

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



V LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión Especial para la Reforma Política del Distrito Federal
Reunión de Trabajo

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

**Palacio de la Autonomía
Primo de Verdad # 2, Col. Centro
Salón "Mural"**

03 de marzo de 2010

EL C. MODERADOR.- Les doy la bienvenida a este tercer día del foro institucional, organizado por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura y la Comisión Especial para la Reforma Política del Distrito Federal, en el cual se tratará la gestión metropolitana.

Asimismo saludo desde este espacio a todas las personas que nos están viendo por el circuito cerrado de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, así como a todos los diputados de la Asamblea que nos están viendo desde sus oficinas.

En esta ocasión como lo señalé, el tema a tratar es la gestión metropolitana. Como todos sabemos en el Distrito Federal, existe una gran complejidad de problemática que deben ser resueltas no solamente por el Distrito Federal, sino por las entidades federativas que colindan con la capital de la República.

En esta ocasión contamos con la participación del maestro José Antonio Ardavín Ituarte, para quien pido un aplauso.

También contamos con la participación del arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman.

Del maestro Arsenio González Reynoso; del doctor Alfonso Iracheta Cenecorta.

Por último, pero no por ello menos importante, del licenciado René Solís Brun.

La dinámica del debate, para aquellos que no han estado en las otras mesas es la siguiente, cada ponente tendrá 15 minutos para exponer sus ideas, posteriormente va a haber un espacio de 5 minutos para la réplica o en su caso comentarios adicionales y finalmente vamos a contar con una ronda de 15 minutos para preguntas del público presente.

Vamos a iniciar por estricto orden alfabético, por lo tanto empezaremos con el maestro José Antonio Ardavín Ituarte.

Voy a dar introducción al maestro José Antonio Ardavín Ituarte. Él es director interino del Centro de la OCDE en México para América Latina desde febrero de 2009.

Anteriormente se desempeñó como administrador de la división de competitividad regional y gobernanza de la misma institución. En este encargo ha sido el responsable de la elaboración de estudios de política rural en México, Finlandia y España y ha contribuido en los de Alemania, Escocia, Holanda, Italia y China.

Es licenciado en economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y maestro en políticas públicas por la universidad de Harvard. Antes de incorporarse al OCDE se desempeñó como Economista en la Dirección de Estudios Económicos del Banco de México, Asesor del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público y consultor en materia de desarrollo regional.

Si más, cedo el uso de la palabra al maestro José Antonio Ardavín Ituarte.

EL C. MTRO. JOSE ANTONIO ARDAVIN ITUARTE.- Gracias. Muy buenos días.

Me toca a mí el reto de comenzar este debate o esta charla con expertos, a todos, les doy un caluroso saludo.

Quizá es interesante que comience, porque precisamente la idea de mi presentación es enfocar la gestión metropolitana desde el punto de vista internacional.

Como todos ustedes saben, la OCDE tiene una división que específicamente se enfoca en el tema de desarrollo regional y dentro del ámbito del desarrollo regional, una parte es precisamente del desarrollo urbano y otro del desarrollo rural.

Tenemos dos estudios de los que me voy a enfocar principalmente para esta presentación, y uno de ellos es particularmente relevantes para esta charla y traigo incluso varias copias del mismo que al final de la plática podrán ustedes obtener, tenemos varias copias para ustedes y también algunos resúmenes en español del mismo.

Desgraciadamente el libro está en inglés, pero es un libro que se hizo en 2004 sobre la región metropolitana del Valle de México y justamente todo un capítulo, el segundo capítulo, es sobre el tema de la gobernanza de las grandes ciudades y que es un gran reto y el reto que el día de hoy nos convoca y por eso es que creo que es muy interesante abordarlo y ese es el capítulo junto con este otro libro que se llama Competitive City Sind Global Economic, que habla sobre cómo las grandes ciudades de los países de la OCDE y de otros países, han venido enfocando estos retos de la gobernanza de sus ciudades.

Entonces quisiera comenzar con una reflexión sobre el tema de la urbanización. La urbanización de alguna forma es el reto, el gran reto de este siglo XX, XXI que estamos viviendo.

Por primera vez a partir del 2007 según la ONU, se cruz la línea de la población urbana mundial rebasando a la población rural. Esto implica que por primera vez en el mundo va a haber una mayoría de población urbana con todos los retos que esto implica a nivel mundial, China ha sido un gran contribuyente digamos de este proceso, porque se ha venido urbanizando de forma muy rápida, pero si nos vamos a la OCDE como grupo, pues también es un proceso ya avanzado esto de la urbanización, y si vemos precisamente cómo México es uno de los países que viene teniendo un crecimiento de urbanización más

rápido junto con Turquía dentro de los países de la OCDE. Entonces es un reto fundamental abordar a nivel país, no solo a nivel de la Ciudad de México, desde luego.

¿Ahora, cuáles son algunos de los retos que enfrentan estas grandes ciudades? La globalización ha causado la existencia de estas metrorregiones, que incluso va mucho más allá de lo que podemos llamar una ciudad-municipio, sino que ya son regiones metropolitanas y están aquí varias de ellas indicadas, varias en Asia sobre todo, pero ven por aquí a la Ciudad de México, déjenme ver si les doy un poquito más.

La OCDE tiene una definición de lo que son megaciudades y las Naciones Unidas también un poco más estricta, con un rompimiento de población un poco más alto, pero de cualquier forma, a partir de aquí Milán, Londres, Chicago o París y por supuesto la Ciudad de México, entran entre las ciudades megaciudades que existen en el mundo, y en este mapa podemos ver cómo se reparten en el ámbito global.

Entonces es un reto global, esto de las grandes ciudades, el manejo de esta grandes ciudades y de alguna forma no estamos solos como Ciudad de México en este gran reto.

Por aquí también aparecen Guadalajara y Monterrey, que aunque no forman parte de estas megaciudades sí tienen una población muy importante y entran dentro de estas 78 regiones metropolitanas que la OCDE ha venido analizando en su estructura y en su forma de gobernar.

Entonces el área metropolitana de la Ciudad de México desde luego es una de estas ciudades y definida como un área funcional. Y esto es muy importante y es digamos quizá el centro de esta discusión, definamos a las ciudades como áreas funcionales que son áreas de mercado laboral, áreas de servicios públicos comunes, áreas de una cultura propia que se extiende mucho más allá de las fronteras administrativas, y este es el caso de la Ciudad de México, que pues como normalmente la conocemos son el Distrito Federal, varios municipios del Estado de México y por ahí un municipio del Estado de Hidalgo.

¿Qué urbanización es la que queremos? Y este es el punto fundamental. Los estudios de la OCDE muestran que la urbanización viene acompañada de

varias ventajas, por qué, porque las ciudades producen una gran parte del PIB de los países, en el caso de México es perfectamente claro, una gran parte del PIB de México se produce en la Ciudad de México; hay un mayor PIB Per cápita y a veces productividad y empleo, diversificación muy amplia de la economía, concentración y capital humano, economías de aglomeración.

Entonces se ve por ejemplo en esta gráfica, como conforme van creciendo las ciudades, hay un crecimiento positivo del PIB per cápita. Sin embargo, eso es hasta un punto en particular, porque llega un momento en el que la aglomeración excesiva de población, pues empieza a generar también costos importantes.

Entonces son los costos de congestión, menor crecimiento económico, por ejemplo dos tercios de estas grandes ciudades que vimos tienen menor crecimiento económico que sus países en su conjunto, menor crecimiento de la productividad, 8 de cada 10 de esas megaciudades tienen menor crecimiento de la productividad que sus países en conjunto, el desempleo por arriba del promedio nacional, una de cada tres de esas megaciudades, 30 por ciento más criminalidad y la existencia de la pobreza humana.

Entonces existe un momento a partir de cuando las poblaciones empiezan a crecer demasiado, más de 6 millones más o menos es el corte, que empiezan a bajar algunas en términos del PIB per cápita, las ventajas de la aglomeración. Entonces esta es una paradoja de las grandes ciudades y la zona metropolitana de la Ciudad de México pues no es excepción a esta paradoja.

Si vemos en los últimos 10 años o al menos del 96 al 2006, pues la Ciudad de México, tanto el Estado de México como el Distrito Federal no han sido los Estados que han tenido un crecimiento sumamente dinámico, de su economía como podría ser el caso de Aguascalientes, Querétaro, Baja California que han crecido en algunos momentos hasta el 12 por ciento, mientras que el Estado de México está por acá y el Distrito Federal ha estado creciendo incluso por debajo de promedio nacional.

La Ciudad de México no es la excepción, también en el tema de productividad, aquí vemos por ejemplo el empleo total en industrias de alta tecnología, no precisamente el más alto, hay muchos Estados que le llevan la ventaja y en

contraste tienen una alta especialización en industrias de baja tecnología. Entonces esto es un poquito para abordar el tema de la competitividad que desde luego es parte de lo que buscamos con una mejor coordinación metropolitana.

Está el tema de la pobreza urbana, aquí vemos la mancha urbana con los colores de los índices de marginación que se manejan en SEDESOL y que se ha manejado para todo el país y se ve cómo hay una gran cantidad de pobreza urbana, particularmente en los anillos circundantes a la ciudad. Entonces esta paradoja, no solo en el caso de México, sino en varios países, ha obligado un nuevo enfoque para la gobernanza de las grandes ciudades.

Tradicionalmente había un enfoque remedial de que venían creciendo y se van haciendo nuevos retos y todo se venía haciendo como que reactivo a lo que venía sucediendo y pues se ha venido cambiando hacia una política de competitividad amplia que piense el lente económico y funcional de la ciudad, como una ciudad capaz de generar su propia innovación, su propio empleo, su propia atracción de capital humano, educación superior, etcétera, y entonces esto es lo que le llamamos el enfoque proactivo.

Esto ha traído la necesidad de generar incluso una marca ciudad, como esa ciudad funcional, no como esa ciudad necesariamente administrativa y un nuevo enfoque de gobernanza, donde ya no solamente son las autoridades administrativas sino donde están involucrados líderes sociales de la ciudad, desde luego de autoridades regionales y sector productivo, las ONG e incluso el gobierno central.

Entonces esto es el nuevo paradigma de la gobernanza de las ciudades y vemos aquí cómo se ha venido dando. En muchos casos la coordinación horizontal que tiene por ejemplo todos los gobiernos ya de por sí es un reto, porque cada gobierno está dividido en distintos sectores o silos y muchas veces la coordinación dentro de esos entes administrativos ya es muy complicada.

Aquí vienen varios elementos de cómo podemos fomentar esa coordinación horizontal, incluso a través, o sea si ya de por sí es difícil que se coordinen en un propio gobierno, a veces es más complicado que se coordinen desde luego

con el gobierno vecino o con un gran número de municipios que son los que serían la contraparte, aunque también hay un gobierno estatal, etcétera, es una complejidad de actores.

Entonces aquí vemos algunas experiencias de la OCDE que van de menos a más en el tema desde la competencia hasta una gobernanza mucho más sólida. Entonces primero tenemos algunas formas de asociación informal, tenemos por ejemplo algunas ciudades como Rand Stad que es una colaboración de tres ciudades en Holanda, que han generado una zona metropolitana amplia, digamos no son parte de una misma zona metropolitana, pero sí coordinan muchas de sus políticas. Está la Región del Ión, el Consejo de Estocolmo, Bilbao y la zona del Green.

Después tenemos un segundo paso que se ha dado en algunas ciudades, que es el crear una agencia metropolitana. Este es el caso por ejemplo, ha habido algunas que son unipropósito, es decir, y en el caso de la Ciudad de México ha habido este tipo de exploraciones, generar una agencia para el tema del agua o una agencia metropolitana para la coordinación del transporte o de la seguridad pública, es el caso de varias ciudades en Estados Unidos o en el caso de Atenas para el tema de transporte o algunas otras agencias metropolitanas que son multipropósito, es decir, agencias mucho más ambiciosas que coordinan muchos de los temas de coordinación horizontal entre las diversas entidades.

Entonces está el caso de Montreal, la comunidad metropolitana de Montreal, el Reiter Vancouver, el Distrito y varias aglomeraciones en Francia, incluida la propia Comunidad de París.

Luego tenemos un segundo paso ya mucho más ambicioso, que es la generación de un gobierno metropolitano, entendido como que las distintas fronteras administrativas, verdaderamente dan una complejidad y era mucho más conveniente para el país como con una visión de futuro pues crear un gobierno metropolitano y resolver estos problemas. Entonces este es el caso de Londres, el caso de Stuttgart o de Portland.

Luego tenemos algunos que por ejemplo han ido sobre la base de una base tributaria compartida y de redistribución de ingresos, es el caso de Minneapolis, Estocolmo, París, Busán, Seul, en donde si no existe como tal una autoridad

formal de las dos entidades o de las varias entidades que conforman la ciudad, sí al menos hay un intercambio o una base tributaria que de alguna forma es compartida para ciertos aspectos en particular.

Por último, está el tema de la amalgamación. Montreal comenzó con este tipo de agencia metropolitana multipropósito, pero finalmente por ejemplo, lo que acabó generando es una amalgamación, entonces en Montreal se acabó haciendo una fusión de los municipios que la conformaban para generar un solo gobierno y una sola autoridad para los distintos retos que le enfrentaban. Es el caso también de Madrid y de Melbourne, Madrid en los 60, Melbourne en los 90.

Entonces como vemos este problema de la coordinación metropolitana no es una cosa exclusiva de la Ciudad de México, sino que es de varios países. En el caso de la Ciudad de México, el estudio territorial que les menciono, todo el segundo capítulo se dedica a la gobernanza y por eso yo creo que aunque es un estudio de 2004 sigue siendo ampliamente para la actualización, para la situación actual y para esta reforma política que se pretende hacer de la Ciudad de México.

