1 268 unidades. Igualmente la RTP participa en la línea del Metrobús Insurgentes con una flota de 25 autobuses articulados. La mayor parte de rutas de la RTP se vinculan a estaciones del Metro, corredores de importante demanda y la totalidad de los viajes son subsidiados a favor de los usuarios; sin embargo, quedan exentos del pago de tarifa los adultos mayores, las personas con discapacidad y niños menores de cinco años. Con ello se presta un servicio que significa una herramienta crucial para la regulación del servicio de transporte colectivo en el Distrito Federal (ver cuadro 8).

La Ciudad de México también dispone de una opción de transporte público de elevada capacidad, que opera en carril exclusivo. El Metrobús fue creado como un organismo público descentralizado de la administración pública del DF (GDF, 2005) y funciona mediante una asociación público-privada, pero con una participación mayoritaria de concesionarios. Las líneas 1, 2 y 3 de este sistema de transporte cuentan con 67 kilómetros de longitud, y actualmente operan con 228 autobuses –tanto articulados como biarticulados– que transportan aproximadamente a 620 000 pasajeros.[20] Actualmente está en construcción la Línea Cuatro del Metrobús, proyectada de Buena Vista a San Lázaro con un ramal al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Esta línea operará por el Centro Histórico de la ciudad en carriles con restricción media (en donde podrán circular los vehículos individuales y de carga de las personas que tengan comprobante de domicilio) y sin estaciones construidas ya que el servicio se prestará con unidades más pequeñas, de tipo panorámico con acceso a nivel de piso (Metrobús, GDF, 2011).

Los Corredores de Transporte Público se encuentran ubicados en vialidades cruciales de la metrópoli como son el Paseo de la Reforma y el Anillo Periférico con el propósito de ordenar el transporte tanto de los servicios operados por GDF como de los concesionados. Actualmente en estos Corredores el servicio sólo se presta mediante empresas concesionadas con paradas establecidas y carriles confinados exclusivos, así como con reglas específicas de uso, programación y control del servicio de acuerdo a la

[20] Portal del Metrobús. http://www.metrobus.df.gob.mx. Fecha de consulta: 1 de febrero, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 77 11/11/11 14:33

demanda y con el equipamiento necesario (coordinación de semáforos y señalización) para asegurar su operación eficiente.

Se tiene proyectado un nuevo servicio de Corredor de Transporte Express sobre el Anillo Periférico –del Toreo de Cuatro Caminos en el norte, en los límites con el Estado de México, hasta la Glorieta de Vaqueritos en el sur, en una primera etapa–, que se denominará *Peribús*. Con este proyecto se pretende sustituir la flota de microbuses y autobuses que actualmente prestan el servicio en esa zona, lo que aumentará la velocidad, comodidad y seguridad de pasajeros y automovilistas (ver gráficas 3 y 4).

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son puntos concebidos originalmente para agilizar el transbordo de diferentes modos de transporte de manera segura y rápida, sin interferir en vialidades aledañas. En el DF existen 46 CETRAM y bases de servicios, de los cuales 39 conectan a pasajeros de autobuses y microbuses con el Metro o con el Tren ligero y atienden aproximadamente a cuatro millones de pasajeros al día. Recientemente se han intensificado los desplazamientos metropolitanos (INEGI, 2007) y el destino prioritario de los mismos continúa siendo el Distrito Federal que atrae, entre otros, casi 70% de los viajes me-

Cuadro 8

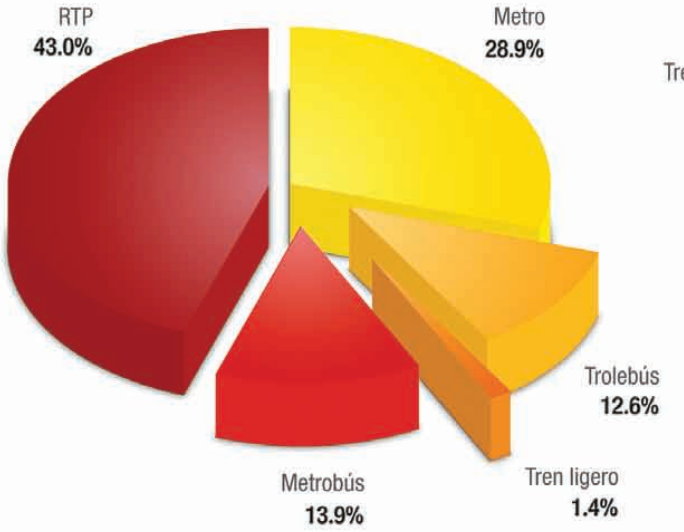
Indicadores de los modos de transporte público colectivo de pasajeros, 2010

Indicadores	Metro	Trolebús	Tren Ligero	Metrobús	RTP
Pasajeros en día laborable (miles)	4 289.5	177	85.79	471.5	516
Ruta o línea	11	9	1	3	91
Longitud de red en servicio (km)	176.8	220.8	25.31	49.2	3 187
Parque vehicular en operación	213	208	19	227	1 268
Km recorridos (miles)/año	37 369.5	18 120	2 019	17 983	47 590
Km recorridos (miles)/día laborable	120.2	52 483	5 870	58	179.1

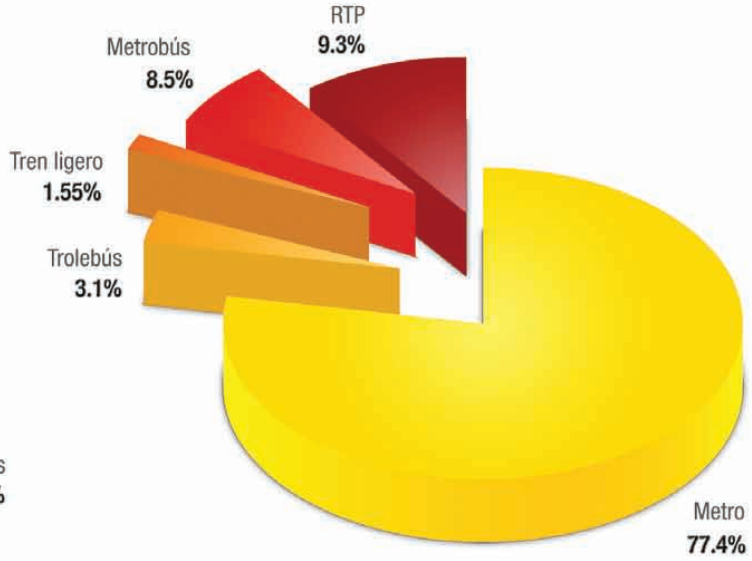
Fuente: SETRAVI, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 78 11/11/11 14:33

Gráfica 3
km recorridos según el medio de transporte público de pasajeros, 2010



Gráfica 4
Pasajeros trasladados según transporte público, 2010



	Metro	Trolebús	Tren ligero	Metrobús	RTP
Km recorridos (miles) / en día laborable	120.2	52.5	5.9	58	179.1
Pasajeros (miles) / en día laborable	1 288	177	85.8	171.5	313.8

Fuente: SETRAVI, 2011.

tropolitanos por motivo laboral y 60% de los correspondientes a estudio (INEGI, 2007).

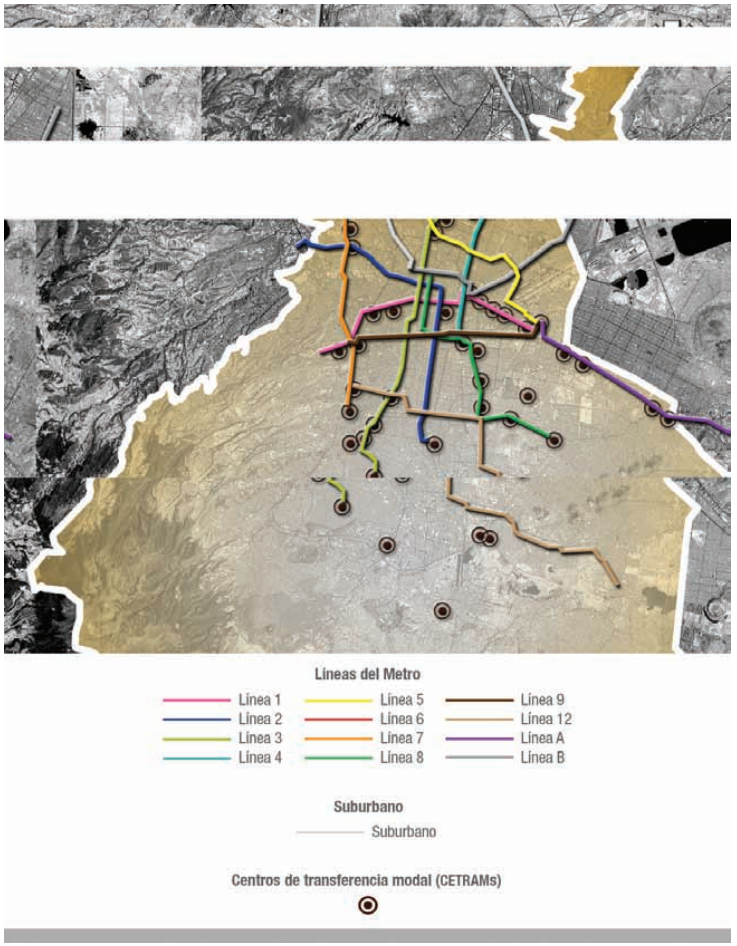
Los CETRAM se han constituido en espacios saturados e insuficientes y con alto índice delictivo. El problema de los CETRAM es que debiendo ser nodos estratégicos del transporte de la ciudad, nadie los administra convirtiéndose en "islas" de saturación y verdaderos laberintos, donde el comercio ambulante invade las áreas de circulación y provoca serios problemas de basura. Por otro lado, a pesar de que los comerciantes dan una cuota, esto no se refleja en la mejora de los espacios. Los CETRAM en el DF representan un verdadero reto para lograr que el transporte público sea más eficiente, por lo que urge la modernización de estos espacios para que cumplan su función de centros de transferencia entre modos de transporte. Es deseable que los CETRAM operen con un sistema de prepago único automatizado.

En síntesis, la cobertura de transporte público no es homogénea y se requieren opciones para circular con comodidad y seguridad, y mejorar sustancialmente los equipamientos de intercambio intermodal. Un sistema (nodos y redes) de transporte público de alta capacidad, amable con el medio ambiente y a precios accesibles para la población, mediante una política tarifaria subsidiada, pero sustentable financieramente.

Transporte de carga

Respecto de la infraestructura que utiliza el transporte de carga, se integra por vías primarias que tienen una longitud de 913 km y secundarias con 9 287 km; es oportuno destacar que la red vial del Distrito Federal es compartida con el transporte de pasajeros.

Mapa 8
CETRAM`s, Líneas del Metro y Suburbano



Fuente: Elaboración PUEC, con base en ATLAS de accesibilidad y conectividad de la ZMVM, México, 2010.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 80 11/11/11 14:33

Las vialidades primarias son ejes viales (421 km), arterias principales (320 km) y de acceso controlado (171 km). En total, la red vial de la capital tiene una longitud de 10 200 km, que da servicio a la demanda de movilidad continua de grandes volúmenes de tránsito vehicular; tiene accesos y salidas a los carriles centrales en lugares de mayor movilidad y en su enlace con vialidades importantes, cuenta con distribuidores viales o pasos a desnivel. En los traslados interregionales predomina el uso del autobús, aunque los realizados en automóvil se vienen incrementando. Por lo anterior, resulta que el tránsito de carga y pasajeros supera la capacidad de vialidades y la infraestructura disponible; lo que genera serios conflictos de tránsito en horas pico en los corredores estratégicos, sobre todo en los accesos a la Ciudad de México desde las ciudades de Pachuca, Toluca, Puebla, Cuernavaca y Querétaro.

El transporte de mercancías es particularmente relevante en la Zona Metropolitana del Valle de México y aproximadamente alcanza 440 680 unidades (Instituto de Ingeniería, UNAM, 2006).[21] En el Distrito Federal el servicio con mayor parque vehicular registrado es el mercantil y privado con 194 149 unidades (44%), y en el Estado de México el servicio particular alcanza 148 365 vehículos (33.6%). El servicio público federal cuenta con 81 260 vehículos (1.4%) registrados en la ZMVM, mientras que el servicio público local en el DF es el que tiene el menor número de unidades, con 16 906 (4%).

[21] De acuerdo con los resultados del *Estudio Integral Metropolitano del Transporte de Carga y Medio Ambiente* realizado por el Instituto de Ingeniería de la UNAM, a solicitud de la Comisión Metropolitana de Medio Ambiente.

El transporte de carga utiliza para sus desplazamientos principalmente 75 corredores y el número de viajes en horas pico es cercano a 400 000. En la ZMVM existen 20 zonas comerciales que generan y atraen viajes de distribución de mercancías, animales y alimentos. La mayor proporción de los intercambios actuales (entradas-salidas) se produce por la autopista México-Toluca con 35.4% de los viajes; en segundo lugar, la México-Puebla registra 26%; seguida por la México-Pachuca y la México-Cuernavaca con 12.5% y 12.6%, respectivamente; finalmente, a través de la México-Querétaro se verifican 9.2% (COMETRAVI, 2007).

La regulación actual prohíbe el tránsito de vehículos de carga entre las 10:30 y las 18:00 horas, en los carriles centrales del Viaducto y Periférico, y para el caso de vehículos mayores a 3.5 toneladas, también se prohíbe su tránsito en las delegaciones centrales (Cuauhtémoc y Benito Juárez); en relación con las operaciones de carga y descarga, éstas se encuentran prohibidas en el horario y en las delegaciones mencionadas, incluyendo el Centro Histórico (Antún, 2009). Sin embargo, lo más común es que los vehículos de carga realicen sus operaciones en la vía pública durante horas pico, y que el transportista local se las ingenie para obtener placas federales y de este modo evitar todas las regulaciones ambientales.