Aquí menciono rápidamente lo que se destaca en este estudio. Dice el estudio que la gobernanza metropolitana del área metropolitana de la Ciudad de México sufre de tres debilidades principales.

Una falta de visión metropolitana clara y ampliamente compartida, es decir, no hay una visión de hacia dónde se quiere que vaya esta aglomeración hacia 2020, hacia 2030, sumamente clara.

Hay una presencia de importantes asimetrías fiscales y regulatorias, que esa es una complejidad además del tema de la Ciudad de México, porque estamos tratando de entidades municipales con entidades que son delegacionales, que tienen otro carácter fiscal, otro carácter administrativo, no tienen por ejemplo la figura de cabildos y una serie de cosas que sí tienen los municipios, entonces hay una desigualdad de condiciones que también a veces no permite el diálogo entre pares de la misma forma.

Luego una necesidad urgente de contar con una organización dinámica y capaz de coordinar en acciones diversas cómo el tema del transporte, la

infraestructura, la seguridad, la inversión, que no porque hay una frontera entre ellas, realmente se acaba. El reto del transporte va mucho más allá de las fronteras administrativas, el reto de la seguridad es lo mismo, el reto del agua por ejemplo lo hemos visto en las última semanas.

Entonces abundo muy rápidamente sobre estos tres puntos. La primera, cómo crear una visión metropolitana compartida. La recomendación de este estudio es primero que haya una especie de declaración política fuerte de los actores clave e incluiría desde luego al gobierno de la Ciudad de México, al gobierno del Estado de México, incluso al federal, que muestre los intereses compartidos de la entidad y el compromiso de trabajar así a una visión común y definir esa ambición.

Tener claridad de las interdependencias entre los distintos órdenes de gobierno que están en esta ciudad, promover las complementariedades que existen entre los entes de gobierno, reconocer las diferencias y características distintivas que hay también entre estas órdenes y elaborar esta visión en un proceso consultivo que involucre a los actores públicos, privados y sociales. Ese es el gran reto de la visión compartida.

En una segunda parte, qué herramientas fiscales se podrían crear para cooperación metropolitana. En la OCDE se han estudiado muchas veces estos esquemas que de alguna forma sí requieren de un líder superior, que en este caso vendría siendo el gobierno Federal o esta autoridad metropolitana que se podría crear con alguna parte de presupuesto propio, de tal forma que se ponga un capital semilla y de ahí los distintos municipios por ejemplo compitan por proyectos para, con ese capital semilla que pone el Gobierno Federal o que pone esta autoridad grande a nivel metropolitano, pues ya los municipios involucrados en un proyecto de agua o en un proyecto de seguridad o de infraestructura, ponga cada quien de su parte.

Entonces están estos actores, que hay un ente superior, que siga las reglas, las áreas prioritarias, que haya competencia por proyectos, de tal forma que los distintos municipios puedan participar con proyectos específicos, que haya fondo, que haya evaluación de la calidad de esos proyectos y que haya el cofinanciamiento de los municipios o de la entidades que están participando en estos proyectos.

Por último, cómo podría un organismo metropolitano ayudar a la Ciudad de México, y aquí se explora la posibilidad de la creación de una agencia metropolitana de desarrollo, que de alguna forma sea la principal institución para implementar una estrategia de competitividad para la región y coordinar inversión y desarrollo en toda la Ciudad de México.

Entonces ésta tendría que tener misión y objetivos generales definidos por los organismos públicos involucrados, a los cuales además debe rendir cuentas, es responsable de traducir esos objetivos, proyectos y programas, es responsable de coordinar el apoyo regional a empresas y desarrollo de la fuerza laboral de alguna forma, porque la competitividad es una parte fundamental de esta agencia, pensar en cuál va a ser los requerimientos de la fuerza laboral y de inversión hacia futuro, responsable de la promoción y coordinación de la inversión de infraestructura y la inversión sectorial en la Ciudad de México, pero también responsable de la coordinación de servicios públicos, agua, electricidad, transporte público y responsable de la mercadotecnia de la región, vender a la región como una zona vibrante, como una parte de la economía del conocimiento, etcétera.

Las grandes ciudades como México tiene la gran ventaja de tener por ejemplo múltiples universidades que generan mucho capital humano y que son hoy por hoy la gran fuerza de muchas de las ciudades más importantes del mundo.

Entonces ésta es una recomendación, desde luego se puede ir tanto por la vía de hacer una sola agencia que coordine todo esto o por agencias específicas, pero sí se requiere una coordinación desde luego para estos temas como el agua, electricidad, transporte público y crecimiento económico en la ciudad.

Con esto termino, invitándolos a que este estudio que tiene ya algunos años, pero que sigue siendo muy vigente en las recomendaciones, se estudie, nosotros traemos tanto el estudio como el resumen en español para que los que quieran lo abunden y yo creo que estamos a disposición de la Comisión de la Reforma Política del Distrito Federal para apoyar en este seguimiento y para apoyar con otras experiencias, incluso que vengan algunos expertos de otras ciudades para platicar sobre estas circunstancias.

Este libro también les recomiendo está disponible, incluso ahora ya todos los libros de la OCDE pueden ser leídos en esta zona de Google Books que uno busca simplemente el título y ahí puede ser leído prácticamente todo el libro en Internet.

Entonces muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos al maestro José Antonio Ardavín Ituarte por su ponencia.

Es importante destacar algunos aspectos de la misma, como la cuestión que la planeación estratégica en la Ciudad de México debe ir en función de un enfoque proactivo y no un enfoque remedial como anteriormente ese hacía.

También es importante destacar aquello de que hemos pasado del gobierno a la gobernanza de la competencia de la colaboración y finalmente es muy interesante para los trabajos de esta Comisión Especial para la Reforma Política del Distrito Federal, la propuesta en concreto de crear una agencia metropolitana de la Ciudad de México.

Ahora pasaremos a la ponencia del maestro Roberto Eibenschutz Hartman. El maestro Eibenschutz Hartman es arquitecto y maestro en urbanismo, egresado de la UNAM con especialización en estudios urbanos en Holanda.

Es profesor investigador titular C de tiempo completo en la UAM Xochimilco y profesor de la maestría en urbanismo en la Facultad.

En el sector público fungió como director técnico del instituto de Acción Urbana e Integración Social del Estado de México, Director General de Centros de Población en la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Director General del Fondo Nacional de Habitaciones Populares y Secretario del Desarrollo Urbano y Vivienda en el Gobierno del Distrito Federal.

El maestro Roberto Eibenschutz tiene más 100 publicaciones en publicaciones nacionales e internacionales, es autor y coautor de varios libros sobre temas del desarrollo urbano y la vivienda, ponente en múltiples seminarios y congresos en México y en el extranjero y Director de diversas tesis de maestría y doctorado.

Por último, fue Presidente de la Sociedad Mexicana de Planificación, miembro de la Junta de Honor del Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México y es académico emérito de la Academia Nacional de Arquitectura.

Sin más, cedo el uso de la palabra al maestro Roberto Einbenschutz Hartman.

EL C. MTRO. ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMA.- Agradezco la invitación de la Asamblea, me parece que es muy útil este tipo de reuniones en la medida en que se puedan ir discutiendo los temas de fondo que aquejan en la ciudad.

Lamento mucho que no estén aquí presentes los diputados de la Asamblea, sería muy interesante, más que el señor diputado, sería muy interesante tener un intercambio con ellos para hacer más rica esta discusión.

Yo lo que voy a presentar es una visión, le estoy llamando de utopías, podríamos llamarle reto si queremos ser menos agresivos, pero realmente estos retos los tenemos desde hace mucho tiempo y no hemos sido capaces de enfrentarlos y por eso los pongo en esta categoría de utopía porque pareciera que están tan lejos que no somos capaces de afrontarlos.

La primera utopía parece muy elemental, reconocer que el Distrito Federal es sólo la mitad de la metrópoli. Es decir, esto es importante entenderlo en los términos en que se ha dicho ahí. No es que tengamos una gran ciudad que a su alrededor tiene una serie de crecimientos extraños que le estorban, que le complementan que en ocasiones le dan oportunidades de crecer; no.

Es un solo fenómeno que ocupa dos espacios de territorios político administrativos distintos y que funciona como una sola unidad, digamos, esto implica que la coordinación entre el Estado de México y el Distrito Federal no se limita o no debe limitarse a que cada quien en su territorio haga lo que le parezca más conveniente y que busque la coordinación con los vecinos para que haya cierta coincidencia entre las acciones.

No se trata de eso, se trata de entender que es un solo fenómeno y que las grandes decisiones de esta gran ciudad, tienen que tomarse de manera conjunta, y esto es un gran reto muy importante que todavía no alcanzamos.

¿Qué implica esto? Bueno, hay algunos elementos que hemos avanzado en este sentido, lo primero es reconocer formalmente que en nuestro país existe el

fenómeno metropolitano, y esto implica una modificación constitucional, la legislatura pasada federal se logró avanzar de manera importante, se hizo una propuesta de modificación constitucional con el único propósito de reconocer el fenómeno y permitir que se legislara en torno a él.

El doctor Iracheta tuvo con nosotros también una participación muy importante en esto, y el hecho es que habiendo sido ya puesta como iniciativa, no fue aprobada y está en este momento en la congeladora como muchas otras iniciativas en las cámaras, que lamentablemente no tienen continuidad.

Crear instancias para toma de decisiones en la zona metropolitana.

Ya el licenciado Ardavín en el final de su presentación nos hablaba de estas 5 formas de coordinación, si las pusiéramos en términos jerárquicos yo diría que nosotros estamos en el primer paso o casi en el paso cero, en donde hay una coordinación en ocasiones de buena voluntad, en donde alguna acción conjunta se acuerda, se hace alguna obra de comunicación vial, cosas menores.

En esta administración yo creo que podemos contar con los dedos de una mano el número de ocasiones en que los responsables del Gobierno del Distrito Federal y del Estado de México se han juntado para tomar acuerdos y quien sufre esta falta de coordinación y esta falta de voluntad del trabajo conjunto es la ciudadanía completa.

Se han también discutido en México muchas formas de coordinación, por imaginación no paramos, se ha hablado de parlamentos metropolitanos, se ha hablado de gobiernos metropolitanos, se ha hablado de consejos metropolitanos, de asambleas metropolitanas y de otros mecanismos de empresas metropolitanas. Sin embargo, a la fecha ninguna de estas modalidades de coordinación un poco más avanzadas se ha logrado, lo más que tenemos son una serie de comisiones que tienen funciones de asesoría, de estudio, de recomendación en el mejor de los casos, pero que no tienen ninguna autoridad, ninguna toma de decisión. Sería entonces conveniente establecer una entidad de planeación, gestión y control metropolitano.

Digamos, más allá del gobierno, más allá de la instancia de toma de decisiones, se requieren también instancias de planeación, de propuesta, de

control, de organización, de medición de los fenómenos, de observación de su dinámica; y esto tampoco existe a nivel metropolitano. Cada Estado tiene de alguna manera identificadas estas actividades, pero no están integradas a nivel comisión metropolitana.

Pasemos a la segunda utopía. Esta también se plantea en términos muy elementales, aspirar a un hábitat sustentable. Eso es lo que queremos, de eso se trata, no hay que complicarnos, no hay que meterle mucha filosofía ni sofisticar los términos, lo que queremos es vivir a gusto, vivir bien, que la población tenga una esperanza de vida, que tenga una posibilidad de desarrollo, que tenga un nivel de bienestar aceptable.

Para esto, desde mi punto de vista, compartido también por mucha gente, se requiere, cuando hablamos de sustentabilidad no referirnos solamente a las cuestiones ambientales, como que asociamos siempre la sustentabilidad, no basta. Necesitamos que se conjunten tres grandes dimensiones: la habitabilidad, la gobernanza y la competitividad, o sea, la dimensión física ambiental, la dimensión social y la dimensión económica.

La habitabilidad entendida como el bienestar general de los residentes en relación con el medio ambiente natural y construido. Esta tradición que hemos tenido de separar el medio ambiente del desarrollo urbano, es una situación perversa que está generando muchos daños y la ciudad no termina donde acaba el pavimento y el medio ambiente tampoco termina donde se acaba lo verde.

Es decir, tenemos una sola dimensión física y en esa dimensión física está la parte natural y la parte artificial; y tenemos que verlas también como una sola cosa integrada que se relaciona.

En términos de habitabilidad hay limitaciones para el desarrollo metropolitano. No voy a entrar a desarrollar con detalle cada uno de estos, casi basta con mencionar los nombres y todos asociamos el tipo de problemas que se dan.

Tenemos la ocupación irregular. Esta es una deficiencia estructural de la organización del Estado Mexicano, es decir, no estamos en condiciones de ofrecer posibilidades de desarrollo dentro de las estructuras establecidas y hay

una proporción muy importante de la población que se queda al margen, son los irregulares, por muchas razones.

Hay una atomización periférica, nuestra zona metropolitana está creciendo en las orillas, está creciendo de mala manera, regular e irregularmente, pero fuera del área urbana, con enormes costos económicos y sociales.

Hay algo evidente, deterioro urbano y ambiental, un incremento de la vulnerabilidad, hay discontinuidad del tejido urbano, es decir, la ciudad se acaba y de repente vemos llanos y vemos maizales y aparecen otra vez casitas y aparecen conjuntos habitacionales y este es un crecimiento absolutamente ineficiente. Estos espacios sin construir son espacios de la especulación, son grandes espacios que están siendo dedicados a esperar a que el mercado les genere valores más altos y enriquecer a sus propietarios, a costa de la dispersión de la ciudad, la dispersión de los servicios y la imposibilidad de atender a la población.

Hay carencia y deterioro de las áreas verdes, un acceso restringido a la tierra y a la vivienda. Se están construyendo en nuestro país del orden de 500 mil o más viviendas al año, sin embargo esas 500 mil viviendas que en términos numéricos son un gran logro, solamente pueden ser adquiridas por los derechohabientes de las instituciones que se dedican a estas actividades y toda la población de bajos recursos, mayoritariamente en el sector informal, no tiene acceso a estas soluciones de tierra y vivienda.

Se están construyendo grandes conjuntos de vivienda sin ciudad, enormes aglomeraciones de casas, de 5, 10, 20, hasta 40 mil viviendas juntas, que son grandes guetos en donde vive la población trabajadora pero que no son ciudades, y estos están proliferando no sólo en la zona metropolitana del Valle de México sino en todo el país.

Hay una sobreespecialización en los usos del suelo, esto quiere decir que tenemos estas zonas de vivienda en donde solamente hay vivienda y tenemos algunas zonas comerciales como el Centro de la Ciudad que se ha sobreespecializado, se ha expulsado a la población que vivía antes en estas zonas y entonces en la noche perdemos la infraestructura que se tiene y estas ciudades centrales están muertas y estamos sobreespecializados.

Se subutiliza la infraestructura. Ustedes imaginen 8 horas diarias en que no se usan las escuelas pero tampoco se usa ni el Metro ni la infraestructura vial ni la infraestructura de energía de todo tipo. Hay una gran pérdida.

En términos de gobernanza, ya también el licenciado Ardavín hablaba de gobernanza. Esto se refiere a la capacidad de los pobladores para organizarse y alcanzar sus objetivos. Tiene que ver con gobierno, tiene que ver con sociedad, tiene que ver con las relaciones entre ambos, con estructuras de poder, formas de ejercer el gobierno.

¿Cuáles son las limitaciones en el caso de la gobernanza? Simplemente las leo: corrupción, y la pongo en primer lugar, visión de corto plazo, rechazo de la autoridad, visión y decisión sectorial, normatividad compleja y deficiente, ausencia de instrumentos de actuación territorial, falta de información y capacitación, desintegración social y familiar, organización social muy incipiente, falta de cohesión e identidad, participación muy limitada, más bien manipulada, autosegregación y hacinamiento.

Esto es lo que está atrás de la falta de gobernanza, esto es lo que hay que atacar, este es el gran reto.

En términos de competitividad, entendida como la capacidad para contender en condiciones de igualdad con otros espacios urbanos.

¿Cuáles son las limitantes en este caso? La informalidad a la que ya me referí, la expulsión de población, la privatización del espacio público, las largas distancias y tiempos de recorrido, la distribución inequitativa del equipamiento y de servicios, el desequilibrio en la dotación de redes de infraestructura, la competencia por una mejor localización, el privilegio que hemos dado al transporte privado sobre el público y la especulación generalizada.

La tercera y última utopía, acordar una estructura y una estrategia de desarrollo metropolitano y respetarlas. Digamos, esto pareciera ser el acuerdo más elemental que se puede pedir.

Pongamos un papel en donde definimos cuál es esta estructura y cuál es la estrategia que queremos seguir a futuro en los grandes grandes lineamientos. Vamos a ponerlo en el papel, firmémoslo y comprometámonos a que se cumpla.

Esto fue en su momento un acuerdo metropolitano. En 1998, hace 12 años, se firmó un Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, lo firmaron el Gobierno del Distrito Federal, el Gobernador, bueno, el Jefe de Gobierno en aquel momento, el Gobernador del Estado de México y el Secretario de Desarrollo Urbano en aquel tiempo a nivel federal.

Esto fue publicado en los Diarios oficiales de la Federación y sigue vigente. Lo que no está vigente es el compromiso que implica la firma de la autoridad, es decir, este Plan no se ha respetado, las decisiones se han tomado al margen y muchas de las acciones que se están llevando a cabo en la zona metropolitana ignoran totalmente la existencia de un Plan y el compromiso de respetarlo.

Si no hay consistencia en las autoridades, si no hay decisiones compartidas y si no hay compromisos formales que se honren a través del tiempo, más allá de las administraciones, entonces habría que reconocer que estamos no ante retos sino ante utopías que difícilmente podemos resolver.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos al maestro Roberto Eibenschutz Hartman por su ponencia, de la cual es importante destacar la propuesta de retomar esta reforma constitucional para incluir dentro de nuestro ordenamiento supremo el concepto de “zona metropolitana”.

Igualmente coincide con lo dicho por el maestro Ardavín, en el sentido de establecer instancias para la toma de decisiones de las zonas metropolitanas que tendrán las características de ser entidades de planeación, gestión y control metropolitano.

Por último, también es importante destacar los 3 elementos que él subraya sobre la zona metropolitana, que debe de ser un hábitat sustentable basado en la habitabilidad, la gobernancia y la competitividad.

Pasaremos al tercer ponente de esta mesa, que es el maestro Arsenio Ernesto González Reynoso. El es Secretario Técnico de Proyectos Especiales del Programa Universitario de Estudios Sobre la Ciudad de México de la UNAM; es maestro en Estudios Regionales por el Instituto Mora y estudios de Doctorado en Sociología por la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales de París.

Se ha especializado en Metodología de la Integración para la Planeación Territorial en el análisis de la gestión y la participación social en el manejo del agua, así como en políticas y conflictos territoriales.

Es coautor con Manuel Perló del Libro “Guerra por el Agua en el Valle de México”; “Estudios Sobre las Relaciones Hidráulicas Entre el Distrito Federal y el Estado de México”, publicado por el PUEC UNAM y la Fundación Friedrich Ebert.

Sin más, cedo el uso de la palabra al maestro Arsenio Ernesto González Reynoso.

EL C. MAESTRO ARSENIO ERNESTO GONZÁLEZ REYNOSO.- Gracias.

Buenos días, a nombre de la Directora del Programa Universitario de Estudios Sobre la Ciudad, quiero agradecer esta invitación al diputado Fernando Rodríguez y a la Asamblea Legislativa, por la posibilidad de participar en este importante foro.

Mi intervención va a ser breve y va a tratar sobre 3 dimensiones. La primera sería cuáles son las grandes tendencias o los procesos que se han estado dando en el Valle de México y que conforman esto que los dos ponentes que me antecedieron consideran como un solo fenómeno urbano, digamos, como procesos de agregación que van dando una sola región funcional.

La segunda dimensión de la que quiero hablar es precisamente de la dimensión épica o de la visión de los principios que de acuerdo a los especialistas, de acuerdo a los expertos y a funcionarios, debería guiar u ordenar el desarrollo urbano y el territorio en este Valle.

En tercer lugar, quisiera hablar un poco también de las instituciones y de las formas de coordinación a escala metropolitana, que serían las responsables de garantizar esa ética metropolitana o esa cultura metropolitana que pretendería ordenar los procesos urbanos.

Al final, una reflexión sobre la relación entre estas 3 dimensiones.

No abundaré mucho, simplemente quisiera mencionar que efectivamente se trata de un solo fenómeno urbano que se expande, no son dos lógicas, no es una lógica dentro del Distrito Federal y otra dentro del Estado de México, sino

es una sola. Aunque tenga disfuncionalidades, problemas que hagan que la gran metrópoli disminuya su eficiencia, de todas maneras estamos hablando de un solo fenómeno que hay que comprenderlo así.

El primer gran punto, el primer gran proceso que quisiera señalar, es el de la polarización entre una ciudad que concentra ciertos polos de modernidad, por un lado, y vastos espacios de segregación por otro lado.

Los polos, digamos de desarrollo económico terciario, se encuentran muy localizados dentro del Distrito Federal y tienen una relación directa también, pero digamos local, con las grandes zonas monofuncionales dormitorio que tiene esta ciudad en su periferia. Es decir, se trata de la misma ciudad pero con una polarización económica, territorial, en la cual la diferencia de equipamientos y de infraestructura es muy notable, se va polarizando cada vez más; y con las mayores distancias a las que se va expandiendo el fenómeno urbano, pues va generando costos mucho más altos de una población y de una dinámica que se encuentra interrelacionada. Entonces ese es uno de los grandes procesos.

Otro que está muy relacionado y ya fue mencionado por el arquitecto Eibenschutz, es la construcción, o sea, la opción de vivienda que genera vastos conjuntos habitacionales pero que no construyen ciudad, o sea, que no tienen un tejido urbano, es decir, suficiente equipamiento, áreas verdes, espacios públicos y todo lo necesario, la cercanía al trabajo, sino que por el contrario, genera enclaves que se distancian y que generan también un problema de costos, de transporte, de tiempo, para los habitantes que residen en estos conjuntos habitacionales.

Por otra parte, también tenemos los asentamientos irregulares. Al no haber una oferta de vivienda que abarque no solamente a los derechohabientes sino a las poblaciones de menos de 4 salarios mínimos, han proliferado los asentamientos irregulares.

Quisiera mencionar algunas cosas en relación a esto. El vínculo que se va generando entre estas zonas habitacionales y las zonas de desarrollo económico, ha generado una mayor distancia, o sea, unos desplazamientos mucho mayores, y eso nos presenta también el dilema o el problema de un

transporte eficiente o bien de generar lógicas de proximidad que se encuentran muy fragmentadas actualmente.

Quisiera señalar una cifra impresionante que salió ahora en la encuesta de origen-destino, en la que se estima que aproximadamente hay una pérdida de 20 millones de horas hombre diarias por los desplazamientos de la población entre sus lugares de vivienda y sus lugares de trabajo; y toda esta pérdida podría contabilizarse en términos de pérdidas económicas, o sea, baja de competitividad, pero también en pérdida de calidad de vida, de desintegración familiar y muchas cosas que tienen consecuencias; y entonces estamos hablando de esa vasta metrópoli, cuyas cada vez distancias mayores, cuyas bajas densidades van generando efectos tanto en la economía como en la calidad de vida de los habitantes.

Otro fenómeno también importante es el cambio del perfil sociodemográfico de los habitantes de la ciudad. Mientras en las zonas centrales que se están vaciando podríamos ver que está disminuyendo las tasas de crecimiento, de todas maneras el perfil de la población que se queda en esas zonas se va modificando, tiende hacia un mayor envejecimiento y hacia una diferencia en la necesidad de equipamiento urbano y de infraestructura más especializada con relación a la población que se está instalando cada vez más en la periferia. Ya no es una diferencia sólo cuantitativa sino también cualitativa del desarrollo urbano.

Un último punto, un último proceso que quisiera mencionar en términos, es el de la relación ciudad ambiente. Si bien la mayoría de los temas ambientales, como es el de áreas verdes, bosque, suelo, etcétera, y el del aire, el de la contaminación atmosférica, puede ser resuelto a escala metropolitana, es decir, dentro de la Cuenca del Valle de México el tema del agua tiene una peculiaridad, que todo el sistema de abastecimiento de agua y de evacuación de las aguas negras rebasa por mucho la Cuenca del Valle de México, que a nivel de obras hidráulicas está conectada la Cuenca del Valle de México con la Cuenca del Lerma, con la Cuenca del Cutzamala y con la Cuenca del Tula. Entonces estamos hablando de una región mucho más amplia que la región metropolitana, y ese es un tema a tomar en cuenta cuando se habla de los procesos ambientales y sobre todo del manejo de agua.

Mencionando así de manera muy general estos procesos, quisiera hacer hincapié en que si bien cuando uno los ve como urbanista, desde una cierta perspectiva aparecen como un gran absurdo, hay que entender que cada uno responde a lógicas, a micro lógicas, a lógicas individuales y de agentes económicos y sociales a los cuales les conviene este tipo de crecimiento en zonas irregulares, este tipo de crecimiento en conjuntos habitacionales. Todo este tipo de desplazamientos tiene su razón de ser en lógicas individuales, en lógicas muy pequeñas.

Por eso a lo que hablamos en la segunda dimensión, es en la construcción de una ética, o sea, de un interés público que trata de ver, que trata de generar una visión de conjunto que no tiene las lógicas egocéntricas que se van por el beneficio inmediato.

Entonces la lógica digamos de los gobiernos y de la planeación, trata de generar esa ética, ese conjunto de principios del funcionamiento global de la metrópoli; y aquí estaríamos hablando de una serie de principios que sería el de equidad, en el cual todas las zonas de la región o de la zona metropolitana deberían tener un acceso igual al equipamiento, a la infraestructura, a los servicios, etcétera, pero esto es una ética que se construye desde una cierta perspectiva.

También podríamos hablar de otro principio, el de competitividad, en el cual se trataría que la metrópoli funcionara de manera eficaz y que en lugar de generar costos por desplazamientos de materias primas, personas, etcétera, los abatiera y permitiera un funcionamiento más eficiente de la economía de esta ciudad. También responde a una visión ética que está considerando el conjunto.

En términos de sustentabilidad también podemos decir lo mismo, se trataría de utilizar de manera eficiente los recursos naturales de que dispone la ciudad, estas generaciones, para que no los agotemos y poder heredarlos a las futuras generaciones y que esta ciudad tenga viabilidad a futuro.

Ahora, esos principios, esa serie de grandes principios aterriza en términos técnicos en ciertas propuestas de una ciudad más compacta, una ciudad que

favorezca diferentes lógicas de proximidad en un policentrismo más equilibrado, un transporte eficiente, eficaz, etcétera.

Toda esta serie de principios, esta nueva ética, esta visión de ordenamiento del territorio debería tener sus garantes en una serie de instituciones o de organizaciones. Ya los mencionó el arquitecto Eibenschutz.

Da inicio la firma hace casi 15 años de convenios de coordinación metropolitana, de una comisión ejecutiva, y a partir de esa una serie de comisiones de coordinación metropolitana en diferentes sectores, en diferentes áreas, en el área de agua, de transporte, de asentamientos humanos; y podemos seguir, podemos darle seguimiento a todos estos años, cuáles han sido sus diferentes aciertos, las fallas o la falta de avances que se haya tenido en cada una de estas comisiones.