3.2 Propuestas estratégicas

Las propuestas que se plantearon en los Foros Ciudadanos y en la consulta a los Comités Ciudadanos centraron su atención en la demanda de más transporte público con mayor accesibilidad, menos desplazamientos, menos uso del automóvil y más uso de la bicicleta, respeto a la ley e impulso a la educación cívica. Además

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 81 11/11/11 14:33

de generar centros logísticos para, entre otras acciones, articular el transporte de carga.

Accesibilidad, menos desplazamientos

Ante el problema de la saturación de las vías y los graves problemas de "horas persona perdidas", contaminación e ineficiencia energética, que se agrava cuando gran parte de la población de las delegaciones periféricas del Distrito Federal y los municipios conurbados del Estado de México se trasladan al centro de la ciudad para llegar a sus trabajos, escuelas y otros destinos, la conclusión es:

Paradero de microbuses, *Jardín Juárez*, delegación Xochimilco, DF.

- Se debe resolver el problema de la movilidad mejorando la accesibilidad y no sólo buscando cómo trasladar más pasajeros a mayores distancias con mayor gasto y consumo de energía. Lo que se debe hacer es moverse lo menos posible, disminuyendo las necesidades de desplazamiento, y con la mejora de la calidad y la disponibilidad de sistemas más eficientes mediante la articulación de las políticas de transporte a las de desarrollo urbano, económico y obras públicas, para que las zonas habitacionales no se marginen de la vida urbana. Esto se logrará generando nuevas centralidades de servicios con equipamientos educativos, de salud, comercio, financieros de gobierno, entre otros, y centros de actividad económica que impulsen el desarrollo local. Sobre todo, en los cuatro polos de desarrollo identificados en la primera parte de este documento, en donde se encuentra el grueso de la población de menores ingresos.

El actual sistema, que se basa fundamentalmente en el transporte particular y en el colectivo concesionado de baja capacidad, requiere:

- Impulsar el sistema de transporte público, promover sistemas de transporte no motorizado y crear una ciudad para las personas. Es importante impulsar la planeación económica y urbana en la ZMCM, y planear una ciudad policéntrica para impulsar polos de desarrollo en diferentes regiones. Actualmente, la población invierte mucho tiempo en trasladarse a sus centros de trabajo y estudio.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 82 11/11/11 14:33

- Concebir ciudades densas porque en urbes de menor densidad es poco probable y muy caro establecer transporte público. La primera estrategia de movilidad implica la estrategia de densificación urbana. No es solamente un problema de transporte, sino un tema relacionado con la planeación urbana, económica, y con las grandes empresas inmobiliarias de vivienda y automotrices. De esta manera, no se debe planear partiendo de la idea de aumentar la movilidad, sino de reducir la necesidad de que la gente se mueva.

Menos uso de automóviles particulares

El problema del tránsito no se resuelve con la construcción de más vialidades ya que éstas se saturan con gran rapidez; gran parte de la solución está en limitar el uso de automóviles particulares (a la par que se promueve un transporte público eficiente, seguro y de calidad). Sería muy conveniente evaluar cómo y quién debe usar transporte particular. En este último caso estarían, por ejemplo, las personas que viajan solas de manera rutinaria. También se deben cambiar tendencias de uso del automóvil particular y del uso de los estacionamientos. El transporte privado debe limitarse también, mediante la regulación de estacionamientos. En general se necesita:

- Realizar estudios para cambiar leyes vigentes que incluyan medidas para lograr su cumplimiento. Deben existir esquemas eficientes de aplicación de la ley, en los que el peso recaiga en los automóviles particulares.
- Una ley de movilidad en el DF y la ampliación de su aplicación a toda la Zona Metropolitana por medio de un acuerdo en el seno de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad con las autoridades del Estado de México, para desincentivar el uso del automóvil particular, el cual sería sometido a una normatividad estricta, no sólo en relación a la emisión de contaminantes, sino a horarios, cuotas por uso de vialidades y uso compartido. Esta normatividad deberá incluir medidas para lograr la obligatoriedad de su cumplimiento.
- Regular la construcción de estacionamientos para no fomentar el mayor uso de automóviles, y no para pensar en el déficit que existe de ellos.

Promover el transporte público de alta capacidad

El Programa Integral de Transporte y Vialidad[22] tiene el objetivo de fomentar el transporte público de alta capacidad, aunque la integración física de éste es inexistente dado que los pasajeros, al pasar a distintos modos de transporte, se enfrentan con obstáculos, desorden e irregularidad. Asimismo, el transporte público desarrollado por las autoridades capitalinas tiene un alcance muy limitado porque no existe un sistema integrado y no cubre todo el territorio del DF. No obstante, el esfuerzo es relevante puesto que la tendencia implica invertir en el transporte público mediante concesiones e inversión pública, e impulsar nuevos modos de

[22] Programa Integral de Transporte y Vialidad, 2007-2012, SETRAVI, 2010.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 83 11/11/11 14:33

transporte de alta capacidad. La problemática del transporte público requiere de trabajo e intervención de varias instituciones.

Se recomienda:

- Integrar los diferentes modos de transporte de manera física, en tarifas y horarios para mejorar la calidad del servicio y la accesibilidad al transporte público. Al respecto, se debe crear una agencia que desarrolle un sistema de prepago único automatizado para los distintos modos de transporte y permita viajar con una tarjeta que funcione como un sistema de correspondencia con transbordo y el mismo "boleto", y que registre los movimientos de pasajeros en tiempo real en todo el sistema, tal como lo proponen las iniciativas de Ley de Movilidad presentadas a la ALDF.
- Atender los problemas en los CETRAMS, como inseguridad, ambulantaje, poca accesibilidad, etcétera. En el estado en que se encuentran estos centros son un obstáculo para la movilidad y se debe poner énfasis en el cambio intermodal.
- Regular las empresas de transporte concesionado para integrarlas al resto del sistema público administrado por las autoridades.
- Desarrollar el transporte masivo de alta velocidad con algunas estaciones de sur a norte, debido a que mucha gente recorre grandes distancias dentro de la ZMCM.
- Dar información en tiempo real de los vehículos y el tiempo de espera (un minuto, 10 minutos), y qué capacidad disponible tienen (vacío, lleno, sobresaturado). Promover comportamientos que ayuden al rápido ascenso y descenso de pasajeros (disponer puertas específicas para entrar y para salir); tener una distribución eficiente de asientos, puertas, barras y otros obstáculos, e instalar monitores con información útil para los pasajeros.
- El esquema actual de concesiones de ruta y ramales se caracteriza por su anarquía y lucha por el pasaje, lo que complica aún más el tránsito en la ciudad. Además de los programas de capacitación del personal operario, es urgente se agilice el Programa de Sustitución de Micros, que en su mayoría datan de 1982, por nuevas unidades que operen bajo un nuevo esquema, de acuerdo los planes de reordenamiento del transporte y creación de empresas mixtas que operen en corredores de transporte tal como se asienta en el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (Vidrio, C. 2011).

Movilidad alternativa

Todos los habitantes de la ZMCM caminamos por la Ciudad de México en algún momento. Sin embargo, la infraestructura urbana no está diseñada para dar facilidades a los peatones.

Con respecto a la movilidad vinculada a la promoción de un nuevo orden urbano, destaca la oferta de ciclo vías y ciclo estacionamientos como parte fundamental de la infraestructura de transporte sustentable. Actualmente el Sistema Eco bici cuenta con 90 ciclo estaciones y fue pensado para resolver el problema del "último kilómetro"; es decir, la manera en la que los usuarios pueden integrarse al sistema de transporte y llegar de las estaciones de transporte a sus destinos y viceversa. Eco bici motiva a la comunidad para emplear el transporte público que es utilizado principalmente en zonas comerciales cercanas a los lugares de trabajo. Este sistema ha tenido gran aceptación por parte de la

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 84 11/11/11 14:33

población y puede pensarse en su ampliación a otras colonias, siempre y cuando se pondere su costo-beneficio, ya que es un sistema que requiere de una inversión considerable.

Respecto a lo anterior, se requiere:

- Promover la creación de un Instituto del Transporte de la Ciudad de México para impulsar proyectos a largo plazo.
- Los proyectos de vialidad y de transporte público deben incluir banquetas en buen estado y con mantenimiento constante, puentes y pasos subterráneos seguros y cómodos, andadores, senderos y calles peatonales, ciclopistas, estacionamientos seguros y otros tipos de infraestructura que faciliten la movilidad no motorizada. Además, considerar campañas o anuncios enfocados a privilegiar el ejercicio y la calidad en el aprovechamiento del espacio público por el peatón.
- Pensar en medios de transporte no motorizados, no sólo para aliviar el problema de congestionamiento vial y disminuir los índices de contaminación, sino también para integrar las zonas marginadas de la ciudad. Los programas de apoyo al peatón y ciclistas no sólo son beneficiosos para la salud, también son en términos económicos y para lograr un cambio cultural.
- Impulsar la incorporación de los artículos del derecho del peatón y de los ciclistas en la nueva Ley de Movilidad que actualmente se discute en la ALDF.

Aplicación de nuevas tecnologías

- Utilizar tecnología de auto organización para que los semáforos den preferencia a las calles con más demanda. La idea principal es que cada intersección cuente el número de vehículos que esperan en luz roja. Cuando este número de vehículos se acerque a un umbral determinado, la luz cambiará a verde. Esta tecnología permitirá utilizar la capacidad de las intersecciones al máximo.
- Mejorar la movilidad de los pasajeros en los sistemas de transporte público, con intervalos regulares entre vehículos.
- Ejecutar un amplio y eficiente Programa de Señalización en las vialidades de la Ciudad de México, porque en ocasiones los señalamiento son inexistentes o hay errores de nomenclatura ya que se repiten o están equivocados.
- Llevar a la práctica un Sistema Centralizado de Automóviles de Alquiler, por medio del cual las personas pudieran solicitar taxis seguros por teléfono, por mensaje de celular o por Internet. De tal modo, se envía el taxi más cercano, lo que beneficiaría tanto a los usuarios como a los choferes. La tecnología GPS, también podría brindar información en tiempo real para el monitoreo de las condiciones de tránsito.

Respeto a la ley y educación vial

En la ZMVM el promedio de accidentes y muertes de peatones es elevado (9 000 al año) y la inversión anual para atender accidentes automovilísticos, asciende a 110 000 millones de pesos. Además, 85% de los capitalinos "no respeta señalamientos viales como puentes peatonales, pasos a desnivel, cruces señalizados o túneles" (*Ciudadanos en Red*, 2011). En otros países existen reglamentos de tránsito y de convivencia; y violentar el tránsito ocasiona grandes multas, pero en México no existe tal. La ley actual

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 85 11/11/11 14:33

de Transporte quedó atrasada con respecto a otras normatividades como la Ley Ambiental y de Energía, la nueva Ley de Desarrollo Urbano, y el Programa Integral de Transporte y Vialidad, por lo que es importante acelerar la revisión de las iniciativas de Ley de Movilidad en la ALDF. Asimismo, los conflictos en este rubro tienen que ver con la cultura y la manera en que la gente se asocia con los lugares. El comportamiento de los usuarios es determinante para el buen funcionamiento del transporte.

De igual manera, se registra que los peatones y conductores en México cometen faltas tales como irrumpir a mitad de la vialidad, no usar las banquetas ni los pasos peatonales, no hacer caso de las indicaciones de los semáforos, no respetar la prioridad de paso de los peatones, estacionarse sobre banquetas o dar vueltas prohibidas (*Ciudadanos en Red*, 2011). Parte de esta problemática da a la Ciudad de México la característica de crecimiento desordenado, en la que se pretende la fluidez de los automóviles y no la movilidad de los peatones, dado que estos son los que deben apresurarse a cruzar o respetar el área de circulación vehicular. Todo se complica cuando se trata de personas con movilidad reducida o adultos mayores.

Por lo anterior, se considera:

- Dar prioridad al peatón por medio del diseño de adecuados pasos peatonales, accesibilidad, aplicación efectiva de la ley, respeto a las prohibiciones de estacionamiento y sanción de vueltas prohibidas. En general, la ciudadanía también debe dar un buen uso a la infraestructura y al espacio urbano.
- Considerar dos aspectos en las políticas públicas de transporte y movilidad: 1) los comportamientos urbanos frente a los espacios conflictivos en la ciudad dado que se presentan prácticas ciudadanas indebidas (peatones y conductores); y 2) los espacios públicos y de convivencia deben regularse dado que la tendencia es que las reglas no se cumplen, por lo que se necesitan espacios educativos y se requiere invertir en una cultura de la convivencia.
- Reflexionar sobre la responsabilidad de los ciudadanos mediante mecanismos de sanción (tarjetas amarillas o rojas) dado que, 1) no se cumplen reglas o no existe una cultura de respeto a la norma, 2) prevalece la irresponsabilidad social, 3) en las escuelas no se fomentan reglas de convivencia, y 4) en las actividades de comunicación social de las dependencias no se gasta en temas relacionados con la ciudadanía responsable.
- Estudiar las iniciativas de ley que hay en la entidad dado que no se puede atacar el problema de transporte si no se modifica la normatividad.
- Dar prioridad al peatón por medio del diseño de adecuados pasos peatonales, la mejora de accesibilidad, aplicación efectiva de la ley, respeto a las prohibiciones de estacionamiento y la sanción de vueltas prohibidas. Se debe trabajar en una cultura del respeto a las normas.
- Buscar que las empresas modifiquen sus horarios de trabajo para que no todos circulen en horario pico, así como, incentivar el trabajo desde el hogar para reducir el número de viajes.