Asimismo, destacan los avances como la creación del Fondo Metropolitano, que si bien llegó a un límite, bueno, hay nuevas propuestas de integrar, con una corresponsabilidad, aportaciones de las diferentes entidades para apoyar las obras metropolitanas.

A lo que voy es que la ética metropolitana no es automática ni está construida a priori, sino que se enfrenta a una serie de lógicas micro que son las que están haciendo funcionar esta ciudad, y luego también a las posiciones o a los intereses de los diferentes gobiernos, que podría ser criticable, pero hay toda una historia de por qué, por qué hay una cultura digamos de colaboración o de falta de colaboración entre los diferentes gobiernos. Eso existe, hay una historia detrás de eso.

Entonces lo que hay que hacer es tomarla en consideración y a partir de esa realidad construir puentes, acuerdos, como ya lo señaló el arquitecto Eibenschutz, y formas de garantizar a partir de estímulos y coerción, de que esos compromisos no solamente entre gobierno, sino la sociedad civil, todos los agentes sociales que participan vayan construyendo y vayan dándole realidad a esta ética, a esta cultura metropolitana.

Una cosa con la que quisiera cerrar, no solamente mencionar de eso, de la importancia de construir esa cultura, esa visión que en otros países está mucho más avanzada porque tienen otra historia y tienen procesos mucho más largos

para construir eso intangible que podríamos pensar que ya está dado por hecho, basta con ver que hace falta coordinar a la metrópoli para que eso automáticamente se dé, o sea, hace falta toda una historia de acuerdos, de éxitos, de fracasos, para ir construyendo esa serie de pactos que se vayan cumpliendo.

Una cosa muy importante a señalar, es que entre todos los procesos que están ocurriendo a escala regional y estas instituciones que deben garantizar esa ética metropolitana, hay la necesidad de información, porque muchas veces quienes nos dedicamos a esto, a estudiar, nos damos cuenta que la información o está atrasada, es obsoleta, hay lagunas de información, y los tomadores de decisión a veces se enfrentan a la necesidad de tomar decisiones urgentes, a firmar acuerdos, sin información muy actualizada sobre los procesos.

Entonces es muy importante generar precisamente los mecanismos para estar monitoreando cómo están avanzando estos procesos territoriales, pero no solamente eso, o sea, para entender cuál es la dimensión territorial de los fenómenos, sino también para que las decisiones que se tomen en conjunto y se implementen, ir dando seguimiento en qué medida están incidiendo en esas lógicas metropolitanas o no, ya que la simple percepción no nos da una visión de conjunto, sino también el conocimiento hay que construirlo también a partir de muchos puntos de vista y generar todo un sistema de conocimiento y de monitoreo para ir dándole seguimiento a esa nueva ética metropolitana que está en construcción.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos al maestro Arsenio González su participación, de la cual es importante destacar su propuesta para integrar los servicios públicos en la Ciudad de México, de manera particular lo referente al transporte público y a la vivienda y al desarrollo urbano, con la finalidad de aumentar la calidad de vida y la competitividad en el Distrito Federal.

También es importante destacar su propuesta de orientar esta Reforma Política hacia un desarrollo humano sustentable, así como hacia una ciudad más compacta con límites territoriales específicos, que como ya hemos visto en

mesas anteriores también es otro de los puntos que consideran diversos ponentes.

Como cuarto ponente de esta mesa tenemos al maestro Alfonso Javier Iracheta Senecorta, él es arquitecto por la Universidad Autónoma del Estado de México, maestro en planeación urbana por la Universidad de Edimburgo, Escocia, doctor en estudios regionales por la Universidad de Varsovia, se especializó en planificación regional del desarrollo en Buenos Aires, Argentina, en administración metropolitana en Río de Janeiro, Brasil, en la Fundación G. Tulio Vargas y en medio ambiente y desarrollo en México.

Ha editado y coeditado 15 libros, ha publicado 70 trabajos como capítulos de libro y artículos en revistas; ha actuado como ponente en aproximadamente 320 eventos en todo México y 20 países.

Fue coordinador fundador de la Oficina para México de Naciones Unidas Hábitat durante 2003-2004. Actualmente se desempeña como Coordinador del Programa Interdisciplinario de Estudios Urbanos y Ambientales del Colegio Mexiquense, miembro del Consejo Nacional de Vivienda, del Consejo de Evaluación y Seguimiento del Plan Verde de la Ciudad de México, del Consejo para el Desarrollo Urbano Sustentable de la Ciudad de México.

Es miembro fundador de la Red Interinstitucional Sobre Áreas Metropolitanas de Europa y América Latina y de la Asociación América, Europa de Regiones y Ciudades.

Por último, es consultor de los tres ámbitos de gobierno y a nivel internacional en temas sobre suelo, vivienda, planeación territorial y metropolización, principalmente en instituciones como el Banco Mundial, la Fundación Hewlett, entre otras.

Es miembro del Consejo Mundial Asesor de la Organización de las Naciones Unidas Hábitat y de la Red Global de Investigación en Asentamientos Humanos para el periodo 2007-2011.

Sin más, cedo el uso de la palabra al doctor Alfonso Javier Iracheta Senecorta.

EL C. DR. ALFONSO JAVIER IRACHETA SENECORTA.- Muchas gracias. Muy amables.

Quiero agradecer a la Asamblea esta nueva posibilidad de conversar, de debatir. Yo esperarí, como lo hiciera Roberto Eibenschutz, hacerlo directamente con las señoras y señores diputados para poder plantear en algún momento ya una transición a esto que se ha convertido en una especie de periodo de debate más bien de los académicos hacia los políticos, que ya lleva yo estimo por lo menos diez años, pero que como bien se ha dicho ya en esta mesa no ha redundado en decisiones que a mi juicio ya son fundamentales.

El planteamiento que yo quisiera poner a consideración de ustedes es una perspectiva más bien de orden crítico. Hay una gran cantidad de propuestas, algunas ya surgieron en la mesa, desde las de la OCDE en aquél estudio importante de hace seis, siete años, las que han planteado mis compañeros en la mesa, pero yo creo que hay una serie de temas que siguen siendo parte del sentir de una gran cantidad de actores, pero que en la práctica no están siendo considerados con la seriedad debida.

Los retos del Distrito Federal me parece que se asocian a dos grandes temas: primero, el papel que tiene en la Zona Metropolitana y, segundo, la ausencia de un estatuto similar al de las entidades federativas, que le limita una condición de llegar a acuerdos similares con estados de la República, como lo tiene el resto de la nación.

Hay una gran cantidad de pendientes en la traída y llevada Reforma Política o Reforma del Estado en este país, yo solamente les hago notar la penúltima frase, que ni siquiera hemos debatido el tema de la profunda crisis territorial y ambiental de nuestro país, no obstante que es una situación que ya nos está llevando a una condición de pérdida de competitividad, de crisis en algunos lugares ya irreversible, como es el caso del agua, del bosque y no parece ser parte de las preocupaciones de esta Reforma del Estado.

Otro tema que me parece central es que tenemos un modelo de desarrollo, pero este modelo de desarrollo no incluye entre sus planteamientos centrales las preocupaciones, no me meto tanto ahorita con las sociales, pero no le preocupa el tema del territorio.

En ninguno de los documentos que conocemos del modelo de desarrollo que priva en México desde los últimos casi 30 años hay un planteamiento con

relación a la defensa de los recursos naturales o con relación al ordenamiento del territorio. Se ha determinado que es el mercado el que lleva la batuta al momento de tomar las decisiones con relación a la localización de prácticamente todas las actividades humanas.

En este sentido, me parece que reconocer en esta propuesta, en esta discusión de la Reforma del Estado el tema del ordenamiento territorial y ambiental considerando que el tema del Valle de México es prácticamente el más relevante de este contexto, como acabo de ponerlo en esta última frase, la Zona Metropolitana es el referente central del gran problema territorial y ambiental que enfrenta México, y es referente central porque el futuro de México, siendo ya ahora urbano, va a ser metropolitano, hemos transitado de metrópolis, y ahora estamos hablando de regiones urbanizadas, regiones que nadie tiene bajo su control desde la perspectiva gubernamental.

Yo me pregunto quién está a cargo ya no de la Zona Metropolitana del Valle de México, que sabemos que nadie está a cargo de ella como gran unidad, me pregunto quién está a cargo de la megalópolis del Centro de México o quién está a cargo del gran corredor urbanizado que empieza en Querétaro y termina en Guadalajara, que están apareciendo una gran cantidad de actividades ahí, que se implantan todo tipo de instalaciones y nadie se hace cargo de ello, ni siquiera está en la discusión de la política nacional.

Hay grandes temas, ya creo que se habló de varios de ellos, voy a pasar muy rápido para concentrarme en la parte final, pero hay grandes temas que son centrales para poder enfrentar el fenómeno de la metropolización del Valle de México. El primero es el tema de la democracia en el Distrito Federal, se han dado pasos, sin embargo siguen siendo insuficientes porque no alcanza tener un Estatuto similar al del resto del país.

El tema de la centralización, no hemos logrado dar pasos para desconcentrar o descentralizar, no obstante la crisis que ahora el propio territorio nos está haciendo notar que obligaría a que hubiera un replanteamiento desde la perspectiva de las regiones.

El tema de las regiones es un asunto local, no obstante que debería ser un asunto nacional. Las mesorregiones que se promovieron en el gobierno

anterior no pasaron de un pronunciamiento, pero no han tenido ninguna consecuencia.

El tema de la Zona Metropolitana, que no es una ciudad global, desde mi perspectiva, es una megaciudad, que es diferente. Los datos que nos daba el maestro son muy claros, son datos de una híper-concentración poblacional pero también tendríamos que considerar que es una híper-concentración de problemas y una capacidad a la baja para poder atraer inversiones, para poder tener un papel relevante a nivel internacional.

La realidad es que ciudades como Los Ángeles o como Miami se están convirtiendo en las capitales de América Latina, papel que naturalmente en términos geopolíticos le correspondería a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Ya hablamos de algunos de los problemas que enfrenta el Valle de México, pero creo que debemos de insistir en ellos porque tratando de enfrentarlos con seriedad desde una perspectiva unitaria de toda la metrópoli podríamos dar pasos para elevar la calidad de vida de la gente de este territorio.

La baja movilidad. Roberto fue muy claro al decir cuales son las acciones metropolitanas que toman los gobiernos del D.F. y del Estado de México. Yo no conozco más que pasos a desnivel, a lo mejor hay algo por ahí hidráulico pero que tiene que ver con la propia crisis, pero estamos enfocándonos fundamentalmente a promover el uso del coche, por lo tanto la movilidad tenderá a seguir a la baja, no hay más remedio, se está haciendo otro segundo piso en el Estado de México y luego se hará un tercer piso, pero esto no va a remediar el problema de la movilidad.

El tema del empleo y los recursos para los más pobres. No hay una política integrada que permita ofrecer condiciones de ingresos para las familias de bajos recursos, más allá que la informalidad. No hemos logrado tener un modelo económico urbano que recupere la propia capacidad de la gran metrópoli para producir lo que requiere la población.

Los límites hidráulicos, qué decir. Las inundaciones de hace unos días son bastante elocuentes.

El tema del suelo. Hemos insistido por años que una política de suelo es el gran instrumento para decidir dónde sí y dónde no urbanizar y para poder resolver el gravísimo problema de oferta de suelo para los más pobres. Las familias más pobres de esta gran metrópoli se están asentando, siguen asentándose en las sierras, en los lugares que se inundan, como es Valle de Chalco, entre otros muchos, pero es increíble que el gobierno acuda cada vez que haya una inundación o cada vez que ocurre alguna tragedia a promover tres o cuatro cositas y no haya una política de suelo para reubicar en una estrategia de 10 ó 15 años a cientos de miles de habitantes que van a seguir sufriendo estas inundaciones en el futuro.

El estudio de geofísica de la UNAM es elocuente en cuanto al riesgo de hundimiento que está enfrentando sólo esta zona del Valle de Chalco y anexas, están hablando de que alcanzará 19 metros el hundimiento dentro de 5 ó 6 años, cuando ya está ahorita en 14 metros el hundimiento. Imagínense vivir en una región bajo las condiciones atmosféricas y el clima que tenemos en la región centro del país.

Ya se habló de la pérdida de competitividad y la presencia baja del D.F. y del Estado de México en el concierto nacional, y la baja captación de recursos derivado de la aglomeración. Aquí solamente quiero destacar la incapacidad que ha tenido el gobierno para reconocer que es el propio mercado inmobiliario la fuente de recursos a través de las plusvalías para poder desarrollar una política de recuperación, de mantenimiento y de creación de nuevas infraestructuras.

Los esfuerzos de concertación metropolitana han sido sumamente limitados, no se ha entendido, como aquí se ha insistido, que la metrópoli es primero que nada una unidad socioeconómica, territorial y ambiental; que las jurisdicciones municipales, delegacionales o estatales a la gente no le interesan tanto, al inversionista o a la persona que habita aquí o a la propia cuenca no le preocupa ni está asociada con las jurisdicciones, son más bien las divisiones jurisdiccionales político administrativas las que le están creando un serio problema a esta gran ciudad para poderse ordenar, porque no hay capacidad para poner de acuerdo a los actores que las coordinan.

Las relaciones institucionales entre el D.F. y el Estado de México han sido sumamente erráticas y sobre todo que se han basado en el voluntarismo. Cuando se quiere se hace algo, pero cuando no se quiere no pasa nada, no hay quién reclame, no obstante que hay 20 millones de habitantes que están de por medio.

Cinco décadas de urbanización muy desordenada, insustentable y no obstante eso todavía no vemos voluntad de hablar de una Zona Metropolitana en el Valle de México.