Centros logísticos y transporte de carga

Cabe recordar que 30% de las emisiones de CO_2 son de transporte de carga. Las políticas públicas deben tener en cuenta el derecho a la movilidad de las mercancías para la accesibilidad de bienes y

el desarrollo de centros logísticos ("puertos secos"), dado que en la ZMCM millones de personas consumen bienes que provienen y son distribuidos en diversos lugares. Estos centros son definidos como territorios equipados para desarrollar actividades logísticas y requieren como equipamiento básico: naves logísticas, distribución (*lay out*) adecuada de los espacios, andenes, estacionamientos para vehículos de transporte, oficinas para operadores logísticos, y servicios complementarios para los vehículos de transporte y sus operadores.

La importancia de los centros mencionados consiste en que se convierten en puntos concentradores y redistribuidores de carga, que trabajan como reguladores del tránsito de vehículos de carga y como articuladores entre unidades de carga provenientes de distintos puntos geográficos (Antun, J. 2008). Algunas de las externalidades positivas que han hecho que se incorporen cada vez más centros logísticos a los planes y programas de ordenamiento territorial son: la reducción del número de vehículos de carga y la gestión adecuada de los mismos, la disminución de recorridos por vehículo en distribución física, la atenuación de la congestión en redes viales urbanas y la mitigación de las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. Por estas razones, y partiendo de la necesidad que existe en la Zona Metropolitana del Valle de México de articular y mejorar el transporte de carga, se debe:

- Impulsar estrategias para mejorar la distribución de carga de mercancías mediante un programa que considere centros logísticos y corredores urbanos metropolitanos específicos para el transporte de carga (trabajo realizado para la Comisión Metropolitana de Medio Ambiente).
- Impulsar una estrategia para fomentar políticas y prácticas sustentables en transporte urbano de carga en la ZMVM. El primer elemento clave es el diseño y la puesta en funcionamiento de una instancia normativa y operativa para la gestión de la intervención pública específica para este tipo de transporte; la cual debe tener un carácter metropolitano, incorporar competencias de las diferentes instancias de gobierno relacionadas con este tipo de transporte (Secretaría de Transporte y Vialidad, Secretaría de Medio Ambiente y Ecología, Secretaría de Desarrollo Económico) e integrar a las distintas organizaciones de transporte, tiendas y empresas (CANACAR, ANTP, ANTAD, empresas de paquetería y mensajería, y fabricantes de equipo de transporte).

Medio ambiente

Se deben incorporar la dimensión ambiental y la comprensión del cambio climático urbano al problema de la movilidad en la ciudad, y para hacerlo es necesario que el transporte se trate desde un enfoque metropolitano, dado que actualmente no hay coordinación y planeación para la movilidad en el área metropolitana. El tema de las fronteras administrativas en la ZMVM se debe trascender ya que la zona metropolitana es una unidad y su problemática debe verse desde un enfoque territorial y urbano, por lo que es importante:

- Desarrollar una política urbana y de transporte desde una perspectiva ambiental y de adaptación al cambio climático urbano.

- No deben existir paraderos ni comercios en los arroyos vehiculares porque obstaculizan la circulación.
- Respetar las paradas y los espacios públicos por parte del transporte concesionado –microbuses o colectivos–.
- Reducir las emisiones de CO_2 por habitante. El sector transporte de carga es de los que más emite, pero también es de los que más potencial tiene para la reducción de emisiones en términos de costo beneficio.
- Una mala gestión del transporte de carga puede tener repercusiones ambientales severas por lo que se requiere establecer horarios de circulación y prohibir en ciertas zonas el transporte de carga.

Conectividad y ciudadanía

- Fortalecer y promover las iniciativas del Gobierno del Distrito Federal que han instalado centros de cómputo con acceso a internet en el metro y espacios públicos.
- Establecer proyectos integrales de transporte público que atiendan la movilidad de las colonias cuando se desarrollan proyectos metropolitanos.
- Coordinar los horarios del Metrobús y Metro en un sistema único.
- Reubicar y controlar el comercio en vía pública, en las estaciones de Metro, CETRAMS y en el transporte público concesionado.
- Difundir cultura vial desde los medios masivos en horarios estelares.
- Sustituir el transporte público concesionado por empresas bajo las modalidades de Sociedades Anónimas, Asociaciones Civiles o Cooperativas, propiciando la reconversión estructural de los concesionarios individuales en empresas con participación privada y pública.
- Utilizar vehículos eléctricos y de dimensiones adecuadas a las calles de barrios tradicionales.
- Reforzar las medidas de seguridad para los usuarios del sistema de transporte público.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 88 11/11/11 14:33

cuatro

Educación y empleo

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 89 11/11/11 14:33

educación y

y empleo

4.1 Problemática actual

Desigualdad social y educativa

En el territorio de la Ciudad de México se dan variaciones en el promedio de escolaridad de la población. Hay delegaciones en las que dicho promedio corresponde a la educación universitaria frente a otras que apenas rebasan la primaria. Desde hace más de un decenio se ha señalado que uno de los problemas educativos más importantes es el rezago escolar de la población de 15 y más años de edad; es decir, aquella que no ha concluido su educación básica. En los últimos 20 años el rezago ha disminuido considerablemente, aunque en 2005 el conteo todavía registraba cerca de 29%. (INEGI, 2000-2010). Es un punto débil que debería atender la política educativa, entre otras cosas porque refleja una fuerza laboral grande y poco calificada que enfrenta un mercado laboral en el que hoy, por ejemplo, se exige el bachillerato para desempeñarse incluso como chofer.

La educación es una tarea de Estado que debe ser abordada de manera integral para garantizar movilidad social y acceso al mercado laboral. Por ello, el tema de qué, quién y cómo educa, es crucial para la dirección de una sociedad. Más aún, lo que un gobierno hace en esta materia, permite descubrir la sociedad que se

propone construir. Es necesario insistir en la descentralización de la educación básica para que la Ciudad de México tenga un proyecto educativo propio y establezca líneas estratégicas de acción en esta materia (Muñoz García, H., 2011).

Otro problema que se debe atender es el de los diferentes niveles de aprovechamiento escolar que existen entre los más pobres y los más ricos. Es muy importante ampliar las oportunidades de educación superior frente a la dinámica demográfica y al aumento en el número de estudiantes que egresan del bachillerato. Al respecto, mientras no haya una mejor distribución del ingreso, no habrá igualdad en la educación. El ingreso familiar promedio de los más pobres en el año 2008, según datos de la Encuesta Nacional de Ingreso de los Hogares, era de $ 915 al mes y el de los más ricos de $ 124 810 (INEGI, 2010). En estas condiciones, la desigualdad social genera la desventaja educativa y, a su vez, la diferencia en la calidad de la educación acentúa las desigualdades sociales.

La concentración del ingreso en el país aparece al comparar los porcentajes más altos y más bajos de ingreso. Así, 1% más alto de la población concentra 10.2% del ingreso nacional, en tanto que en el otro extremo, 1% sólo alcanza 0.07 por ciento. Esto significa que 1% de las personas que obtienen el ingreso más alto ganan 136 veces más que 1% que obtiene el ingreso más bajo.

En el año 2006, asistían a la escuela primaria 92.6% de los niños de las familias más pobres y 99.3% de los niños de las familias más ricas. Pero entre los 18 y los 29 años, asistían a educación superior 5.8% de los más pobres y 35.4% de los más ricos.

Otro dato que revela la desigualdad es la comparación del gasto realizado en educación entre el decil 1 y el decil 10. Así, mientras que el primer decil gasta mensualmente $ 297, el décimo decil gasta $ 7 503. Por otra parte, 0.3% de los estudiantes de escuelas privadas pertenece al primer decil, en tanto que 39.6% pertenece al décimo decil.

Una diferencia notable al comparar el primer y el décimo decil es que el promedio de años de escolaridad en el primero es de 3.6 años, mientras que en el décimo es de 13.3, lo que muestra una diferencia de 9.7 años entre ambos sectores de la población.

En el Distrito Federal el promedio de escolaridad de la PEA pasó de 9.9 años, en 1990, a 10.8, en el 2005. No se avanzó ni siquiera un año más de escolaridad promedio; es decir, que la capital apenas rebasó la enseñanza básica y es la ciudad que mayor promedio de escolaridad tiene en el país (INEGI, 1990 y 2005).

Como indicadores generales, en el país tenemos que la tasa de analfabetismo en 2005 fue de 8.4%, mientras que la del Distrito Federal era de 2.6%. Por otra parte, en 2009, la cobertura nacional de Educación Superior era del 30%; mientras que en el DF ascendía a 47%, lo que contrastaba con 13% de la cobertura en Chiapas (SEP, 2009).

En el Foro Ciudadano se comentó que esta marginación y exclusión de la educación es la característica del sistema educativo nacional. Por lo que se discutió la manera cómo se puede modificar en el DF un sistema excluyente para tener uno que integre socialmente. Se plantearon diferentes opciones, entre las que incorporaron los Comités Ciudadanos se tiene: el diseño de mecanismos flexibles que permitan adquirir conocimientos para entrar al mercado laboral e innovación de la educación, no sólo con la incorporación de las tecnologías, sino el conocimiento y formación para el uso de éstas, inversión en infraestructura educativa, particularmente media y superior, que responda a los cambios globales, económicos, culturales, etcétera.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 92 11/11/11 14:33

Educación media superior y exclusión en el Distrito Federal

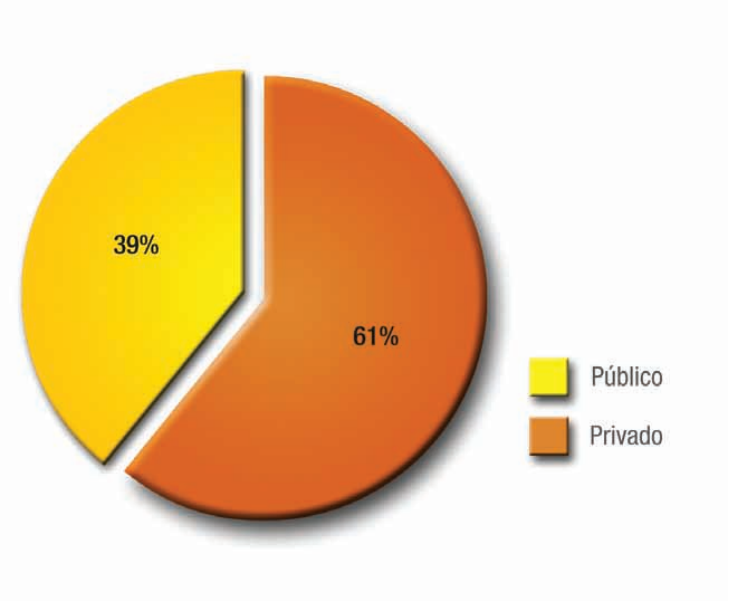
Al inicio del ciclo escolar 2008-2009 se reportó una matrícula de nivel medio superior en el Distrito Federal de 423 849 alumnos, 81.5% en escuelas públicas y 18.5 en privadas. En el mismo ciclo los jóvenes que cursan este nivel educativo son atendidos por 33 077 docentes, de los cuales 22 269 (67%) pertenecen al sistema público y 10 808 (33%) al privado (SEP, 2009) (ver gráfica 5).

En el ciclo 2008-2009 se registraron 682 escuelas en educación media superior, de las cuales 266 (39%) son públicas y 416 (61%) privadas. La delegación con mayor número de escuelas públicas es Gustavo A. Madero, con 42 (16%), mientras que Cuajimalpa de Morelos es la menor en ese rubro, con 6 (2%). La delegación con mayor número de escuelas privadas es Cuauhtémoc con 72 (17%), mientras que Milpa Alta no cuenta con ninguna institución privada (SEP, 2009) (ver cuadro 9).

Un inmueble generalmente alberga a dos o más escuelas, ya que cada turno educativo se registra como una escuela. Por ello el número de inmuebles es menor. En el Distrito Federal existen 166 inmuebles públicos y 382 privados (SEP, 2009). La delegación con mayor número de inmuebles públicos es Gustavo A. Madero con 22, mientras que Cuauhtémoc es la que tiene más inmuebles privados con 56; Milpa Alta no tiene inmuebles privados (ver cuadro 10).

El acceso a la educación media superior en el país se caracteriza por procesos de inequidad y de exclusión. La Ciudad de México no es la excepción. El 35% de los adolescentes no asisten a la escuela, esto representa un total de 282 338, de los cuales 52.4% son mujeres. Cabe destacar que el mayor índice de inasistencia se registra en el rango de edad de entre 15 y 19 años. Además, la oferta de educación media superior es limitada ya que no responde a la demanda de la población en edad de cursarla. Sobre todo, los jóvenes que habitan en las colonias marginadas se encuentran en la situación más adversa para acceder a esta educación. Por otra parte, la eficiencia terminal en la secundaria y bachillerato se ha convertido en un problema, ya que 38% de los jóvenes que logran ingresar a estos niveles no concluyen sus estudios (GDF, 2007).

Gráfica 5
Escuelas públicas y privadas en educación media superior en el Distrito Federal, 2008-2009



Fuente: Secretaría de Educación Pública, 2009.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 93 11/11/11 14:33

Cuadro 9

Escuelas públicas y privadas en educación media superior en el Distrito Federal por delegación 2008-2009

Delegación	Público	Privado
Azcapotzalco	19	8
Coyoacán	23	39
Cuajimalpa de Morelos	6	18
G. A. Madero	42	45
Iztacalco	15	11
Iztapalapa	38	26
Magdalena Contreras	7	5
Milpa Alta	9	0
Álvaro Obregón	16	32
Tláhuac	7	6
Tlalpan	8	45
Xochimilco	13	7
Benito Juárez	7	54
Cuauhtémoc	18	72
Miguel Hidalgo	21	41
Venustiano Carranza	17	7
DISTRITO FEDERAL	**266**	**416**

Fuente: SEP. Sistema Nacional de Información Estadística (2009).

Cuadro 10

Inmuebles públicos y privados de educación media superior en el Distrito Federal por delegación, 2008-2009

Delegación	Público	Privado
Azcapotzalco	10	8
Coyoacán	12	32
Cuajimalpa de Morelos	4	18
G. A. Madero	22	41
Iztacalco	7	9
Iztapalapa	19	24
Magdalena Contreras	4	5
Milpa Alta	5	0
Álvaro Obregón	9	29
Tláhuac	4	6
Tlalpan	5	41
Xochimilco	6	5
Benito Juárez	4	45
Cuauhtémoc	10	56
Miguel Hidalgo	11	38
Venustiano Carranza	9	6
DISTRITO FEDERAL	**141**	**363**

Fuente: SEP. Sistema Nacional de Información Estadística. (2009).

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 94 11/11/11 14:33

De acuerdo a la Secretaría de Educación del Gobierno del Distrito Federal, los grupos más vulnerables a la exclusión en la educación media superior son: 1) las madres jóvenes, quienes presentaron 86.4% de inasistencia; 2) la población de habla indígena, con 72.4%; 3) la población femenina económicamente activa, con 72.3%; y, 4) los adolescentes con algún tipo de discapacidad, 51.9%.

Por otra parte, la Encuesta Nacional de la Juventud 2005 señaló que la deserción escolar entre la población de 15 a 19 años en el Distrito Federal ocurre por las siguientes causas: necesidad de trabajar, 31.3%; cuidar a la familia, 17.1%; falta de escuelas en la localidad, 5.9%; y lejanía de la escuela, 3.6%. En esta encuesta destaca el hecho de que 32.7% informó como causa de abandono escolar la pérdida del gusto por estudiar. Esto podría ser interpretado como la desvalorización de la educación entre la población que, por sus condiciones de marginación, se ve orillada a buscar empleo desde temprana edad.[23]

Educación superior en el Distrito Federal

El ciclo escolar 2008-2009 para el nivel superior del Distrito Federal reportó una matrícula de 384 594 alumnos al inicio del curso. Asiste a escuelas públicas 66.5% de alumnos y a privadas 33.5%. Respecto del ciclo escolar 2000-2001, la matrícula aumentó en 37 921 alumnos (SEP, 2009). En el Distrito Federal se tienen 352 escuelas, en su mayoría del sector privado. La población educativa de este nivel es atendida por 51 433 docentes (SEP, 2009) (ver cuadro 11).

Cuadro 11

Educación superior del Distrito Federal por régimen de sostenimiento
Ciclos escolares 2000-2001, 2005-2006 y 2008-2009

Ciclo	Sostenimiento	Matrícula	Personal docente	Escuelas
2000-2001	Total	346 673	47 838	320
	Público	223 107	32 903	93
	Privado	123 566	14 935	227
2005-2006	Total	354 513	46 154	350
	Público	232 277	30 947	98
	Privado	122 236	15 207	252
2008-2009	Total	384 594	51 433	352
	Público	255 615	35 291	113
	Privado	128 979	16 142	239

Fuente: SEP. Estadística Histórica por estados del Sistema Educativo Nacional (2009).

En el país existen alrededor de 1 100 universidades privadas, de las cuales únicamente 74 cuentan con una certificación de la Federación de Instituciones Mexicanas Particulares de Educación

[23] FIDEGAR, Evaluación de cobertura del PREBU Prepa sí, México, p.7.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 95 11/11/11 14:33

Superior (FIMPES). Si se está entrando a la sociedad del conocimiento se debe ubicar lo que se está haciendo con la ciencia. Las universidades públicas del país producen 70% de la investigación científica. De entre ellas, la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) cubren casi la mitad de la producción científica del país. No obstante, la Ciudad de México no ha usado esta ventaja comparativa para coordinar esfuerzos en pro de un desarrollo local sostenido que beneficie a las mayorías, que atienda el conocimiento de lo más urgente y que puede requerir un plan de desarrollo de mediano plazo. En esto queda incluida la UACM, que es una institución que en su corta vida ha venido haciendo esfuerzos para cumplir con sus cometidos, para elevar la calidad de sus estudios y para resolver el asunto de los rechazados (Muñoz García, H., 2011).

Ocupación y desempleo

En el país hay 20.2 millones de jóvenes entre 15 y 24 años; de los cuales 40% tiene un empleo, 30% sólo estudia y 20% se dedica a actividades domésticas (INEGI, 2010)). Los jóvenes con educación media superior y superior son el único grupo de población que aumentó su tasa de participación activa en el mercado laboral, aunque también enfrentan la paradoja de que a mayor escolaridad están más expuestos al desempleo. En el año 2010, en el Distrito Federal la Población Económicamente Activa ascendía a cuatro millones de personas (INEGI, 2010), lo cual representó 47% del total de sus habitantes. La PEA Ocupada era de 3.8 millones de personas, lo que equivale a 93% del total de esta población.

No obstante que la mayoría de la PEA tiene una ocupación, se observa que la situación también es preocupante porque se trata de trabajos en condiciones precarias, con salarios muy bajos y con un perfil educativo de baja capacitación. Pareciera que la educación también es un elemento que reproduce la desigualdad social, pues la calidad en la educación tiene efectos en las condiciones de igualdad y bienestar de la población. En el año 2010, la tasa de ocupación en el sector informal fue del 28.2% en el DF y en el país 28.6%. La desocupación fue del 6% en la ciudad y en México fue de 5.5% (INEGI, 2010). En la PEA, cuatro de cada 10 son mujeres y su tasa de participación continúa incrementándose. La incorporación

Parque del Mestizaje sobre Prolongación Misterios, delegación Gustavo A. Madero, DF.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 96 11/11/11 14:33

de la mujer a la fuerza de trabajo ha sido muy importante desde el punto de vista social y la óptica de la ciudad. Pero tuvo cierto efecto al definir los avances de la población económicamente activa y desde luego, competir por los puestos disponibles.

Es importante identificar a qué sector de la población se debe atender y beneficiar con la educación orientada al empleo. En la Encuesta Nacional de Juventud (2005), el porcentaje de jóvenes entre 12 y 29 años que no estudiaban y no contaban con un trabajo era del 22%. Del total de estos jóvenes, más del 80% eran mujeres. En cuanto a su situación conyugal, en su mayoría (56%) vivían en pareja. La gran mayoría (73%) de éstas había dejado de estudiar antes de cumplir 18 años. La razón más aludida para haberlo hecho es que ya no les gustaba estudiar (29%). A la pregunta "¿te gustaría seguir estudiando o preferirías trabajar?", 38% respondió que sí le gustaría estudiar; 38% que preferiría trabajar; 8.8% que querría estudiar y también trabajar, y 10.8% que no querría trabajar ni estudiar.

Desigualdad en equipamiento educativo

Los datos georreferenciados presentados en el contexto delegacional ofrecen un diagnóstico territorial de las desigualdades en la distribución de la población por grado de instrucción; sin embargo, estos datos resultan insuficientes si no se cruzan con información territorialmente homóloga sobre la oferta de equipamiento educativo y el total de la población demandante de ese servicio. Hasta el momento, no obstante, el censo no ofrece estos datos indispensables para construir una imagen completa del problema educativo tanto en su situación actual como en sus tendencias.

Un asunto relevante en relación a lo expuesto, es la consideración de la escala adecuada de georreferencia de los datos estadísticos. Es importante tomar en cuenta que los datos sobre capital educativo en delegaciones, representan los promedios de lo que sucede de manera intradelegacional. Pero el análisis de los mismos datos a escala micro (AGEB urbano), muestra una imagen distinta en tanto que vislumbra las asimetrías existentes dentro de cada delegación. Al respecto, es importante añadir que la escala adecuada de análisis depende del objetivo que se busca. Por ejemplo, una política educacional que dote a la Ciudad de México con equipamiento educativo en preescolar, requiere un diagnóstico a nivel micro local, mientras que a una política para equipamiento en licenciatura y posgrado le corresponde un análisis delegacional e incluso de regiones urbanas.

La herramienta más común para representar la *territorialización* de datos estadísticos son los mapas sociales urbanos. No obstante, la falta de georreferencia limita el conocimiento del problema y dificulta la formulación de políticas para su combate. Un ejemplo de esto es la cantidad de población que queda fuera del sistema educativo a nivel superior. Los datos expresan el grado de exclusión educativa que representa una de las formas de desigualdad social. De esta manera se calcula la diferencia entre la demanda en educación y la matrícula correspondiente. Las series históricas nos ofrecen información importante al mostrar que esta deuda social, aunque lentamente, se está disminuyendo.

Esta información, sin embargo, refleja el promedio de exclusión educacional en el DF y no ilustra las concentraciones diferenciadas de estos excluidos en el territorio. No aporta información acerca de la localización específica de estas discrepancias entre oferta y demanda educativa. ¿Cómo se pueden formular acciones

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 97 11/11/11 14:33

concretas para combatir el problema? Resulta indispensable conocer los lugares específicos en donde la demanda supera a la oferta para asignar los recursos necesarios con el fin de incrementar el equipamiento educativo requerido.

Al revisar los últimos datos del Censo de 2010, se puede obtener información parcial georreferenciada sobre la situación educativa en el DF, por delegación política. Los datos hacen referencia al nivel de instrucción de la población y ofrecen una clara imagen de las desigualdades intraurbanas de la Ciudad de México en materia educativa. La información se clasifica por nivel educativo y, además, se desglosa en series históricas (INEGI, 2000, 2005 y 2010), hecho que posibilita identificar los cambios y tendencias.

El análisis diacrónico intraurbano muestra que las delegaciones que pierden en capital educativo a nivel primario son Cuauhtémoc y Venustiano Carranza (INEGI, 2000 y 2005). Esto representa un primer indicio de cambio en estos territorios que debe cruzarse con otros datos demográficos, económicos y sociales, para hacer posible su correcta interpretación y finalmente su traducción en políticas específicas para su combate.

En el caso de la población con educación profesional, un análisis similar muestra que las delegaciones que pierden capital educativo de 2000 a 2005 (sin que haya cambios para el 2010) son Venustiano Carranza, Benito Juárez y Coyoacán; hecho que llama la atención sobre cierto deterioro y exige profundizar el análisis mediante la incorporación de otras variables sociodemográficas.

Finalmente, el análisis para el caso de la población con instrucción de posgrado, muestra pérdidas en un amplio número de delegaciones, como Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Iztacalco, Iztapalapa, Tlalpan, Coyoacán, Álvaro Obregón y Cuajimalpa. Se observa, por tanto, una situación inquietante de pérdidas en capital humano con educación de posgrado en ocho delegaciones del Distrito Federal.

4.2 Propuestas estratégicas

En los Foros Ciudadanos y en la consulta a los Comités Ciudadanos se manifestaron diferentes propuestas que coincidieron en que la continuidad de los programas de inversión en la educación no debe ser afectada por el cambio de las administraciones gubernamentales. Se debe continuar en la educación básica con la introducción de tecnologías, ampliar la educación a distancia e incorporar conocimientos innovadores. Se debe invertir en infraestructura, en educación media y superior y promover un giro a la *currícula* para responder a las economías y conflictos sociales locales. También se manifestaron propuestas locales que se presentan en el apartado "Combatir las desigualdades territoriales en el acceso a la educación".

Transformar el modelo educativo

La educación plural y abierta es una tarea de Estado; se tiene un problema pedagógico serio en las escuelas por lo que se requiere una modificación en el sistema de enseñanza-aprendizaje. Las universidades públicas deben vincularse más con el sector productivo porque los jóvenes tienen educación, pero no encuentran trabajo. Actualmente, los egresados de educación superior se enfrentan a dificultades para ingresar al sector productivo; se registran diferencias de ingreso y de posibilidades de ingresar al

ámbito laboral, según las carreras. Pero también los jóvenes enfrentan el hecho de que se les solicita mayor grado de escolaridad para cualquier tipo de trabajo. Al respecto, se planteó la posibilidad de capitalización de la educación básica o un sistema de capacitación básica para acceder a un empleo inmediato y evitar una enorme frustración en aquellos sectores de la población que no continúan sus estudios en la educación media superior y superior.

- Existen asuntos que demandan mayor atención, pero el profesor no puede ser el único que aplique un reforzamiento de los hábitos escolares. También se requieren cursos de capacitación sobre ética y el fomento de valores para los jóvenes. La ALDF debe retomar políticas para una educación integral.
- Se reflexionó sobre la problemática que se da en cuanto a lo que se aprende en la escuela y su aplicación en el trabajo. En las empresas no existe una visión tecnológica y científica, y no se enfocan a la aplicación de los conocimientos y a entender la situación o la realidad social. El Estado está *desapareciendo*, y los empresarios tampoco hacen nada. Las universidades públicas generan conocimiento, pero está ahogado en el país porque su desarrollo y aplicación no se fomentan.

Escuela Nacional de Artes Plásticas, UNAM, delegación Xochimilco, DF.