Las comisiones, consejos, fondos, todo lo que se ha creado sufren del mismo síndrome, son voluntaristas, dependen del ánimo de quien coordina, carecen de autoridad, no deciden prácticamente nada, no hay un plan metropolitano concertado que permita decir: "A través de este proyecto que tenemos a largo plazo, a 20, 30, 40 años y que ha sido asumido por todas las fuerzas vivas de la metrópoli, podemos hablar de qué hacer y qué no hacer, qué instrumentos generar para poder avanzar en el ordenamiento metropolitano".

No existe una participación efectiva de la sociedad, no hay un solo instrumento que permita hablar de que yo participo de una opinión metropolitana, o lo hago en el Estado de México que no se habla con el D.F. o lo hago con el D.F. que no se habla con el Estado de México. Esto nos lleva a tener una limitación central cuando nos estamos planteando una serie de preguntas que debieran ser respondidas.

Por ejemplo, no hay una respuesta para alentar o premiar la intermunicipalidad, no obstante que es un planteamiento que a nivel global ha sido una de las mejores estrategias para avanzar en lo metropolitano. Yo premio una vez que defino qué es metropolitano y qué no, premio a los actores políticos que se ponen de acuerdo para proyectos que suman al concierto general de la metrópoli. No existe éste planteamiento.

Los acuerdos de las comisiones y todo esto son ejecutados por otros, por lo tanto no existen condiciones de que se puedan cumplir y puede decidir una comisión metropolitana que se haga tal o cuál cosa y sin embargo eso le corresponde a la Secretaría A o a la Secretaría B de un estado o del otro y tal

vez alguna pueda hacer algo, pero no hay ninguna garantía de que esto tenga una visión metropolitana y que se pueda cumplir.

No hay estructuras para armar proyectos y programas realmente metropolitanos, carecemos de recursos propios para actuar y ejecutar, salvo casos aislados, que es por ejemplo el tema del agua. En general cualquier propuesta que exista de un espacio mal llamado metropolitano en el Valle de México sigue siendo fundado, insisto, en el tema de la voluntad.

¿Cuáles serían las orientaciones para una actuación coordinada? Primero el planteamiento de que debe ser obligatoria, debe ser obligatoria la coordinación metropolitana entre municipios y entre estados, y esto debe estar registrado en la Constitución.

Ya Roberto mencionó el proyecto que se elaboró hace un par de ellos, que presentamos ante el Congreso, que se discutió en un seminario nacional, que está ahí guardado pero que ya tiene condiciones de aplicarse.

Es necesario construir una visión metropolitana de largo plazo, pero ésta solamente se va construir a partir de que tengamos una visión del todo, de la gran metrópoli para que cada parte, que es un municipio o que es una delegación, pueda establecer las condiciones de desarrollo de lo suyo, pero no puede ser al revés, tener un plan del D.F., estamos discutiendo el Plan de Desarrollo Urbano del D.F., hay una especie de Plan Regional del Valle, llamado Cuautitlán-Texcoco, y si ustedes los analizan ninguno de los dos habla del otro ni se ponen de acuerdo, por lo tanto las condiciones de este alcance metropolitano es sumamente limitado.

Es fundamental replantear el Fondo Metropolitano. Cuando nació el Fondo Metropolitano y nos dieron oportunidad de opinar, y creo que éste es un papel muy importante de la Asamblea y del Congreso del Estado de México, debe ser un Fondo que se oriente a lo prioritario metropolitano: el agua, la movilidad metropolitana, la planeación metropolitana, el empleo en toda la metrópoli, debe ser un proyecto que premie la intermunicipalidad. Cada proyecto que presentaran una delegación con un municipio o varios debiera ser premiado y debiera ser apoyo, debe orientarse a temas entonces estratégicos, debe concursar proyectos, debe generar cambio a nivel metropolitano, porque lo que

está haciendo ahorita es entregárselo a los gobernadores, como ocurre en el resto del país, y la realidad es que no están teniendo ningún impacto.

Igualmente debe crearse el Fondo Metropolitano D.F.-Estado de México y debe crear el Fondo Metropolitano dentro del D.F. y dentro del Estado de México con el mismo propósito, éste sería un camino atractivo para poder dar un paso con relación al avance con esta visión metropolitana.

Para cerrar quiero proponer a ustedes una serie de conclusiones que en general son en algún sentido un tanto repetitivas, porque lo que quiero insistir en esta presentación es que tenemos un modelo político, económico que está profundizando las diferencias, que está limitando la democracia solamente a lo electoral y que esto obviamente no abona para tener un estatuto para el Distrito Federal y para tener un acuerdo realmente democrático que a partir del concepto de gobernancia se pueda aplicar en esta gran ciudad.

El modelo no acepta nuevas formas de hacer política, sigue siendo muy vertical, yo diría en algunos sentidos inclusive autoritario. Este concepto del gobierno ya no puede con el paquete, porque desde los 80 se hizo pequeño en todos sentidos, y no obstante esto no acude a la sociedad para que los actores sociales organizados con su talento, su experiencia, su conocimiento, sus recursos puedan abonar a un proyecto y sacar adelante una gran ciudad, como es la Ciudad de México.

Entonces, me parece que al no incluirlos, toda esta lucha, toda esta discusión política, cambio legislativo, al no incluir estos temas de integralidad, visión metropolitana, largo plazo, participación ciudadana efectiva, difícilmente se puede hablar entonces de poder aplicar un modelo A, B ó C para resolver los problemas de esta Zona Metropolitana.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos al doctor Alfonso Iracheta Senecorta su participación en el evento del día de hoy, de la cual destacamos su propuesta con la cual coincide con los diversos ponentes el día de hoy de establecer una instancia de coordinación metropolitana encargada de la coordinación y ejecución de políticas públicas en el Distrito Federal, entre los tres órganos de

gobierno y los tres poderes, y en el caso del Distrito Federal órganos de gobierno que los integran.

De igual manera es importante destacar su propuesta para redefinir las jurisdicciones político administrativas en el Distrito Federal, que inciden directamente en esta instancia metropolitana, posible instancia metropolitana y de manera particular puso el ejemplo de la política del uso de suelo, de la cual se encuentra centralizada y sobre las cuales calificó en ocasiones de autoritaria.

Pasaremos al quinto ponente el día de hoy, que es el maestro René Solís Brume, él obtuvo su licenciatura en la Universidad de las Américas y su maestría en administración en la Universidad de Harvard. De 1959 a 1993 fue profesor de mercadotecnia de la Facultad de Contaduría y Administración de la UNAM y coordinador del área y primer Presidente de la Academia de Profesores de Mercadotecnia.

Ha tenido una larga y variada carrera en distintas áreas de gestión, finanzas, planeación y organización, mercadotecnia y dirección en distintas empresas. A partir de 1970 se desempeñó principalmente en la industria editorial como director general del Grupo Editorial Expansión, socio y cofundador de PROMEXA, ahora Grupo Editorial Patria, y Presidente de Grupo Planeta en México.

En 2005 recibió el Premio Juan Pablo al Mérito Editorial. Es asociado fundador y actual Director General del Centro de Estudios para la Zona Metropolitana, "Metrópolis 2025, Ciudadanos en Red", Asociación Civil no lucrativa e independiente dedicada a estudiar y proponer soluciones para mejorar la calidad de vida metropolitana.

Es Presidente del Comité de Becas de la Fundación México en Harvard y Presidente de la Asociación de Amigos del Museo de Arte Carrillo Gil, entre otras actividades.

Sin más, cedo el uso de la palabra al maestro René Solís Brume.

EL C. MTRO. RENÉ SOLÍS BRUME.- Buenos días. Muchas gracias a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal por invitarme a participar en este foro, donde realmente creo que han logrado reunir a los principales expertos y

autoridades sobre temas metropolitanos, particularmente de la gestión metropolitana con los que contamos, son personas realmente mucho más conocedoras del tema que yo, pero trataré de hacer una breve presentación sobre la importancia de que la ciudad o la Zona Metropolitana cuente con una gestión realmente metropolitana.

La condición metropolitana está presente en los debates y propuestas sobre la ciudad contemporánea, tanto en aquellos que se refieren a sus aspectos físicos y territoriales, como los que involucran cuestiones sociales, económicas, culturales y políticas.

La cuestión política es realmente la base para la definición de lo metropolitano, ya que se refiere en su origen a la extensión de una ciudad o urbanización sobre distintas áreas jurisdiccionales, es también la más evidentemente irresuelta. ¿Cómo se gobierna la ciudad metropolitana, cómo se articula a las distintas instancias locales, regionales, nacionales en la gestión pública de la urbanización contemporánea?

Predomina también la falta de precisión y rigor de las distintas definiciones metropolitanas. ¿Cuáles son las diferencias entre núcleo metropolitano, conurbación, zona o área metropolitana, región metropolitana, ciudad de ciudades, corona de ciudades, megalópolis?

¿Cómo definir sus extensiones, por continuidad geográfica, por continuidad del tejido construido, por sus relaciones funcionales, por niveles de centralidad y subcentralidad, por los flujos de transporte, por dinámicas poblacionales o de uso de suelo? ¿Cómo se definen estos territorios en mutación permanente?

Más allá de las formalidades y estadísticas o de las definiciones demográficas, esta ambigüedad es propia de las ciudades contemporáneas. La Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México no escapan a este perfil.

Aquí tenemos el mapa que todos conocemos donde se demuestra, como ya se señaló aquí, la Ciudad de México es apenas una parte de toda esta gran Zona Metropolitana, que si además quisiéramos verlo de una manera todavía a mayor largo plazo tendríamos que ver la región centro del país, que abarca no solamente los 59 municipios actuales del Estado de México y uno del estado de Hidalgo, que entre paréntesis está pugnando por ser incluido en la Zona

Metropolitana con un mayor número de municipios, pero si aquí agregáramos digamos la zona de los estados colindantes, entonces estamos hablando realmente de una visión aún más amplia y todavía más definitoria para el futuro.

Ante las experiencias metropolitanas de décadas anteriores en otros países, como la autoridad del gran Londres, la autoridad barcelonesa, algunas que han tenido vicisitudes, por ejemplo en Londres acabaron con ella, luego la han vuelto a restaurar.

Los intentos del gobierno metropolitano de los 80 y 90 se basaron generalmente en la asociación voluntaria de municipios, sin carácter vinculante, con pocas atribuciones y presupuestos limitantes, resultó evidente la necesidad de una gestión integrada en las zonas metropolitanas.

Como ha señalado el maestro Roberto Eibenschutz y otros expertos a lo largo de los años, quién va a tomar las grandes decisiones de inversión sin un gobierno metropolitano.

Una nueva institucionalidad metropolitana se plantea como más contractual y flexible, que trabaje hacia una gestión sustentable del territorio metropolitano. Según señala un experto brasileño, Alberto Costa López, lo indicado sería la evolución desde un estatuto de las ciudades hasta el estatuto de las metrópolis y la búsqueda de un fondo de sustentabilidad, así como un pacto legislativo metropolitano.

La flexibilidad en la gestión metropolitana se sustenta en el criterio de que no todos los temas municipales involucran a todos los municipios, lo cual justifica una pluralidad y flexibilidad de temas e instrumentos.

La pregunta de cómo se gobierna una zona metropolitana no es académica sino política, en realidad la pregunta es cómo se construye un gobierno democrático metropolitano, se trata más de dispositivos que de instituciones, pero nadie gana elecciones ni se manifiesta en las calles por un gobierno metropolitano.

El ciudadano de a pie, los medios de comunicación, la opinión pública en general carecen de vinculación ciudadana con este tema, según Alfredo Rodríguez, otro experto, pero a pesar de que la gobernabilidad metropolitana

constituye una construcción social y política lenta, compleja, incierta, es imprescindible instalar el tema en la opinión pública, la confección de una agenda metropolitana.

Sin embargo, es difícil la aceptación por los poderes políticos de cualquier propuesta de gobernabilidad metropolitana, porque es evidente nadie quiere ceder poder sobre el territorio ni espacios en los medios de comunicación ni partidas presupuestarias ni pérdidas de empleo, etcétera, pero hay una tendencia hacia la descentralización y conformación de aglomeraciones para efecto de resolver problemas comunes e interregionales en España, Francia, Italia, Argentina, etcétera.

El establecimiento de instancias de gobernabilidad metropolitana es una cuestión ineludible para la agenda política de los próximos años. Hay un reclamo para que el gobierno metropolitano y sus instrumentos administrativos, financieros, urbanísticos sea el final de una reflexión que empiece con las dinámicas urbanas y las políticas públicas.

La reactivación de la Comisión Ejecutiva a la coordinación metropolitana en la que participan el Estado de México, el Gobierno del Distrito Federal y el Gobierno Federal ha mostrado avances hacia una gestión de problemas metropolitanos con recursos propios y etiquetados o administrados en un fondo específico para la Zona Metropolitana, como ya se ha señalado es un inicio y realmente no ha sido lo amplio ni lo extenso ni lo realmente proactivo que debería de ser.

Desde hace años se han formulado varias propuestas, por ejemplo para elevar a rango constitucional la figura de Zona Metropolitana y la obligatoriedad de su coordinación y planeación interestatales y/o intermunicipal, incorporando la participación social, modificando el marco jurídico y estableciendo una política nacional metropolitana.

Además nuestra asociación civil ha manejado esta recomendación que promueve una planeación y gestión urbana con verdadera participación ciudadana.

Un nuevo intento de empoderar a los ciudadanos en las decisiones metropolitanas que les afectan son las recientes de diciembre 2009 reformas a

la Ley de Participación Ciudadana, entre las que destaca que el IEDF, el Instituto Electoral del Distrito Federal tiene la encomienda de organizar elecciones vecinales en la ciudad en agosto de 2010. Esto cabe aclarar tras once años de no renovarse los Comités Vecinales.