Universidades en la sociedad del conocimiento

Es importante dejar en claro que la producción del conocimiento debe tener como sentido el desarrollo local. Esta es una forma en la cual las universidades pueden colaborar con el desarrollo y contribuir a que la sociedad adquiera la capacidad de aprender; necesidad asociada con los procesos culturales e innovaciones.

- El conocimiento acumulado social y político del entorno es algo que la universidad puede ofrecer. Pero ésta puede ir más allá: tiene la capacidad de convocar a todos los actores, empresarios, políticos, funcionarios, diputados, a las organizaciones de la sociedad civil, para integrar proyectos de desarrollo y convencer a los actores, pactar con ellos el desarrollo de estos proyectos, pero la universidad también puede recibir propuestas, reforzar las iniciativas ciudadanas y producir conocimiento.
- La sociedad del conocimiento es la aplicación de las tecnologías de la comunicación a las relaciones sociales. De tal suerte que se tiene que definir cómo impulsar el uso de dichas tecnologías para la educación y el desarrollo. Las tecnologías de la comunicación tienen un efecto cultural y social muy amplio. Entonces, la educación debe formar parte del entorno virtual creado por estas tecnologías.

Educación a distancia y mayor flexibilidad con nuevas tecnologías

Una manera de elevar el nivel medio educativo de la población del DF es a través de la educación a distancia. Pero es indispensable crear las condiciones socioeconómicas necesarias para integrar adecuadamente a los jóvenes al sistema educativo y al mercado laboral. La UNAM, en la búsqueda de elevar el nivel medio educativo, tiene un sistema de universidad abierta con asesorías sabatinas que se vincula con otros procesos para llevar a cabo una formación integral mediante ejes de colaboración: programas educativos y formales, educación continua, y contenidos abiertos para población en general.

- Se plantea impulsar un modelo educativo con flexibilidad para estudiar a cualquier hora y lugar. Actualmente se cuenta con licenciaturas y posgrados en línea. Los requisitos para ingresar son: certificado de bachillerato, un promedio determinado, resultar seleccionado en examen de admisión, y acreditar cursos propedéuticos. Se tienen actualmente 20 500 estudiantes en educación superior en la modalidad a distancia.
- Preparar y fortalecer las capacidades de los estudiantes para asumir una responsabilidad muy firme sobre sus avances, autonomía en el aprendizaje, habilidades, actitudes y valores, empleo de la tecnología de la información y la comunicación; avances en la comprensión de las lecturas y tecnologías. En todo el proceso de enseñanza-aprendizaje se tiene una asesoría y un acompañamiento constante: el asesor (experto en contenidos) y el tutor (experto en aprendizaje).
- Fortalecer la oferta de educación continua en todas las modalidades con el objetivo de capacitar para el trabajo y ser emprendedor. También se emplean mecanismos abiertos como la Televisión Educativa Mirador Universitario que ofrece series y cursos, así como las Unidades de Apoyo para el Aprendizaje (UAPA) herramienta didáctica para reforzar y estimular el pro-

ceso de enseñanza–aprendizaje apoyado por las Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC). El Espacio Común de Educación Superior a Distancia (ECOSAD) está formado por 30 instituciones de educación superior para buscar alternativas a la creciente demanda de espacios educativos.

- Se tiende a exigir más a la educación a distancia y menos a la educación presencial, pero se debe impulsar una visión moderna de la educación en todas sus modalidades. Las instituciones de educación deben llegar a un punto en que lo hecho en el aula o salón se revise y modifique. Se requiere transformar la educación básica y fortalecer las habilidades necesarias en la educación informática. Las nuevas generaciones deben acceder a las modalidades informáticas para poder estudiar posteriormente en planes a distancia. En la UNAM, la Eficiencia Terminal es de 60%; existe una tendencia para la aceptación de la modalidad a distancia.

Certificación de conocimientos

Se necesita promover la certificación de saberes y mejorar la educación ya que 35% de los jóvenes no pueden comprender un texto. Sin embargo, es imposible mejorar algo que no se puede medir. Se debe reclutar a los alumnos rechazados y a los mejores egresados de las escuelas. En la modalidad de educación a distancia se debe tener ciertos requisitos: perfil de estudiantes para estudiar en este método o sistema abierto (actitudes, hábitos de estudio, horarios), y recompensar la experiencia universitaria que no se adquiere como en el caso de educación asistida. Se necesita transitar del sistema formal al sistema abierto para acceder a un mundo de enseñanzas intangibles como elemento formativo en la construcción del aprendizaje universitario.

- Se pueden certificar los saberes o conocimientos empíricos por bloques o fascículos de conocimiento. Se trata de tener una diversidad de oferta, a nivel superior y saber qué tipo de acciones se requieren para que la educación sea pertinente. No sólo hay necesidad de nuevas carreras, sino de nuevos perfiles como bioinformática, economía industrial, ciencias de la vida y ciencias de la Tierra. De hecho, se necesitan ajustes cada seis *años a los esquemas de educación*.

Combatir las desigualdades territoriales en el acceso a la educación

Cabe señalar que los problemas sociales urbanos no se pueden combatir aisladamente. Existen interrelaciones e interdependencias entre ellos, que al no tomarse en cuenta conducen a políticas inoperantes que resultan en fracasos. Al tener conciencia de estas interrelaciones, las políticas correspondientes deberían atacar los problemas desde un enfoque integral en donde se conjuguen todas las dimensiones de la precariedad y vulnerabilidad. Sólo así se puede aspirar a soluciones concretas que perduren.

En el caso concreto de la inasistencia y la deserción escolar, problemas clave en la cuestión educativa, es indispensable primero reflejar los datos estadísticos en mapas de diferente escala (delegación, AGEB y colonia) y luego cruzarlos con mapas de otros problemas sociales y territoriales (desempleo, delincuencia, embarazo adolescente, carencia en equipamiento y conectividad, en-

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 101 11/11/11 14:33

tre otros) para obtener una imagen integral del problema y poder diseñar propuestas para su solución.

- Considerar, en la perspectiva territorial, la visión metropolitana. El Distrito Federal representa sólo una parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, la cual opera como un sistema indivisible espacialmente. En el caso específico de la educación, por ejemplo, hay que tomar en cuenta que gran cantidad de alumnos que estudian en escuelas de nivel licenciatura y posgrado, son provenientes de los municipios conurbados del Estado de México, y viceversa. ¿Qué utilidad tiene entonces un análisis aislado por entidad federativa sin tomar en cuenta los movimientos continuos interestatales entre sus pobladores? En lo referente a la educación posbásica, de licenciatura, profesional y de posgrado, en donde el equipamiento correspondiente tiene un radio de cobertura que rebasa el ámbito delegación/municipio, el análisis metropolitano cobra importancia medular.
- Es importante señalar que las intervenciones puntuales y diferenciadas en el territorio con base en criterios de igualdad de resultados y no de oportunidades, son indispensables para limitar la propagación espacial de las múltiples desigualdades. Las abismales asimetrías en materia educativa que caracterizan a la Ciudad de México exigen que las zonas más atrasadas se doten con más y mejores servicios educativos, si se pretende contrarrestar sus profundas desventajas. Resulta necesario formular políticas compensatorias (a quien tiene menos acceso a la educación), si queremos avanzar hacia una sociedad con mayor equidad y justicia.
- En concordancia con el impulso e integración de zonas de desarrollo, la vivienda, el empleo y los servicios, debe corresponder la oferta educativa para cubrir las necesidades de la población, y los proyectos productivos locales.
- El enfoque desde la dimensión micro territorial (nivel de barrio o colonia) ofrece nuevas posibilidades para abordar la temática de empleo y educación, integrando problemas de otras dimensiones, como la movilidad, conectividad y desarrollo local.
- Los puntos centrales a tomar en cuenta para el análisis, entendimiento y elaboración de propuestas ante la problemática educativa son: incorporar el territorio en los diagnósticos sobre educación con el fin de traducir las necesidades detectadas en políticas concretas; examinar la trascendencia de la selección adecuada de la escala de georreferencia de datos (entidad, delegación/municipio, AGEB, colonia); considerar la referencia metropolitana y generación de datos fidedignos y actualizados (georreferenciados, homologados, metropolitanos).

Los Foros Ciudadanos y la Consulta a los Comités Ciudadanos se manifestaron por:

- Que las comunidades se involucren en la construcción, mantenimiento y mejoramiento de las escuelas.
- Fortalecer la cultura cívica y en materia de historia, para fortalecer los valores de la sociedad.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 102 11/11/11 14:33

cinco

Resultados de la consulta a Comités Ciudadanos

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 103 11/11/11 14:33

esultados

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, realizó una consulta a 1 115 Comités Ciudadanos de toda la Ciudad de México[24] para conocer el grado de aceptación de las propuestas de los ***Talleres de análisis para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal***. La consulta tuvo una primera etapa de reuniones de información y discusión del documento síntesis elaborado por el PUEC-UNAM. La segunda etapa consistió en responder un cuestionario de más de 80 variables, que se organizó en 4 secciones temáticas: 1) Reactivación económica y generación de empleo; 2) Desarrollo urbano y calidad de vida; 3) Transporte y movilidad y 4) Educación y empleo. Las respuestas se captaron en cinco rangos de aprobación: "Altamente prioritario", "Prioritario", "Poco prioritario", "Indiferente" y "Nada prioritario".

La distribución del número de Comités Ciudadanos por delegación se basó en el porcentaje de la población con respecto al DF (ver cuadro 12).

[24] Los Comités Ciudadanos constituyen el espacio de representación vecinal más importante de la Ciudad de México y expresan su heterogeneidad y diversidad social. Por ello se realizó una encuesta durante el mes de junio y la primera semana de julio de 2011. Se obtuvo la opinión y el grado de aceptación de las propuestas estratégicas de los *Talleres de análisis para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal* realizados, del 28 de febrero al 8 de marzo de 2011, por el PUEC-UNAM. Hay 1 730 Comités Ciudadanos en funciones, entre las 1 815 colonias y pueblos existentes en el Distrito Federal. Se cuenta con 1 344 observaciones que corresponden a 1 115 Comités Ciudadanos que representan 61% del total. Para mayor información de esta Consulta: www.aldf.gob.mx

Cuadro 12

Número de consultas levantadas por Delegación	
Delegación	Número de Comités
Azcapotzalco	101
Gustavo A. Madero	131
Coyoacán	96
Benito Juárez	39
Tlalpan	91
Magdalena Contreras	41
Cuajimalpa	26
Álvaro Obregón	118
M. Hidalgo	44
Venustiano Carranza	53
Cuauhtémoc	42
Iztapalapa	211
Iztacalco	54
Milpa Alta	9
Xochimilco	26
Tláhuac	33
TOTAL	1 115

Fuente: ALDF, 2011.

Con la información disponible se observó que las propuestas de los *Talleres de análisis* tuvieron una alta aceptación. No obstante, el grado de aprobación de cada una varía por delegación y por zona de desarrollo. A continuación se presentan los resultados por sección.

5.1. Resultados por sección temática

Reactivación económica y generación de empleos

Las propuestas sobre reactivación económica que tuvieron mayor aceptación entre los Comités Ciudadanos para mejorar la calidad de los empleos fueron: 1) **Capacitar** a los trabajadores; y 2) **Colaboración** de empresas y universidades para el desarrollo de tecnologías (ver cuadro 13).

Cuadro 13

Propuestas para mejorar el empleo			
Para mejorar la calidad de los empleos y crear más ¿qué opción(es) considera más importante(s)?			
	No seleccionado	Considerado Relevante	Total
Que los trabajadores se capaciten y se preparen mejor	46.3%	53.7%	100.0%
Que las universidades se vinculen con empresas privadas	64.8%	35.2%	100.0%
Que se regulen mejor las relaciones laborales	68.1%	31.9%	100.0%
Que las empresas inviertan más en tecnología	72.1%	27.9%	100.0%
Hay otras prioridades	92.4%	7.6%	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Desarrollo urbano y calidad de vida

Las propuestas que tuvieron más aceptación para la reactivación económica fueron: 1) **Vigilar** y aplicar la ley para controlar el crecimiento de asentamientos humanos irregulares; 2) **Colaboración** de universidades con empresas para aprovechar el conocimiento acumulado; 3) **Estímulos** a empresas que generen empleos para la población local, con el propósito de reducir los grandes traslados; 4) **Conformar** organizaciones que apoyen la asociación de pequeñas empresas mediante asesoría y financiamiento; y, 5) **Aplicar** el Plan UNESCO-Xochimilco para el rescate ecológico con reactivación productiva (ver cuadro 14).

Cuadro14

Propuestas para la reactivación económica					
Grado de aceptación de propuestas sobre *reactivación económica y generación de empleo*, por zonas de desarrollo					
		Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario	Total
Que empresas y universidades públicas (como la UNAM, la UACM y el IPN) colaboren, aprovechando su experiencia y su conocimiento, para impulsar la actividad y la organización de empresas pequeñas y grandes productores en su delegación.	Norte	4.6%	6.4%	89.0%	100%
	Centro	5.4%	2.7%	91.9%	100%
	Oriente	4.0%	6.6%	89.3%	100%
	Suroriente	4.7%	1.2%	94.1%	100%
	Distrito Federal	**4.4%**	**5.7%**	**89.9%**	**100%**
¿Piensa adecuado que el gobierno trabaje junto con las empresas para incrementar obras públicas mediante financiamiento privado, si estos proyectos no comprometen las decisiones públicas ni requieren de privatizaciones?	Norte	18.7%	12.9%	68.4%	100%
	Centro	13.5%	10.8%	75.7%	100%
	Oriente	15.1%	17.3%	67.6%	100%
	Suroriente	10.6%	8.2%	81.2%	100%
	Distrito Federal	**16.1%**	**13.9%**	**70.0%**	**100%**
Reindustrializar el DF y su delegación promoviendo asociaciones productivas que aprovechen el potencial de las pequeñas empresas para generar nuevos empleos.	Norte	5.5%	10.1%	84.4%	100%
	Centro	8.3%	2.8%	88.9%	100%
	Oriente	7.4%	7.7%	84.9%	100%
	Total conjunto	**6.5%**	**8.7%**	**84.9%**	**100%**
Que en su delegación exista una organización que apoye, coordine y asesore a los pequeños productores industriales (tela, vestido, plástico, papel, madera, etcétera).	Norte	8.6%	11.3%	80.1%	100%
	Centro	10.8%	2.7%	86.5%	100%
	Oriente	8.5%	8.5%	83.1%	100%
	Total conjunto	**8.6%**	**9.6%**	**81.8%**	**100%**

Que la generación de empleos y la recuperación de espacios de recreación en su delegación reduzcan la necesidad de los habitantes de trasladarse a otros sitios para trabajar, estudiar o divertirse.	Norte	2.7%	5.8%	91.5%	100%
	Oriente	3.3%	3.7%	93.0%	100%
	Suroriente	4.7%	4.7%	90.6%	100%
	Total conjunto	**3.2%**	**4.8%**	**92.0%**	**100%**

Fuente: ALDF, 2011.

La alternativa con mayor aceptación para generar empleo formal fue: **Identificar** los conglomerados de empresas pequeñas y grandes en la delegación que pudieran trabajar conjuntamente (*clusters*), con una aceptación de 55% de los Comités Ciudadanos (ver cuadro 15).

Cuadro 15

Alternativas para generar empleo
Como alternativas para crear empleo formal, ¿cuál(es) de estas opciones tendría(n) más importancia en su delegación?

	No Seleccionado	Considerado Relevante	Total
Formación de *Clusters* productivos de alta tecnología	44.5%	**55.5%**	100.0%
Otras prioridades	75.1%	**24.9%**	100.0%
Centros de entretenimiento	84.5%	**15.5%**	100.0%
Ninguna de estas propuestas funcionaría	89.8%	**10.2%**	100.0%
Centros Comerciales	90.9%	**9.1%**	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 16

Propuestas prioritarias de movilidad y transporte
Propuestas sobre Movilidad y Transporte en el Distrito Federal

Propuesta	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario	Total
Tecnología para sincronizar automáticamente los semáforos	7.6%	9.6%	82.7%	100.0%
Transporte público de gran capacidad	12.9%	10.9%	76.2%	100.0%
Programa de ecobicis hacia otros puntos de la ciudad	20.0%	22.2%	57.8%	100.0%
Crear una agencia de transporte público que centralice y regule las rutas	10.8%	10.0%	79.2%	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Movilidad y transporte

Las propuestas más aceptadas con el criterio de "prioritario" y "muy prioritario" por los Comités Ciudadanos: 1) **Inversión** en tecnologías para sincronizar automáticamente los semáforos; 2) **Crear una sola agencia de transporte público** que centralice los servicios de conectividad bajo un esquema de coordinación obligatoria con sistemas de prepago y "boleto único" enmarcados en un Plan Integral de Transporte y Vialidad, y 3) **Inversión** en transporte de gran capacidad, como el Metrobús, Metro y Sistema de Trasporte Eléctrico (ver cuadro 16).

Entre 70% y 80% de los Comités Ciudadanos consultados sugirió estas tres acciones como un tema relevante en la agenda de gobierno. No obstante, el programa de Ecobicis tuvo una alta prioridad en casi 60% de los Comités Ciudadanos (ver cuadro 17).

Las acciones que se deben realizar prioritariamente para mejorar el servicio de los 46 Centros de Transferencia Modal (CETRAMS) en orden de importancia son: 1) **Disminuir la inseguridad**, que tuvo una aceptación de más de 73% de los Comités Ciudadanos; 2) **Reubicar el comercio en la vía pública** (ambulantaje), con casi 47% de aprobación; y 3) **Limpiar** estos lugares 35% (ver cuadro 18).

Cuadro 17

Funciones prioritarias de una agencia única			
¿De cuál de los siguientes aspectos debería encargarse una agencia de transporte centralizada?			
Distrito Federal	No Seleccionado	Considerado Relevante	Total
Tarifa única	60.8%	**39.2%**	100.0%
Horarios	81.6%	**18.4%**	100.0%
Conectividad	50.4%	**49.6%**	100.0%
Modo de pago	77.0%	**23.0%**	100.0%
Hay otras prioridades	89.2%	**10.8%**	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 18

Preferencias para la intervención de los CETRAMS			
Para mejorar la calidad del servicio en los paraderos de transporte público (CETRAMS) ¿Qué aspectos es necesario atender?			
Distrito Federal	No seleccionado	Considerado Relevante	Total
Inseguridad	27.2%	72.8%	100.0%
Ambulantaje	53.2%	46.8%	100.0%
Conectividad	79.7%	20.3%	100.0%
Limpieza	64.9%	35.1%	100.0%
Hay otras prioridades	92.2%	7.8%	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Educación y empleo

Los Comités Ciudadanos identificaron como el problema a resolver más importante la inversión en infraestructura y la realización de reformas en la calidad de la educación básica y media, con casi 46% y 43% de aceptación respectivamente. Le sigue la educación superior con 30% y la técnica con 27% (ver cuadro 19).

Las propuestas que tuvieron mayor aceptación fueron: 1) **Introducir tecnologías** de la información en los sistemas educativos (96%); 2) **Introducir valores** de convivencia en los sistemas de enseñanza básica (95%); y, 3) **Construir un sistema de certificación** de conocimientos empíricos vinculado al mercado laboral 91%); y 4) Flexibilizar el sistema de educación a distancia (89%) (ver cuadro 20).

Cuadro 19

Importancia de la infraestructura y calidad de la educación			
¿En qué nivel educativo deberían centrarse más las inversiones en infraestructura y calidad educativa?			
	No Seleccionado	Considerado Relevante	Total
Educación Básica	53.9%	**46.1%**	100.0%
Educación Media	56.5%	**43.4%**	100.0%
Educación Superior	70.2%	**29.8%**	100.0%
Educación Técnica	73.5%	**26.5%**	100.0%
Hay otras prioridades	96.1%	**3.9%**	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 20

Propuestas para la educación y el empleo				
Grado de aceptación de las propuestas sobre Educación:				
	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario	Total
Tecnología en educación	1.56%	2.91%	**95.53%**	100.00%
Introducir valores de convivencia	1.94%	3.21%	**94.84%**	100.00%
Educación a distancia flexible	4.85%	6.26%	**88.89%**	100.00%
Certificación de conocimientos empíricos	3.59%	5.61%	**90.80%**	100.00%

Fuente: ALDF, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 110 11/11/11 14:33

Al confirmar las preferencias mostradas en temas anteriores, la propuesta de **introducir** Tecnologías de la Comunicación y la Información, en los sistemas de enseñanza para elevar el nivel educativo de las personas son una preocupación constante, que representa 46% de la aprobación (ver cuadro 21).

Las acciones que deberían realizar la autoridad delegacional para la educación y el empleo son: 1) **Incentivar**, mediante programas, la participación activa de los alumnos en su propia educación (51%); 2) **Invertir en infraestructura** de las escuelas (36%); 3) El Profesor como facilitador (38%) 4) **Vincular al sector productivo y privado** con la educación (31%) (ver cuadro 22).

Cuadro 21

Modalidades para elevar el nivel educativo			
¿Qué estrategias son más necesarias para elevar la calidad educativa?			
Estrategia	No eleccionado	Considerado Relevante	Total
Aumentar el uso de Tecnologías de Información y comunicación en los sistemas de enseñanza	54.4%	**45.6%**	100.0%
Talleres para trabajadores y microempresarios con visión empresarial	59.7%	**40.3%**	100.0%
Sistema de Certificación de conocimiento empírico y experiencia	65.0%	**35.0%**	100.0%
Sistemas de educación a distancia	77.0%	**23.0%**	100.0%
Hay otras prioridades	94.1%	**5.9%**	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 22

Propuestas de inversión delegacional			
¿En qué ámbitos debería intervenir el gobierno local en torno a la educación en el corto plazo?			
	No seleccionado	Considerado Relevante	Total
Participación activa	49.5%	**50.5%**	100.0%
Profesor facilitador	62.3%	**37.7%**	100.0%
Sector privado y productivo	68.6%	**31.4%**	100.0%
Mejorar infraestructura	64.0%	**36.0%**	100.0%
Hay otras prioridades	95.9%	**4.1%**	100.0%

Fuente: ALDF, 2011.

5.2. Diferencias entre zonas[25] y delegaciones

Movilidad y transporte

La aceptación de la propuesta de incorporar *Tecnologías para sincronizar automáticamente los semáforos*, presenta una distribución homogénea en las cinco zonas de aplicación de los cuestionarios por arriba del 80%, destacando, como se muestra en el cuadro, la zonas oriente y suroriente con 85.7% (ver cuadro 23).

Cuadro 23

	Tecnología para sincronizar automáticamente los semáforos		
Zonas	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario
Norte	9.8%	9.5%	80.7%
Centro	4.7%	11.6%	83.7%
Oriente	7.0%	7.4%	85.7%
Suroriente	7.1%	7.1%	85.7%
Poniente	7.0%	10.9%	82.0%
Total	**7.6%**	**9.6%**	**82.7%**

Fuente: ALDF, 2011.

[25] En este apartado se agregó la zona Poniente para cubrir la consulta en todo el Distrito Federal.

Otro tipo de aprobación tiene, la propuesta de invertir en transporte público de gran capacidad. Como puede verse, deberá evaluarse el contexto específico de cada delegación para conocer la fuente de estas diferencias. Destaca Xochimilco con 91.9% de aceptación. Las zonas en las cuales tuvo mayor aceptación esta propuesta fueron suroriente y poniente con casi 79% (ver cuadro 24).

Una de las propuestas que merece destacar por la aceptación diferenciada, es la de crear centrales de abasto en diferentes zonas de desarrollo. La mayor aceptación se encuentra en las zonas suroriente (79.8%) y centro (74.4%), con especial mención de la delegación Xochimilco (91.9%) (ver cuadro 25).

La importancia que se da a la *expansión del programa de Ecobicis* en las delegaciones del poniente de la ciudad corresponde a

Cuadro 24

	Transporte público de gran capacidad		
Zonas	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario
Norte	17.1%	10.7%	72.2%
Centro	16.3%	11.6%	72.1%
Oriente	14.0%	11.4%	74.6%
Suroriente	10.7%	10.7%	**78.6%**
Poniente	10.3%	10.8%	**78.9%**
Delegaciones que destacan			
Xochimilco	**0.0%**	**8.1%**	**91.9%**

Fuente: ALDF, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 112 11/11/11 14:33

un 63.8%, la poca importancia aparente que esto tiene en Milpa Alta 22.2%, se debe a que es una zona de montaña en donde difícilmente se puede utilizar este transporte, en el resto de las delegaciones del suroriente alcanza 59.5%, en el oriente y centro 58.1% y en el norte de la ciudad 45.7%. Destaca la necesidad de una mayor difusión e información de este programa alternativo de transporte (ver cuadro 26).

Una diferencia fundamental entre zonas y delegaciones que marcaron sus preferencias para cada propuesta, se encuentra en la conformación de una *Agencia que centralice los servicios* de transporte público. La preferencia más grande se encuentra en Milpa Alta con aceptación de 100% en "Muy prioritario". La necesidad de transporte público de gran capacidad y de calidad han marcado las respuestas en esta delegación (ver cuadro 27).

Cuadro 26

Programa de ecobicis hacia otros puntos de la ciudad			
Zonas	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario
Norte	**29.1%**	**25.2%**	**45.7%**
Centro	11.6%	30.2%	58.1%
Oriente	21.3%	20.6%	58.1%
Suroriente	15.5%	25.0%	59.5%
Poniente	15.8%	20.4%	63.8%
Delegaciones que destacan			
Milpa Alta	**33.3%**	**44.4%**	**22.2%**

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 25

Programa de centrales de abasto y comercio en diferentes puntos de la ciudad			
Zonas	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario
Norte	15.6%	16.5%	67.9%
Centro	**11.6%**	**14.0%**	**74.4%**
Oriente	15.4%	15.8%	68.8%
Suroriente	**6.0%**	**14.3%**	**79.8%**
Poniente	12.7%	14.2%	73.1%
Delegaciones que destacan			
Xochimilco	**0.0%**	**8.1%**	**91.9%**

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 27

Crear una agencia de transporte público que centralice y regule las rutas			
Zonas	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	Prioritario y Muy Prioritario
Norte	14.1%	9.8%	76.1%
Centro	9.3%	16.3%	74.4%
Oriente	10.3%	11.4%	78.3%
Suroriente	**4.8%**	**4.8%**	**90.5%**
Poniente	10.2%	9.8%	80.0%
Delegaciones que destacan			
Milpa Alta	**0.0%**	**0.0%**	**100.0%**

Fuente: ALDF, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 113 11/11/11 14:33

Cuadro 28

Agencia de Transporte: Conectividad		
Zonas	No seleccionado	Muy prioritario
Norte	**47.9%**	**52.1%**
Centro	69.8%	30.2%
Oriente	61.4%	38.6%
Suroriente	56.0%	44.0%
Poniente	**44.7%**	**55.3%**
Delegaciones que destacan		
Venustiano Carranza	**38.1%**	**61.9%**
Milpa Alta	**22.2%**	**77.8%**

Fuente: ALDF, 2011.