La renovación implica realizar una elección en cada una de las más de 1,300 unidades territoriales de la ciudad. El problema es que la ley no establece el procedimiento electoral, el cual debe fijarse, o lo debe fijar el Instituto Electoral por medio de acuerdos, que realmente no se sabe exactamente cuáles serán ni cómo se realizarán.

La elección costará cerca de 43 millones de pesos, ya signados al IEDF en el presupuesto de 2009. Sin embargo, estas reformas por sí solas no propician ni estimulan una participación ciudadana real, por el contrario, lo cooptan y lo obstaculizan a través de figuras designadas o electas bajo el sistema de partidos; no se propicia la libre organización de los vecinos ni se promueve que determinen la forma en que decidan las figuras que los representen por barrios, por colonias, por delegaciones.

Esta acción de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal realmente carece de legitimidad al no haberse considerado a las agrupaciones ciudadanas, existen y que cada vez son mayor el número y otros sectores sociales en las reformas a la ley, nada menos que de participación ciudadana, o sea parece bastante contradictorio de que no está consultado ni participa el ciudadano en la Ley de Participación Ciudadana.

Resulta fundamental que los ciudadanos del Distrito Federal cuente con instrumentos de participación ciudadana cada vez más acabados a través de los cuales puedan manifestarse e incidir en el futuro en la planeación y en la gestión acertada de su metrópoli, sólo así los vecinos del Distrito Federal ganarían mayores espacios para mejorar las condiciones de vida de su entorno urbano.

Muchas gracias.

EL MODERADOR.- Agradecemos al maestro René Solís Brun por su participación el día de hoy, de la cual destacamos las cuestiones referentes a establecer un gobierno democrático metropolitano, al confeccionar una

verdadera agenda metropolitana y a la descentralización de funciones, como ya vemos en el Distrito Federal que es una realidad y en cierto sentido con la autoridad del Centro Histórico y también para la planeación y gestión urbana con verdadera participación ciudadana.

Ahora procederemos a la ronda de comentarios adicionales y en dado caso réplicas que haya habido entre los ponentes.

Empezamos en estricto orden alfabético con el maestro José Antonio Ardaín y Duarte.

EL MAESTRO JOSÉ ANTONIO ARDAÍN Y DUARTE.- Más que una réplica, creo que ha habido una amplia coincidencia entre los ponentes y yo solamente quisiera refrendar un poco lo que planteaba entre los objetivos que se debe de buscar en el corto plazo, es esta búsqueda de una visión metropolitana que está ausente y que asociaciones y académicos de hecho han sido los que han contribuido más a la creación de esa visión metropolitana, pero que hace falta una adopción por parte de las entidades de gobierno de los mecanismos adecuados para concretar esta visión.

Yo creo que los hechos recientes en el tema del agua, por ejemplo, han dejado sumamente claro que los retos demográficos, los problemas ambientales no reconocen fronteras administrativas, sino que se van a dar y se diera un sismo como el que acaba de suceder en Chile, seguramente tampoco reconocería fronteras administrativas.

Creo que es muy importante que tengamos mucho más conciencia de la necesidad urgente de una visión metropolitana y de instrumentos legales, a veces hay instrumentos voluntaristas, pero se requiere ya de instrumentos que generen autoridades, si no una autoridad metropolitana global, que quizá va a ser muy difícil, sí autoridades concretas para efectos concretas, por ejemplo el tema de transporte, de seguridad, de infraestructura, de agua y el tema del crecimiento de la economía de la metrópoli, porque desde luego a veces está muy fragmentado el tema de que en un lado se produce la gran cantidad de la producción y en otro lado viven gran parte de los trabajadores que producen esa producción. Entonces también desde el punto de vista económico se requiere de una coordinación mucho más importante.

Yo creo que más que una réplica, creo que hay una amplia coincidencia y vuelvo a decir el planteamiento que se hace en el estudio de la Ciudad de México que hizo la OCDE y que publicó en 2004 creo que es una base fundada en algunas de las experiencias internacionales, pero que yo veo con muy buenos ojos que se esté llevando a cabo este foro y que se pase a un diálogo mucho más intenso y atraer experiencias internacionales concretas sobre la mesa para discutir cuál es el modelo más viable para esta Ciudad de México y tratemos de ser ambiciosos en este contexto del bicentenario en el que nos encontramos, yo creo que generaciones de hace 100 años, de hace 200 años fueron ambiciosos en tener una visión distinta de país. Creo que hoy uno de los grandes retos a los que se enfrenta esta metrópoli es tener una visión distinta y organizarse de forma distinta.

Espero que haya las condiciones para que se den pasos importantes en este sentido.

EL MODERADOR.- Agradecemos al maestro José Antonio Ardavín, que viene representando a la OCDE.

En segundo lugar le cedo el uso de la palabra al maestro Roberto Eibenschutz.

EL MAESTRO ROBERTO EIBENCHUTZ.- Coincido con Ardavín, que aquí ha habido consenso, son temas ya muy discutidos y muy estudiados y, lamentablemente, no decididos.

Yo quisiera referirme a tres elementos complementarios, pero que me parecen muy importantes y que no mencionamos en la presentación. Lo primero es rescatar la visión positiva de la Ciudad de México. En estos somos culpables en buena medida los que nos hemos dedicado a estudiarla y hemos transmitido la información de que la Ciudad de México es equivalente a gran problema, lo cual es cierto, la Ciudad tiene muchísimos problemas, pero también tiene enormes valores y esos valores están ahí presentes, pocas veces nos referimos a ellos y es precisamente porque tiene esos valores que tenemos que buscar cómo fortalecer y rescatar este fenómeno, sigue siendo la Capital del país, sigue siendo la depositaria de la historia, sigue teniendo el patrimonio histórico más importante de América Latina, sigue teniendo las mayores universidades y la producción de conocimiento e información, sigue siendo la

que capta mayores recursos a nivel de recursos internacionales para inversión, en fin.

Un dato elemental es hablando de la zona metropolitana, se tiene del orden del 20% de la población y el PIB que sale de aquí está entre el 22 y el 27%, o sea estamos generando más que lo que otras regiones del país proporcionalmente y solamente el Distrito Federal con una proporción más o menos de 7% de la población genera del orden del 12 al 15% del PIB. O sea, no estamos en una etapa de crecimientos decrecientes, de economías fundamentalmente, sí las hay, pero no es lo que está pesando en la Ciudad todavía y estamos en la situación de perder a la gallina de los huevos de oro, es decir, esto sigue siendo el corazón del país, sigue siendo el centro de toma de decisiones, sigue siendo el espacio más relevante que tiene nuestra República.

Un segundo tema se refiere a las cuestiones de impunidad. Estamos acostumbrados a hablar de lo grave de la impunidad cuando hay un robo y no se castiga, cuando hay un asesinato que no se castiga, pero también hay una enorme impunidad en las decisiones de gobierno, tanto por ausencia de decisión como de malas decisiones. Yo pondría solamente un ejemplo, aquí se ha mencionado ya el tema del agua que tenemos tan presente, la decisión de que la zona de Chalco se desarrollara y se permitiera el asentamiento irregular, fue una decisión de gobierno y hay responsables, era el Presidente Salinas quien tomó la decisión de hacer de Chalco la gran ciudad de la solidaridad y eje de su gobierno. En ese momento se le advirtió, se le dijo, se le dieron elementos y a pesar de eso se tomó la decisión. ¿Vamos a seguir permitiendo este tipo de impunidades? Son mucho más graves que un asesinato o que un robo en la vía pública.

Finalmente, en relación a la nueva Ley de Desarrollo Urbano en el Distrito Federal, a mi modo de ver, esta ley sigue siendo una de las leyes más avanzadas del país, entre otras cosas porque le da atribuciones a la representación social para tomar decisiones importantes, a diferencia de otros estados, curiosamente en el Estado de México que su ley anterior establecía que los planes eran aprobados por el Congreso local, en el nuevo estatuto administrativo esta atribución se le pasó al Ejecutivo, lo cual es caminar hacia atrás.

En el Distrito Federal es todavía la Asamblea Legislativa la que aprueba y decide sobre los planes de desarrollo urbano. Yo espero que esto siga siendo así. Pero en el nuevo proyecto de ley cuando se habla de cambios de uso del suelo se le está dando las atribuciones al Ejecutivo para hacer cambios a discreción. Es decir, si quien cambia la ley es una instancia distinta a quien la aprueba, estamos entrando en conflicto y estamos aparentemente siendo muy democráticos y muy rigurosos dejando que sea el Legislativo el que aprueba los planes y luego dejarle en manos de la administración la modificación a gusto del cliente. Esto es muy grave y es un ejemplo de cómo se desvirtúan los instrumentos y yo quisiera llamar la atención sobre ello.

Gracias.

EL MODERADOR.- Agradecemos al maestro Roberto Eibenschutz por su buena participación en este evento.

En tercer lugar le cedo el uso de la palabra al maestro Arsenio González.

EL MAESTRO ARSENIO GONZÁLEZ.- Gracias. Quisiera insistir en el hecho de que para construir esta cultura y esta nueva gobernanza metropolitana, es muy importante involucrar a todos los actores sociales y que de alguna manera se vaya fomentando y premiando a la acción intermunicipal y no sólo intermunicipal, sino a todos los actores sociales y empresariales que contribuyan a una concertación de escala metropolitana, porque el camino, el que no funciona, es que 10 expertos tracen una idea de qué es lo que debe ser en la región metropolitana, otros tantos diputados voten un ordenamiento y los políticos se pongan de acuerdo, si eso no permea hacia todas las fuerzas sociales, económicas. Podríamos tener planes, ordenamientos perfectos, pero que no se transmiten a la dinámica social real.

Entonces es muy importante en esta construcción de una ética metropolitana involucrar, ir educando, ir incorporando a los principales actores del desarrollo urbano de manera que les convenga la concertación de escala metropolitana. O sea, que nos demos cuenta todos y cada uno de los ciudadanos de a pie también que participar justamente en un ordenamiento de escala metropolitana de esta gran Ciudad que tiene una sola dinámica, nos conviene, para ir reduciendo las distancias, ir eficientando el transporte, generando lógicas de

proximidad, haciendo una Ciudad más compacta, rescatando espacios públicos y equipamientos en toda la zona.

Al darnos cuenta que estos principios y esta ética nos conviene, vamos a colaborar y todo ordenamiento se va a ir convirtiendo más en una realidad, a que solamente sea una decisión vertical de expertos y de funcionarios. Entonces es como un proceso mucho más amplio en el que contribuyen precisamente asociaciones civiles, organismos de gobierno, es una transformación de un plazo mayor.

Gracias.

EL MODERADOR.- Agradecemos al doctor Arsenio González su participación.

En cuarto lugar le cedo el uso de la palabra al doctor Alfonso Iracheta.

EL DOCTOR ALFONSO IRACHETA.- Gracias. Quiero insistir en tres o cuatro ideas, pero quiero partir de una que puede generar confusión. Yo me pregunto quién debe asumir la responsabilidad ante fenómenos de esta naturaleza, y quedo perfectamente claro que es un asunto de gobierno. No es un asunto clásico de participación social que es de donde viene la presión. Lo decía René, la gente no va ir a hacer manifestaciones al Zócalo a exigir una agenda metropolitana, la gente vive en otra escala de problemas. Lo que asusta es que no tengamos un gobierno con los elementos siquiera para debatir el punto. Ese creo que es el primer asunto que debiéramos considerar dado que estamos en este momento en una reunión con la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Segundo. Hace dos años elaboramos una propuesta que nos solicitó la Comisión de Desarrollo Metropolitano de la Cámara de Diputados, se asoció a la Comisión de Desarrollo Urbano del Senado, la discutimos durante un año o año y medio, la presentamos, se armó un congreso especial en Monterrey para discutir esto con 50 ó 60 expertos, con los diputados, se publicó un libro con el texto donde dice qué dice la ley y qué debe decir, con todos sus antecedentes, con todo lo necesario. Ahí está guardado.

Yo tengo la impresión de que no había realmente interés de los diputados por esto. Cuando hay interés verdadero crean las condiciones para que las cosas cambien. Y acá ahí está, no hicieron trabajar año y medio y ahí está guardado, tenemos un buen libro, pero el propósito no era ese, ese fue un subproducto.

Yo creo que los diputados locales debieran ser los primeros interesados en promover esto.

Entonces yo llamaría la atención de los señores diputados de la Asamblea y también los del Estado de México para que pudieran sentarse a discutir este asunto.

Hay una fórmula que propusimos hace tiempo que pudiera ser muy útil, por qué no plantear una especie de parlamento metropolitana para el Valle de México de facto. Si hay una Comisión de Desarrollo Metropolitano en el Congreso del Estado y en la Asamblea Legislativa y se determina que se reúnan, lo que era la interparlamentaria, pero en serio, se reúnan a discutir la agenda metropolitana con el propósito de que lleguen a acuerdos concretos sobre temas del mayor interés metropolitano, los que son enfáticamente metropolitanos y que una vez que lleguen al acuerdo lo firman entre ellos, pero cada uno llega a su Congreso local, cambia la legislación de cada una de las entidades a partir del acuerdo y empiezan a actuar, en ese momento ya contaríamos con elementos jurídicos para poder actuar, podríamos crear una primera agencia para el transporte metropolitano, para el manejo del agua, podríamos recuperar el plan metropolitano y darle un carácter legal obligatorio para que los municipios, el D. F., el Estado de México lo tomen como el referente central antes de planificar cualquier cosa en el territorio que está determinado en ese plan metropolitano, entre otras cosas.