Las propuestas más señaladas por los Comités Ciudadanos, respecto a lo que debería enfocarse esta agencia es la *conectividad*, con una aceptación diferenciada. Las zonas centro y oriente no la seleccionaron en 69.8% y 61.4% respectivamente, mientras que Milpa Alta la considera "Muy prioritario" en 77.8% (ver cuadro 28).

Un tema señalado como "Muy prioritario", y del que debería ocuparse esta agencia de transporte ha sido el *establecimiento de una tarifa única*, sobre todo en las zonas centro (53.5%) y oriente (44.5%) (ver cuadro 29).

Un tema recurrente señalado por la mayoría de los Comités Ciudadanos fue la Inseguridad en los *CETRAM*, en especial en la zona centro (86%). En la zona poniente (68%) esta problemática fue señalada con menor frecuencia.

Cuadro 29

Agencia de Transporte: Tarifa única		
Zonas	No seleccionado	Muy prioritario
Norte	65.5%	34.5%
Centro	**46.5%**	**53.5%**
Oriente	**55.5%**	**44.5%**
Suroriente	61.9%	38.1%
Poniente	61.5%	38.5%
Delegaciones que destacan		
Á. Obregón	48.4%	51.6%
Iztapalapa	54.0%	45.5%
Cuauhtémoc	47.7%	52.3%

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 30

Intervención CETRAM: ambulantaje		
Zonas	No seleccionado	Muy prioritario
Norte	53.0%	47.0%
Centro	48.8%	51.2%
Oriente	**59.6%**	**40.4%**
Suroriente	**47.6%**	**52.4%**
Poniente	51.5%	48.5%
Delegaciones que destacan		
Iztapalapa	**61.1%**	**38.9%**
Xochimilco	**29.7%**	**70.3%**

Fuente: ALDF, 2011.

Sin embargo, el problema del *Ambulantaje* se señala con mayor frecuencia en la zona suroriente, destacando Xochimilco (70.3%). No así en la zona oriente (40.4%) en la que destaca Iztapalapa con 38.9% (ver cuadro 30).

La Conectividad del transporte es "Muy prioritario", con mayor frecuencia para las delegaciones como Milpa Alta (33.3%) e Iztacalco (31.1%), que en Cuauhtémoc (9.1%) (ver cuadro 31).

Las diferencias más visibles, se encuentran en la percepción de *Limpieza en los paraderos de transporte* como "Muy prioritario". Con menor frecuencia en delegaciones como Tláhuac (10.5%), mientras que en Iztacalco (59%), Venustiano Carranza (42.9%) y Cuauhtémoc (40.9%) es mayor la preocupación (ver cuadro 32).

Cuadro 31

	Intervención CETRAM: Conectividad	
Delegación	No seleccionado	Muy prioritario
Azcapotzalco	81.6%	18.4%
Cuauhtémoc	90.9%	9.1%
G. A. Madero	80.1%	19.9%
Iztacalco	68.9%	31.1%
Iztapalapa	86.3%	13.7%
Milpa Alta	66.7%	33.3%
V. Carranza	82.5%	17.5%
Xochimilco	81.1%	18.9%

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 32

	Intervención CETRAM: Limpieza	
Delegación	No seleccionado	Muy prioritario
Azcapotzalco	63.3%	36.7%
Cuauhtémoc	59.1%	40.9%
G. A. Madero	65.7%	34.3%
Iztacalco	41.0%	59.0%
Iztapalapa	64.0%	36.0%
Milpa Alta	77.8%	22.2%
Tláhuac	89.5%	10.5%
V. Carranza	57.1%	42.9%
Xochimilco	64.9%	35.1%
Total	**64.9%**	**35.1%**

Fuente: ALDF, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 115 11/11/11 14:33

Educación y empleo

La mayoría de las delegaciones de la Ciudad de México consideran "Muy prioritario" el tema de la educación, con una aceptación en promedio del 90%. Ubicándose por arriba Venustiano Carranza (98.4%), Xochimilco (97.4%), Cuauhtémoc (93.2%), Iztapalapa (92.9%) e Iztacalco (90.2%) Sin embargo, en Milpa Alta los temas de *Certificación de conocimientos empíricos y Educación a distancia* fueron considerados "Poco prioritario" (ver cuadros 33 y 34).

Las propuestas de *Introducir en los sistemas de enseñanza tecnologías de la información* y *Valores de convivencia*, fueron consideradas relevantes por todas las delegaciones por arriba del 95% de aceptación, excepto Tláhuac en Valores de convivencia que tuvo el 89.5% (ver cuadros 35 y 36).

Cuadro 33

	Aceptación certificación de conocimientos			
	Certificación de conocimientos empíricos			
Delegación	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	De Prioritario a Muy Prioritario	Total
Azcapotzalco	3.4%	8.2%	88.4%	100.0%
Cuauhtémoc	6.8%	0.0%	93.2%	100.0%
Gustavo A. Madero	2.2%	8.3%	89.4%	100.0%
Iztacalco	6.6%	3.3%	90.2%	100.0%
Iztapalapa	4.3%	2.8%	92.9%	100.0%
Milpa Alta	0.0%	33.3%	66.7%	100.0%
Tláhuac	7.9%	5.3%	86.8%	100.0%
Venustiano Carranza	1.6%	0.0%	98.4%	100.0%
Xochimilco	0.0%	2.6%	97.4%	100.0%
Distrito Federal	**3.6%**	**5.6%**	**90.8%**	**100.0%**

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 34

	Aceptación de educación a distancia			
	Educación flexible y a distancia			
Delegación	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	De Prioritario a Muy Prioritario	Total
Azcapotzalco	6.1%	5.4%	88.4%	100.0%
Cuauhtémoc	9.1%	2.3%	88.6%	100.0%
Gustavo A. Madero	5.0%	6.1%	88.9%	100.0%
Iztacalco	3.3%	9.8%	86.9%	100.0%
Iztapalapa	5.2%	3.8%	91.0%	100.0%
Milpa Alta	0.0%	22.2%	77.8%	100.0%
Tláhuac	2.6%	7.9%	89.5%	100.0%
Venustiano Carranza	3.2%	8.1%	88.7%	100.0%
Xochimilco	7.9%	2.6%	89.5%	100.0%
Distrito Federal	**4.8%**	**6.3%**	**88.9%**	**100.0%**

Fuente: ALDF, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 116 11/11/11 14:33

Cuadro 35

Aceptación para introducir en los sistemas de enseñanza tecnologías de la información				
	Introducir Tecnologías de la información y la educación			
Delegación	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	De Prioritario a Muy Prioritario	Total
Azcapotzalco	2.0%	3.4%	94.6%	100.0%
Cuauhtémoc	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
Gustavo A. Madero	1.1%	3.9%	95.0%	100.0%
Iztacalco	1.6%	1.6%	96.7%	100.0%
Iztapalapa	1.4%	2.8%	95.7%	100.0%
Milpa Alta	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
Tláhuac	2.6%	5.3%	92.1%	100.0%
Venustiano Carranza	0.0%	0 .0%	100.0%	100.0%
Xochimilco	0.0%	2.6%	97.4%	100.0%
Distrito Federal	**1.6%**	**2.9%**	**95.5%**	**100.0%**

Fuente: ALDF, 2011.

Cuadro 36

Introducir valores de Convivencia en el sistema educativo				
Delegación	Nada Prioritario o Indistinto	Poco Prioritario	De Prioritario a Muy Prioritario	Total
Azcapotzalco	2.7%	3.4%	93.9%	100.0%
Cuauhtémoc	4.5%	2.3%	93.2%	100.0%
Gustavo A. Madero	1.7%	3.4%	94.9%	100.0%
Iztacalco	0.0%	4.9%	95.1%	100.0%
Iztapalapa	2.9%	2.4%	94.8%	100.0%
Milpa Alta	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
Tláhuac	2.6%	7.9%	89.5%	100.0%
Venustiano Carranza	1.6%	1.6%	96.8%	100.0%
Xochimilco	0.0%	5.3%	94.7%	100.0%
Distrito Federal	**1.9%**	**3.2%**	**94.8%**	**100.0%**

Fuente: ALDF, 2011.

5.3. Conclusiones de Consulta Ciudadana

El proceso de consulta a los Comités Ciudadanos evidenció la necesidad de reforzar los canales de comunicación de las instituciones con la ciudadanía para aprovechar la experiencia de los miembros de los comités que conocen de manera específica la problemática de su colonia y delegación. También permitió sumar la información puntual y considerar las expectativas de la ciudadanía en la discusión y análisis de los Foros Ciudadanos, logrando establecer un diagnóstico y propuestas objetivas que atiendan de manera estratégica los retos del desarrollo económico, social y urbano del Distrito Federal.

Asimismo, la consulta consiguió reforzar las propuestas de los *Talleres* y definir nuevas con una amplia aceptación ciudadana en los cuatro temas para el desarrollo económico, social y urbano de la Ciudad de México, entre las que destacan:

Reactivación económica y generación de empleo

- En diferentes delegaciones se exigen medidas que hagan frente a los bajos salarios, en especial en Tláhuac, Tlalpan e Iztapalapa.
- Impulsar políticas de estímulos fiscales a empresas que favorezcan la contratación de jóvenes, adultos de más de 35 años con experiencia laboral, madres solteras y adultos mayores que no son considerados en los perfiles de contratación del mercado laboral.
- Elaborar un plan integral de turismo para Tláhuac, en el que se involucre la limpieza de las áreas verdes y solución a inundaciones.

Desarrollo urbano y calidad de vida

Una de las necesidades que se refleja en la opinión de los Comités Ciudadanos es el énfasis en que el gobierno delegacional debe cuidar los servicios urbanos:

- Mejorar la iluminación de calles con alto índice de inseguridad.
- Recuperar los espacios ocupados por el *ambulantaje* y espacios abandonados.
- Reducir los baches, sancionando a las empresas, particulares y dependencias de gobierno que dañen el pavimento por obras de infraestructura.
- Implementar campañas de educación para el mejor aprovechamiento del agua.
- Reducir la tala de árboles en zonas urbanas y suelo de conservación.
- Invertir en la construcción e infraestructura de más unidades deportivas.
- Dar prioridad a los ciudadanos que se encuentran en zonas de alta vulnerabilidad ante el cambio climático.
- Transparencia y rendición de cuentas de las delegaciones y la SEDUVI en el otorgamiento de permisos de construcción.

Transporte y vialidad

- Incorporar semáforos con nuevas tecnologías.
- Centralizar el sistema de transporte para ordenar y regular al transporte concesionado y reducir la inseguridad, insalubridad y cobro excesivo, así como el ambulantaje.
- Rediseñar las rutas de RTP para reducir el tiempo de traslado.
- Capacitar al personal de vialidad para lograr una mayor eficiencia de la vialidad.

Educación y empleo

- Mejorar la calidad en los servicios de la educación básica y media superior.
- Incrementar la capacidad de las escuelas de educación media y superior para atender la creciente demanda de estudiantes.
- Atender la deserción escolar con becas, movilidad estudiantil y vinculación de las escuelas de nivel medio y superior con las empresas productivas.

Bibliografía

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 119 11/11/11 14:33

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 120 11/11/11 14:33

Antún, Juan Pablo, *et al. Centros logísticos*, Serie Docencia, México, Instituto de Ingeniería UNAM, 2008.

Antún, Juan Pablo, *et al. Estrategias para políticas y prácticas sustentables en transporte metropolitano de distribución de mercancías*, XV Congreso Latinoamericano de transporte público urbano, Buenos Aires (Argentina), 31 marzo-3 de abril, 2009.

Apparicio Philipe y Seguin Anne-Marie. "Measuring the accessibility of services and facilities for residents of public housing in Montreal", *Urban Studies*, U.K., University of Glasgow, vol. 43, núm. 1, pp. 187-211, January 2006.

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Consulta Ciudadana, 2011.

CEGID. *Exclusión educativa en la delegación Cuauhtémoc*, México, Centro de Geoestadísticas, Informática y Documentación, septiembre, 2009.

CEGID. *Exclusión educativa en la delegación Venustiano Carranza*, México, Centro de Geoestadísticas, Informática y Documentación, septiembre, 2009.

COMETRAVI, *Documento interno*, México, 2007.

CONAPO. *Índice de Marginación Urbana*, México, 2005.

CONAPO. *La desigualdad en la distribución del ingreso monetario en México*, México, 2005.

CORENA *Comisión de Recursos Naturales*, México, 1999.

CVCCCM. Centro Virtual de Cambio Climático de la Ciudad de México, México, Centro de Ciencias de la Atmósfera UNAM, 2011.

EVALUA DF. *Evaluación externa del diseño e implementación de la política de acceso al agua potable del Gobierno del Distrito Federal. Informe Final.* México, Coordinación de Humanidades UNAM y Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, PUEC. Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal. Gobierno del Distrito Federal. EVALUA DF, 13 de mayo, 2010.

EVALUA DF. *Evaluación externa del diseño e implementación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal. Informe Final*. México, Coordinación de Humanidades UNAM y Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, PUEC. Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal. Gobierno del Distrito Federal. EVALUA DF, 25 de febrero, 2011.

FIDEGAR. *Evaluación de cobertura del PREBU Prepa Sí*, México, s.f.

GDF. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, Decreto publicado el 9 de marzo de 2005.

GDF. "Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012", en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, 21 de diciembre, 2007.

GDF-SETRAVI. *Transporte y Vialidad*, México, 2010.

GDF-SETRAVI. "Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010", en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, 22 de marzo, 2010.

GDF-SETRAVI. *La Ciudad de México: Transporte y movilidad sustentable*. Por una ciudad de vanguardia, México, 2010.

Gershenson, C. *Enfrentando la complejidad: Predecir versus Adaptar*, México, s.p.i., 2009.

Gershenson, C. Self-organizing urban transportation systems, s.l., s.p.i., 2009.

Gordon Ian y Monastiriotis Vassilis. "Urban size, spatial segregation and inequality in educational outcomes", *Urban Studies*, U.K., University of Glasgow, vol. 43, núm. 1, pp. 213-236, January, 2006.

IMJUVE, *Encuesta Nacional de Juventud 2005*, México, 2005.

INEGI. *Censo de Población y Vivienda 1980*, México, 1980.

INEGI. *Censo Económico 1980*, México, 1980.

INEGI. *Censo de Población y Vivienda 1990*, México, 1990.

INEGI. *Censo Económico 1993*, México, 1993.

INEGI. *Censo de Población y Vivienda 2000*, México, 2000.

INEGI. En*cuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2000*, México, 2000.

INEGI. *Censo Económico 2004*, México, 2004.

INEGI. *Censo Económico 2005*, México, 2005.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 121 11/11/11 14:33

INEGI. *Censo Económico 2007*, México, 2007.

INEGI. *Encuesta Origen Destino 2007*, México, 2007.

INEGI. *Censo Económico 2008*, México, 2008.

INEGI. *Censo Económico 2009*, México, 2009.

INEGI. *Censo de Población y Vivienda 2010*, México, 2010.

INEGI. *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2010*, México, 2010.

INEGI. *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2010*, México, 2010.

INEGI. *Sistema de Cuentas Nacionales en México. PIB por entidad federativa 2010*, México, 2010.

Instituto de Ingeniería UNAM. *Estudio Integral Metropolitano del Transporte de Carga y Medio Ambiente para el Valle de México*, estudio realizado a solicitud de la Comisión Metropolitana de Medio Ambiente, México, 2006.

Leindenberger, Georg. *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, UAM, México, 2011.

Muñoz García, H. "Educación en el DF", en *Milenio*, jueves 17 de marzo, 2011.

Padrón de Estacionamientos Públicos 2011, s.p.i., s.f.

Perfil del Turista que visita la Ciudad de México, Reporte mensual, México, noviembre, 2010.

PGJDF. *Informe Estadístico Delictivo en Distrito Federal 2010*, México, 2010.

PNUD. *Informe de Desarrollo Humano en México, 2006-2007*, México, 2007.

PNUD. *Índice de Desarrollo Humano 2004*, México, 2004.

PNUD. *Informe de Desarrollo Humano en México 2004*, México, 2004.

Poder Ejecutivo Federal. Tercer Informe de Gobierno 2003, México, 2003.

Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, s.f.

Real Estrategy 4 Técnico/Operativo Mar 3. *La Secretaría de Vialidad y Transporte del DF (SETRAVI) propone modificaciones a la normatividad para mejorar capacidad de estacionamientos y liberar calles*, México, 2010.

Robles, J. "GDF e IP cavan estacionamientos", *El Universal*, 12 de noviembre, 2009.

Romero y Méndez (coord.) *Catalogo de Chinampas*, UAM- Miguel Ángel Porrúa-Cámara de Diputados, 2011.

SEDECO. *Diagnóstico de capacitación, infraestructura y abastecimiento de los mercados públicos*, GDF, México, 2004.

SEDECO. *Programa de la Secretaría de Desarrollo Económico 2007-2012*, GDF, México, 2007.

SEDECO. "GDF protege la economía y el empleo", en *Economía con Equidad, Capital en Crecimiento*, GDF, México, núm., 6, enero, 2009.

SEDECO. Comparecencia de la Secretaría de Desarrollo Económico, Laura Velázquez Alzúa ante la Asamblea Legislativa del Distrito Federal V Legislatura, GDF, México, octubre, 2009.

SEDECO. *Economía con Equidad, Capital en Crecimiento*, GDF, México, junio, 2009.

SEDECO. *Apoyos a la microindustria y a la Actividad Empresarial*, GDF, México, abril, 2011.

SEDECO. *La Inflación*, Secretaría de Desarrollo Económico, Dirección General de Abasto, Comercio y Distribución, GDF, México, 2011.

SEDECO. *Reducciones fiscales 2011*, GDF, México, 2011.

SEDF. *Descentralización y Reforma Educativa en la Ciudad de México*, Secretaría de Educación Pública, GDF, México, 2008.

SEDF. *Educación Inicial y Preescolar. Diagnóstico de necesidades y Programa de Actualización y Profesionalización*, México, 2008.

SEDF. *Escuelas aprendiendo a convivir: Un modelo de intervención contra el maltrato e intimidación entre escolares (Bullying)*, GDF, México, julio, 2011.

SEDF. *Participación Ciudadana por la Educación en el Distrito Federal*, GDF, México, abril, 2011.

SEDF. *Programa de la Secretaría de Educación del Distrito Federal 2011-2012*, "Educación es tu futuro", México, 2011.

SEDUVI. Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, México, 2001.
SEDUVI. "Programa General de Desarrollo Urbano", *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, GDF, México, 31 de diciembre, 2003.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Azcapotzalco 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Cuauhtémoc 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Gustavo A. Madero 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Iztacalco 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Iztapalapa 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Milpa Alta 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Tláhuac 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Venustiano Carranza 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Xochimilco 2005*, México, 2005.
SEDUVI. *Proyectos de Programas Parciales de Desarrollo Urbano 2009*, GDF, México, 2009.
SEDUVI. *Ley de Desarrollo Urbano del DF 2010*, GDF, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Azcapotzalco 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Cuauhtémoc 2010*, México, 2010.
SEDUVI. P*rograma Delegacional de Gustavo A. Madero 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Iztacalco 2010*, México, 2010.
SEDUVI *Programa Delegacional de Iztapalapa 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Milpa Alta 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Tláhuac 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Venustiano Carranza 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Programa Delegacional de Xochimilco 2010*, México, 2010.
SEDUVI. *Normas en Áreas de Actuación*, GDF, México, 2011.
SEDUVI. *Normas Generales de Ordenación*, GDF, México, 2011.
SEDUVI. *Programas delegacionales.* Situación Actual, GDF, 2011.
SETRAVI. *Encuesta Origen Destino 2007*, México, 2007.
SETRAVI. *Indicadores de los Modos de Transporte Público Colectivo de Pasajeros 2009, 2010*, México, 2010.
SETRAVI. Programas para taxis: Programa de sustitución de taxis; Programa SICREA; Programa HSBC; Programa de otorgamiento de concesión del servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros "TAXI" en el Distrito Federal, México, 2010.
SETRAVI. Programas para transportes de pasajeros. Programa de sustitución de microbuses, México, 2010.
SETRAVI. Programas viales: Programa de Apoyo Vial; Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2010; Programa para el Mejoramiento de la Fluidez del Tránsito en el DF; Programa de Obras Viales para la operación en el Distrito Federal del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, México, 2010.
Suárez. *Educación en el Distrito Federal*, México, 1999.
Talen, Emily. "Visualizing Fairness", *Journal of the American Planning Association*, Chicago, U.S.A, Winter 1998; vol. 64, núm. 1, pp. 22-38, American Planning Association, 1998.
UNESCO. *Programas de manejo del área natural protegida de Xochimilco*, México, 2005.
Vidrio Carrasco, Manuel. "Los vaivenes del transporte público en la ciudad de México un siglo de avances y retrocesos. Los desafíos estratégicos en el contexto metropolitano", en GDF/SETRAVI *Ciudad de México, Transporte y movilidad sustentable*, México, 2011.

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 123 11/11/11 14:33

Páginas Web

Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura.
Portal: http://www.aldf.gob.mx

Ciudadanos en Red.
Portal: http://www.ciudadanosenred.org.mx.
Fecha de consulta: febrero 2011. Boletín temático: ¿Y la educación vial?, publicado 21 de febrero, 2011.

Ciudadanos en red.
Portal: http://www.ciudadanosenred.org.mx.
Fecha de consulta: febrero, 2011.
Boletín temático: Peatones: ¿Ciudadanos de segunda en el DF?, publicado 21 de febrero, 2011.

CONEVAL.
Portal: http://www.coneval.gob.mx/.
Fecha de consulta: marzo, 2011.

Instituto Nacional de Geografía y Estadística.
Portal: http://www.inegi.org.mx

Metrobús.
Portal: http://www.metrobus.df.gob.mx.
Fecha de consulta: 1 de febrero, 2011.

Secretaría de Educación del Distrito Federal.
Portal: http://www.educacion.df.gob.mx

SEP.
Portal: http://www.sep.gob.mx

SEP. Estadística Histórica por Estados del Sistema Educativo Nacional, 2009.
Portal: http://www.snie.sep.gob.mx/estadisticas_educativas.html,
Fecha de consulta: octubre, 2009.

SEP. Sistema Nacional de Información Estadística.
Portal: http://www.snie.gob.mx, febrero, 2009.

SEP. Sistema Nacional de Información Estadística 2010.
Portal: http://www.snie.gob.mx

SETRAVI.
Portal: http://www.setravi.df.gob.mx, 2010.
Fecha de consulta: marzo, 2011.

Transeúnte.
Portal: http://transeunte.org/tag/estacionamiento/, 2011.
Fecha de consulta: febrero, 2011.
Entradas con la etiqueta "estacionamiento".

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 124 11/11/11 14:33

Universidad Nacional Autónoma de México

Dr. José Narro Robles
Rector

Dr. Eduardo Bárzana García
Secretario General

Lic. Enrique del Val Blanco
Secretario Administrativo

Dr. Carlos Arámbulo de la Hoz
Coordinador de Investigación Científica

Coordinación de Humanidades

Dra. Estela Morales Campos
Coordinadora de Humanidades

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad

Dra. Alicia Ziccardi Contigiani
Directora del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad

Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura
Comisión de Gobierno

Dip. María Alejandra Barrales Magdaleno
Presidenta

Dip. Adolfo Orive Bellinger
Responsable por la ALDF del convenio de colaboración con el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad

Integrantes:

Dip. Mariana Gómez del Campo Gurza
Dip. Israel Betanzos Cortés
Dip. Raúl Antonio Nava Vega,
Dip. Aleida Alavez Ruíz
Dip. Julio César Moreno Rivera
Dip. Adolfo Uriel González Monzón
Dip. Maximiliano Reyes Zúñiga
Dip. Alejandro Carbajal González
Dip. Rafael Miguel Medina Pederzini

Coordinadores Temáticos

Dr. Normand Asuad Sanén
Profesor de la Facultad de Economía, UNAM

Mtro. Arsenio González Reynoso
Secretario Técnico del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, UNAM

Dr. Leonardo Lomelí Vanegas
Director de la Facultad de Economía, UNAM

Dr. Humberto Muñoz García
Investigador del Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM

Dr. Clemente Ruiz Durán
Coordinador del Posgrado en Economía, UNAM

Ponentes de los Talleres y Foros

Dr. Juan Pablo Antún Callaba
Investigador del Instituto de Ingeniería, UNAM

Dra. Eftychia Bournazou Marcou
Profesora de la Facultad de Arquitectura, UNAM

Dr. Francisco Cervantes Pérez
Coordinador de la Universidad Abierta y Educación a Distancia, UNAM

Dr. José Luis Coraggio
Investigador de la Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires, Argentina

Arq. Francisco Covarrubias Gaitán
Profesor de la Facultad de Arquitectura, UNAM

Dr. Gustavo Garza Villarreal
Investigador de El Colegio de México, AC.

Dr. Carlos Gershenson García
Investigador del Instituto de Investigaciones en Matemáticas Aplicadas, UNAM

Mtro. Sergio Alejandro Méndez Cárdenas
Coordinador de la Licenciatura en Sociología, UAM-Xochimilco

Dra. Patricia Ramírez Kuri
Investigadora del Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM

Mtro. Xavier Treviño Theesz
Director para México del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Arq. Manuel Vidrio Carrasco
Investigador invitado, Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, UAM-Xochimilco

Dr. Juan Fidel Zorrilla Alcalá
Investigador del Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación, UNAM

Integración del documento

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad
Dra. Alicia Ziccardi Contigiani
Directora PUEC-UNAM
Coordinadora General del Proyecto

Mtro. Arsenio González Reynoso
Mtro. Óscar Torres Arroyo
Mtro. Sergio Méndez Cárdenas
Arq. Luis Armando Soto Martínez

Consulta Ciudadana ALDF
Área de Estudios Económicos del Partido del Trabajo en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura
Mtro. Alberto Castro Jaimes
Mtro. Miguel Ángel Rojas Arciniega

La edición de

Propuestas para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal

Estuvo a cargo del área de Publicaciones del
Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad

Hilda Jiménez Reséndiz: *Responsable del área*

Asdriel Josué Téllez Ordaz: *Cuidado de la edición*

Fotografías páginas: 23, 58, 70 y 96

Ricardo González Bugarín: *Diseño editorial y formación*

Jorge Zamudio Varela: *Fotografías páginas: 49, 54, 73, 82 y 102*

Se terminó de imprimir en noviembre de 2011
en los talleres de Editorial Color SA de CV
Naranjo 96 bis, Col. Santa Ma. La Ribera, Deleg. Cuauhtémoc.
06400, México, DF.

Para la composición tipográfica se emplearon las familias
Rotis Sans Serif, Frutiger Condensed y Helvetica Neue Condensed
en sus diferentes modalidades

Para los interiores se utilizó papel couché de 90 g
y para los forros, coché de 200 gramos.

La edición consta de 1 000 ejemplares

Libro ALDF 20 x 25 FINAL.indd 128 11/11/11 14:33