Un tercer punto es este tema de trabajar desde la sociedad, yo quiero insistir que este es un asunto que debiera ser puesto en la mesa por el gobierno, por los actores políticos. Es como poner el tema de la seguridad nacional, el tema de las relaciones exteriores, son asuntos que le competen directamente a los Congresos y al Ejecutivo federal y a los Ejecutivos estatales. La participación ciudadana va a devenir de acciones concretas, por ejemplo para estructurar una propuesta de desarrollo en cualquiera de los sectores o temas que tienen que ver con el desarrollo metropolitano. Pero si no es a partir de una propuesta preliminar que parta de los actores políticos, yo no veo ninguna posibilidad.

Por eso cierro esta segunda ronda con una solicitud para que puedan escuchar esto, y lo digo porque esta es la quinta o sexta vez que vengo a reuniones de la Asamblea, he ido a 6 del Congreso federal, del Senado, casi llega un

momento en que uno puede empezar a repetir las mismas presentaciones y de ahí no pasa. Yo creo que se deben tomar ya decisiones, un planteamiento concreto está a partir de que logramos dar un paso con este cambio constitucional, a partir de que está la idea de armar un parlamento de facto, no esperar el cambio constitucional y que de ahí pueda devenir alguna de las propuestas que en esta mesa han surgido.

Gracias.

EL MODERADOR.- Agradecemos profundamente al doctor Alfonso Iracheta su participación.

Por último le cedo el uso de la palabra al maestro René Solís Brun.

EL MAESTRO RENÉ SOLÍS BRUN.- Creo que está claro, después de escuchar los comentarios tanto del maestro Eibenschutz, el uso de la palabra utopía en sí, los comentarios del maestro Ardavín sobre como sí en otras partes se han logrado hacer gobiernos metropolitanos o instancias gubernamentales metropolitanas y desde luego las críticas que ha hecho Alfonso Iracheta, podrían sumirnos en una gran depresión o en un gran sentido de frustración, porque ideas existen, propuestas existen, no recientes, es decir, Roberto mencionaba el programa para la Ciudad que tiene ya 12 años, y que nada de esto parece tener o recibir los oídos de quienes pueden actuar. Aquí se ha mencionado también la cuestión de los actores y yo creo que aquí en este foro en teoría estamos con una parte importante, un sector de actores muy importantes que es la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Entonces por qué no existe esa voluntad política. Yo hice hincapié en mi presentación de que es una cuestión realmente política y mientras que se dé preferencia a los compromisos o la ideología o las ideas o las ambiciones de cualquiera de los partidos políticos, la única que va a sufrir es la Ciudad, como eso que estamos viendo.

Entonces realmente queda en manos de la Asamblea, es una de las instancias, como ahora también exhortaba Alfonso, digo alguien tiene que tomar la iniciativa para que esta zona metropolitana pueda realmente abordar los problemas que tiene, son muy grandes, de una manera integral, de una manera

que reúna la opinión de todos los partidos y de todos los actores políticos y de la ciudadanía.

Para nosotros es importantísimo la participación ciudadana y el consenso. Mientras que no exista esta participación, va a ser muy difícil que se tomen decisiones adecuadas a los intereses de toda la ciudadanía y esto realmente es de lo que se trata un gobierno.

Gracias.

EL MODERADOR.- Agradecemos al maestro René Solís Brun su participación.

Por último en esta mesa de trabajo procederemos a la sesión de preguntas por parte del público y les pedimos que dirijan específicamente su pregunta a uno de los ponentes.

El diputado Fernando Rodríguez Doval, por favor.

EL C. DIPUTADO FERNANDO RODRÍGUEZ DOVAL.- Antes que nada, agradecer su asistencia a este foro y felicitarlos por las extraordinarias presentaciones que han hecho y que sin duda nos dan mucha luz en este tema.

Comentar que comparto absolutamente las críticas que hacía el maestro René Solís a la nueva Ley de Participación Ciudadana, igual al proyecto de Ley de Desarrollo Urbano que está todavía discutiéndose, coincido que en ambos casos son un absoluto retroceso a la vida democrática y al desarrollo urbano en esta Ciudad.

Quería preguntarles a cualquiera de los ponentes sobre el tema de transporte, sin duda es un tema también metropolitano, muchísima gente viene a trabajar del Estado de México al Distrito Federal o de la zona oriente del Valle de México hacia la zona centro, ¿hacia dónde debiera dirigirse una política pública integral en materia de transporte en el tema metropolitano?

Ya se comentaba que algunas de las opciones que se han estado manejando no son sin duda las mejores, ¿qué debiéramos estar fomentando en esa materia?

Muchas gracias.

EL MODERADOR.- Maestro Eiben.

EL MAESTRO ROBERTO EIBENCHUTZ.- El tema del transporte, señor diputado, es uno de los temas más graves y más mal atendidos en la zona metropolitana. La lógica para el transporte implica primero una política clara, y la política clara es favorecer el transporte público frente al privado y esto que se dice fácil y que en principio todo mundo estaría de acuerdo, implica en la acción canalizar los recursos al transporte público y hacerle difícil la vida al transporte privado. No basta con que se haga una buena inversión, es indispensable una inversión importante para generar un transporte público cómodo, eficiente, puntual, pero no basta. El transporte privado es una especie de engendro del demonio, es algo tan cómodo, tan útil, tan atractivo, que se ha vuelto en uno de los factores fundamentales de estatus de la sociedad.

Si no contrarrestamos esta fuerza publicitaria que se le da al transporte privado y esta facilidad de circulación al transporte privado, por muy buen transporte público que tengamos no será suficiente, porque lo primero es tener un transporte público eficiente y concebir la visión metropolitana, con una estructura básica de transporte rápido, los suburbanos, el Metro, en fin y luego una serie de transportes alimentadores que permitan ramificar en todo el territorio metropolitano. Pero si esto no va acompañado de una restricción al transporte privado, no vamos a mejorarlo.

EL MODERADOR.- Maestro.

EL C. Yo quisiera dar algunas ideas complementarias. Primero, más que hablar de transporte, debiéramos hablar de movilidad, es decir, y de accesibilidad. A dónde quiere ir la gente y esto nos debe llevar a preguntarnos cuál es el medio más adecuado. A mí me parece interesante la propuesta que está haciendo la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal con el tema de la bicicleta, suena interesante, igual el tema del Metrobús suena interesante, pero sigue siendo muy parcial, no tiene una visión del todo.

Creo que la primera acción de una política metropolitana debe ser entender que es un fenómeno de movilidad que se asocia directamente a los usos del suelo y a las otras políticas. No es tener por separado, por ejemplo, seguir aceptando conjuntos habitacionales, el gobierno del Estado de México ahora

les llama ciudades del bicentenario, pero es lo mismo, es exactamente la misma idea, es una empresa privada que se localizó un terreno, va a poner ahí 10 mil o 20 mil viviendas y a ver cómo le hace la gente para ir a cualquier lugar, y no me meto en los demás temas.

Tiene que haber entonces un acuerdo metropolitano para reconocer a dónde se quiere mover la gente, no los coches, esa sería la clave. Porque parece que todo mundo lo entiende y, sin embargo, veamos cómo se canalizan las inversiones. Una parte muy importante del Fondo Metropolitano y de otros Fondos propios de los gobiernos van a pasos a desnivel. Ahorita está la moda de pasos a desnivel en todo el país, están construyendo unos 200 ó 300 pasos a desnivel y arrancan otros, todas las ciudades están haciendo lo mismo. Todas están incentivando el automóvil y muy pocas tienen un proyecto de transporte público y las que los tienen es extremadamente limitado, discreto, sin el recurso que debiera tener.

El otro tema es que es una política a muy largo plazo. Decidir hoy que vamos a utilizar y a resolver estos 70, 80 corredores de trayecto, es decir que van de puntos lejanos, que conectan puntos lejanos, el centro, el gran centroide de destino en el Valle de México, es lo que llaman el centroide Zona Rosa, que tiene que ver con el centro de la ciudad, el corredor Reforma, etcétera, como que ahí hay una tendencia muy fuerte a atraer viajes.

Si yo no resuelvo los corredores por los que me voy a mover con transporte público, desde ahora, pensando que en 25 años probablemente esto madure y ya esté funcionando y la gente empiece a dejar el coche, si no lo hago desde ahora no voy a avanzar nunca.

Fíjense la lógica tan perversa en la que estamos metidos, todos los días para mejorar la movilidad se construye un nuevo paso a desnivel, un segundo piso. El problema es que al año ya está totalmente congestionado porque vienen más coches, es un incentivo al automóvil y el transporte público se ve ahogado.

Llega un momento en que esto ya no tiene vuelta, cuando ya no hay espacio para el transporte público ya tronamos. Yo hice una propuesta cuando me preguntaron sobre el segundo piso del Estado de México, les dije: *no, perdón, me equivoqué, sí pero con una condición, que sea un paso arriba sólo para*

transporte público. Imagínense que vaya un Metrobús a lo largo de todo el Periférico sólo para autobuses, para un Metrobús y abajo los coches pues haciéndose bolas. Quiere decir que tú estás promoviendo, apoyando la movilidad de las personas que en este Valle es 7 de cada 10 viajes en transporte público y sin embargo uno como se está moviendo ahora, ha ido presionando, ganando el micro y ganando el coche, perdiendo el Metro y perdiendo el autobús.

Entonces largo plazo es una generación para el cambio, asociarlo a los usos del suelo tiene que ser un acuerdo entre los dos gobiernos firmados con compromisos muy claros y tiene que partir de un concepto de movilidad y no nada más de movilizar coches, es mover personas, mover bienes y ver de dónde a dónde y bajo con qué modo de transporte. Esa sería mi opinión rápida.

EL C. MODERADOR.- Maestro Ardavín, por favor.

EL C. MTRO. ARDAVIN.- Gracias .

Yo creo que este tema del transporte digamos como otros temas, son precisamente o sea nos podemos metiendo ahorita al transporte, agua, infraestructura, son precisamente consecuencias, o sea hoy vimos el transporte como un problema, precisamente es consecuencia de esta falta de visión de metrópoli que tenemos. A veces precisamente si hubiera una visión metropolitana y una planeación metropolitana, pues bueno otras cosas serían porque este tema del tema transporte tendría una lógica mucho más global.

Yo pienso por ejemplo ahorita a veces se festeja mucho en la Ciudad de México, bueno pues el primer tren suburbano, etcétera. Si tuviéramos una visión global de la metrópoli deberíamos de tener 6 ó 7 de estos trenes suburbanos, uno a Pachuca, uno a Querétaro, uno a Morelos, y con paradas precisamente donde la gente vive y que viene a la Ciudad de México a trabajar todos los días. Entonces creo que esta visión metropolitana es parte de lo que debe de estar atrás.

Luego muchas veces el tema del transporte no hay esta visión global ni siquiera dentro por ejemplo de la Ciudad de México. Tenemos ahora el Metrobús que yo creo que tiene la gran ventaja de haber demostrado que

puede haber un mejor transporte público en la Ciudad de México, desgraciadamente se ha quedado en esos corredores cuando debería de extenderse hacia un sistema de transporte realmente de toda la ciudad, pero desgraciadamente no se ha querido tocar el tema fuerte que son el tema de los microbuses, que desgraciadamente toda la ciudad y la zona conurbada está precisamente dominada por este tipo de organizaciones que manejan el transporte, que han privatizado de alguna forma el transporte público y que se convierte en un problema por falta de una visión amplia metropolitana.

Entonces yo creo que la visión global se requiere para pensar el transporte como parte de la propia política social, política de empleo de la propia ciudad. En muchas ciudades por ejemplo pues bueno si uno es empleado, tiene familia, el costo del propio transporte público tiene diferenciaciones, o a lo mejor hasta en el propio empleo se le da la tarjeta para el transporte público.

Aquí en la Ciudad de México se ha fragmentado tanto este tema que por ejemplo uno se mete al Metrobús y tiene que tener una tarjeta y de ahí se sale para el Metro, aunque esté en la misma estación y tiene que usar otra tarjeta y de ahí necesitar pasar al microbús y ahí es de a centavos.

Entonces realmente hace falta esta visión global que debería de ser a nivel metropolitano y así viviera en Chalco, pudiera tomar su tarjeta de transporte metropolitano y con esa misma tarjeta llega hasta su lugar de trabajo. Esa debería de ser una visión a 10, 15 años de donde debería ir el transporte y para eso se requiere una autoridad metropolitana de transporte como la que existe en muchas ciudades. Pongo el ejemplo de la Ciudad de París, donde está la sede de la OCDE que pues ahí es muy claro cómo independientemente de en qué municipio estés, tú tienes tu tarjeta metropolitana y de hecho con esa misma tarjeta uno se puede meter al tren suburbano o al metro o incluso utilizar el sistema de bicicletas públicas que en París ha sido un verdadero éxito y que desde luego en la Ciudad de México podría tener un futuro muy interesante, pero es parte, uno no necesita tener 20 tarjetas y boletitos en su cartera, simplemente con la misma y además con las ventajas que nos da hoy la tecnología pues se puede realmente uniformar este asunto.

Entonces yo creo que se hablaba aquí de hacer difícil el automóvil, yo no lo pondría tal cual desde ese punto de vista, porque digamos en ese sentido

simplemente dejemos que las calles sigan como están y se sigan deteriorando como siguen y cada vez es más difícil y si no caes en un bache ya es suerte.

Creo que lo que es importante sí es reflejar los costos y las externalidades que es un poco la externalidad que le generas a otros con la congestión y reflejar esos costos para las personas. A veces en la Ciudad de México este tema de subsidiar todo pues se convierte en un problema que refleja en este tipo de cosas.

Al que use automóvil le debe costar suficientemente el tema del automóvil y eso se refleja en costos de la gasolina, en costos de estacionamientos, en costos de incluso algunos segundos pisos o en algunas vías rápidas, a veces se le hace ver al automovilista que tiene un costo el que esté ocupando en algunas ciudades como en Boston, si uno se quiere meter en una vía rápida para ir al aeropuerto, tiene la obligación de ir al menos dos o tres tripulantes en el coche, con esto entonces se genera aquel que tiene la conciencia de que no nada más una sola persona yendo, pues tiene una ventaja comparativa con respecto a los otros.

Entonces hay muchas formas. No hay que encontrar el hilo negro. Se han explorado muchas alternativas a nivel internacional. Yo creo que vale la pena incorporarlas para tener como base esta visión metropolitana y plantear cuál va a ser el futuro del transporte para la Ciudad de México.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias por sus respuestas. ¿Alguien más del público?

Adelante, por favor.

EL C. .- Buenas tardes. Nada más en el tema del transporte yo creo que no han mencionado, la clave es hacer un pacto social. En la Ciudad de Barcelona justo es como se logró solucionar el tema y yo creo que mientras no sepamos romper nuestras barreras institucionales, de partidos, etcétera, cualquiera de estas soluciones no es posible porque justo lo que tenemos que lograr para hacer una cosa metropolitana es pues como bajar la guardia en ciertos aspectos para hacer estos grandes planes y pues bueno yo creo que es la gran propuesta para el transporte es justo generar un pacto integrando a todos los involucrados, no sólo al gobierno, a los transportistas, a

los peatones, como decían, un sistema de movilidad a la gente con capacidades reducidas y una vez con esa mesa pues ahí debatir este tema y creo que la clave es justo, también lo mencionaron, sectorizar los temas, o sea hay que ser ambiciosos, pero la Ciudad de México es tan compleja que tampoco es comparable muchas veces con otras ciudades que en extensión territorial, en su baja densidad demográfica no se puede comparar con otro tipo de metrópolis. Entonces yo creo que también tenemos que partir de la propia complejidad de la Ciudad de México y sobre todo verlo como una visión integral, pero sí integrando como dicen ustedes algunos de los ponentes a la sociedad y desde ahí pues generar las propuestas.

EL C. MODERADOR.- Gracias. ¿Alguien más? Adelante.

Vamos a realizar otra sesión. Dos preguntas para que puedan responder los ponentes.

PREGUNTA.- Esta pregunta va dirigida al doctor Iracheta. Se hablaba mucho de la eficiencia del transporte, pero siento que como no se ha hablado de la inseguridad o la idea de inseguridad que tienen los ciudadanos de usar el transporte público. ¿Cómo contrarrestar esta idea?

EL C. MODERADOR.- Por último, por favor.

PREGUNTA.- Gracias, al doctor Arvín, sería.

Pues para aprovechar su experiencia internacional, no sé si existe, si pudiera usted comentar alguna historia de éxito de algunas ciudades, pero que tuviesen características de tercer mundistas no de Frankfurt o de París, que pues como se mencionó no vamos a traspasar a una cultura en la que pues para nada tenemos los mexicanos con los ciudadanos de París, de Roma o de Londres, no sé si casos concretos como la Ciudad del Cairo, existe alguna, se haya implementado algo parecido.

Me anda rondando en alguna otra mesa también pregunté, si existen experiencias para incentivar la participación ciudadana de casos revertidos desde la privatización del suelo, que exista el reverso, una reconversión del uso ya privatizado a revertirlo a propiedad comunitaria. No sé si considero, no sé si se participe o si existan caminos ya recorridos en aspectos de recuperar y dada la administración local sea delegación, sea barrio, la administración pues

para la creación de centros de Internet, de centros de juego, de centros de convivencia, de otro caso concreto por ejemplo el reservar el crecimiento del suelo que todavía no está utilizado para la vivienda, caso concreto yo en la Delegación de Tláhuac, ahí hubo una exigencia ciudadana y hay bastantes campos deportivos. Entonces es una forma de limitar la expansión de la creación de vivienda extensiva, o sea como se ha optado para el crecimiento vertical no horizontal. No sé si la pregunta es concreta, que nos diera o nos comentara alguna historia de éxito de alguna ciudad que tuviese características parecidas a la de México, yo ubicaría al Cairo, por ejemplo.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Doctor Iracheta, por favor.

EL C. DR. IRACHETA.- El tema de la inseguridad en el transporte es parte de todo el problema, lo mismo podríamos decir de las tarifas o podríamos decir de la baja coordinación.

Cuando el sistema de transporte como el sistema de usos del suelo, de cómo se ocupa el territorio, se revierte en términos estructurales desde la mente de quienes lo coordinan, pensando que el mercado lo va a resolver, que es lo que en buena medida está ocurriendo en prácticamente todas las ciudades del país, lo que ocurre es que cada actor de acuerdo a su condición económica las decisiones.

En el caso del transporte la inseguridad se ha dado porque es un asunto marginal. Hasta ahora empieza a hablarse con esto del Metrobús, con una nueva Línea del Metro, con el tema de la bicicleta, empezamos a hablar nuevamente del tema, pero esto es en un pedacito del Distrito Federal que es el centro de la Ciudad de México, pero en los 59 Municipios del Estado de México, los *chimecos* famosos son los dueños del asunto.

Pero detrás de esto hay un tema de orden partidista, detrás de esto hay un tema de orden económico muy fuerte. *Tú no te metes conmigo y ya sabes que cuentas conmigo para cuando lo necesites*, y los cientos de autobuses para movilizar a la gente en los mítines es una historia que tiene 60 años y que va a seguir como se ve en este momento, por lo menos en el Estado de México es muy claro.

En el Distrito Federal la situación es bastante más compleja porque hay muchos actores y porque ha habido un intento de meter una política de estado, como digo, hiperlimitada todavía y que ha puesto en crisis a muchos de los actores. Pero mientras predomine el desorden en el sentido de que por acá están actores de partidos o algo parecido, personeros en regiones de la metrópoli que meten mano en el tema, transportistas que sólo ven la parte económica, gente de gobierno que no tiene una visión integral, bueno lo que tenemos entonces es una ensalada de sistemas de transporte y predominan como ha predominado en los microbuses, la inseguridad en todos los sentidos, simplemente porque se les dejó, el gobierno tomó la decisión de desaparecer el Sistema de Transporte que era del Gobierno, lo hizo el Distrito Federal, lo hizo el Estado de México y dijeron, *ustedes háganse cargo*, y entonces aquello dijeron en vehículos de menor capacidad, más fáciles de moverse para cualquier lugar, pues va a ser más económico, va a ser mejor negocio, va a funcionar mejor, se les dejó y ahora estamos sufriendo ya no sé por cuántas veces esta crisis.

Entonces yo no puedo hablar de inseguridad en el transporte si no hablamos de una política integrada. El Metrobús tiene la pequeña virtud de ser un poquito más integrado porque toma el corredor exclusivo, porque trata de resolver el problema de la tarifa, aprovechando la tecnología, vehículos con condiciones ambientales urbanas mucho mejores. Este ejemplo es una buena noticia y es evidente que tiende a ser más seguro, igual que un Metro que se moderniza tiende a ser más seguro. Mientras esté en manos de un conjunto de actores sin control, sin coordinación, como está ocurriendo ahorita a nivel Metropolitano, ya no sigo la lógica de Ardavín, que dentro de la Ciudad de México, quiero ver llegar a Ecatepec viniendo en un transporte del Distrito Federal y pasar Ecatepec, bueno ya no quiero ni ver qué ocurre ahí, el asunto es caótico, cómo puede haber seguridad si no hay un actor de gobierno a cargo del sistema de transporte, sino que son *ene actores*.

Entonces lo más que puedo aportar a esto es esta perspectiva de integralidad. En el caso por ejemplo de Bogotá, que es un caso muy cercano a México, lo que hicieron fue utilizar el sistema de transporte para ordenar los usos del suelo, para reducir los problemas de pobreza por la vía de que la gente

gastara menos en movilizarse, utilizar la movilidad no nada más el transporte, poniendo a tal nivel de calidad del transporte público que la gente naturalmente se viera penalizada por usar el coche, y dijera *no me conviene porque ya me puedo mover en prácticamente en toda la zona metropolitana*, bueno pues les costó 10, 12, 15 años, siguen trabajando, tienen problemas, pero es una buena noticia para América Latina y si ustedes van a Quito, van a encontrar algo parecido, si ustedes van a Sao Paulo, que fue el originario de todo esto, van Curitiba, van a encontrar esto. Lo sorprendente es que es la única metrópoli de América Latina que ni siquiera lo está discutiendo es esta, León lo está haciendo y está dando algunos pasos, y en otras hay proyectos. Pero la única que no lo discute a nivel metropolitano es esta.

EL C. MODERADOR.- Maestro Ardavín.

EL C. MTRO. ARDAVIN.- Como menciona el doctor Iracheta hay varios ejemplos también en países con un nivel de desarrollo similar al caso de México. Yo igual iba a mencionar el caso de Bogotá que desde luego la transformación de la ciudad que ha sido impresionante en los últimos años se ha llevado precisamente sobre el eje del transporte. Entonces yo creo que es un punto muy clave, pero está el caso de Sao Paulo también; la OCDE está por realizar quizás un estudio metropolitano como el que se hizo para la Ciudad de México, sobre la Ciudad de Sao Paulo y se hizo uno sobre la Ciudad del Cabo, en Sudáfrica que también tiene problemas muy similares, incluso de segregación y del tema racial que es un tema importante que podría ser incluso comparable en algunos aspectos al caso de la Ciudad de México.

Entonces desde luego la OCDE de alguna forma tiene una especie de sesgo porque primeramente compara y ha comenzado esta labor en sus países miembros, pero desde luego tiene una intensa labor de extender este diálogo a otras ciudades y se ha venido generando muchos mayores estudios de detalle y yo en particular recomendaría sí revisar el estudio territorial de Ciudad del Cabo y muy probablemente cuanto esté listo el de Sao Paulo. La Ciudad de Santiago de Chile también es un ejemplo importante en este aspecto.

Yo creo que de alguna forma otra cosa que también sería muy importante es fomentar el diálogo latinoamericano sobre estos temas. Yo de alguna forma siempre promuevo esto porque a nivel América Latina los retos son muy

similares, este tema del transporte, de la educación, de la salud, de la pobreza, etcétera, son tantos los temas que tenemos en común y muchas veces nos hablamos menos entre países que además tenemos el mismo idioma prácticamente todos con excepción de Brasil, pero se requiere de mucho mayor diálogo, de políticas públicas para temas como estos que son comunes.

El tema que se comentaba de la propiedad comunitaria, yo que más que pensar en ahora vamos a quitar a lo privado para ser comunitario, volvemos al tema de la planeación. Si empezáramos por planear la ciudad con tiempo, pues llegaríamos a planear nuevas viviendas con un ambiente deportivo, de servicios públicos, adecuado, lo que pasa es que aquí siempre vamos un paso atrás. Santa Fe es el mejor ejemplo de este asunto, o sea es la zona que más se está desarrollando en la Ciudad y comenzó ahí sobre la nada, se empezó a construir, de repente un poco más y jamás pensamos en una estrategia de transporte para llegar a esa ciudad y ahora es un cuello de botella impresionante. Eso si lo comparamos, yo creo que tampoco es malo a veces compararnos con ciudades desarrolladas como París o como Montreal, etcétera, porque de alguna forma muchos de estos retos pues se han venido afrontando en forma innovadora en estos países y pues vale la pena y muchas veces podemos esto de saltar más rápido, aprovechando que países desarrollados han tomado estas decisiones 10'o ó 15 años antes.

El caso de París tienen la zona que se llama *La Defensa*, que podría ser como *Santa Fe*, que es donde está todo el distrito industrial de las grandes compañías, pero antes de construir ese asunto ya tenían una línea de tren y varias líneas de metro que llegan a esa zona, una línea de tranvía, entonces es contada la gente que llega a *La Defensa* en coche y el que llega allá él querrá meterse a la bronca de llegar en coche, pero es tan fácil y tan económico llegar en medio de transporte público que ni siquiera el ejecutivo del Distrito Federal se piensa en la posibilidad de llegar en coche. Entonces realmente eso es un poco el tema de planeación. Si empezamos por la planeación y hacia allá generamos todo un sistema de transporte será mucho más útil y mucho más fácil en el futuro tener acceso a los lugares que se requiere en la Ciudad y seguir lo que se ya se decía aquí, simplemente ver el tema de la movilidad de

dónde y hacia dónde se dirige la gente, tratemos de resolverle ese problema a la gente y bueno facilitaremos también muchísimo el transporte en la Ciudad.

EL C. MODERADOR.- Procedemos a una última ronda de preguntas. ¿Alguien más del público?

Sin más damos por concluida la mesa de trabajo denominada *Gestión Metropolitana del Foro Retos y Perspectivas para la Reforma Política del Distrito Federal*.

Muchas gracias.

LA C. MODERADORA.- Antes de que se retiren un último aviso para todos los presentes.

Antes que nada muchísimas gracias por haber asistido a este nuestro tercer día del *Foro Retos y Perspectivas para la Reforma Política*. Se les recuerda que el día de mañana jueves 4 es nuestra última mesa, con esta misma duración. Empieza a las 10 de la mañana, la mesa es *Democracia de Calidad y Rendición de Cuentas* y contaremos con nuestros expositores que es el licenciado Guillermo García Sánchez; Magistrado Manuel González Oropeza, Magistrado del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación; el doctor Antonio Lozano Diez, Director de la Facultad de Derecho de la Universidad Panamericana; el doctor Alejandro Poaré Romero, Subsecretario de Población y Migración y Asuntos Religiosos del Gobierno Federal; licenciado Javier Santiago Castillo, ex Presidente del Instituto Electoral del Distrito Federal.

Esperamos poder con su amable asistencia el día de mañana en esta misma sede, en el *Salón Murales del Palacio de la Autonomía*.

Muchísimas gracias a ustedes.

