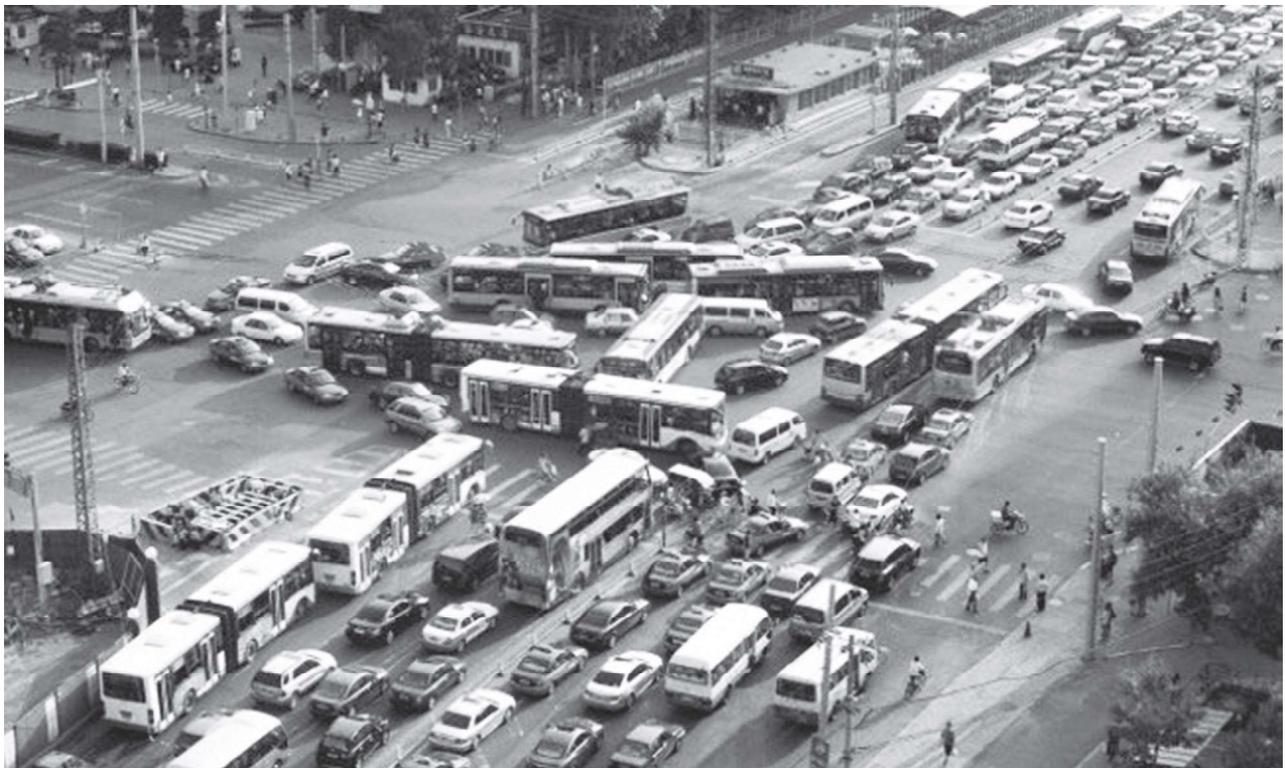


Planeación urbana en las metrópolis tardocapitalistas

Lorena Nayeli López García*



El tráfico vehicular.
Fuente: Marvins, 2011.



Urbanismo suicida. Fuente: Sergio Aguayo, 2011.

Introducción

La apertura al mercado libre ha posibilitado a las grandes empresas globales realizar la planificación de sus acciones; sin embargo, la labor de planificación del Estado se ha quedado limitada a sus funciones de “administrador” de un proceso que no controla.

Hoy en día, las actividades económicas a nivel mundial se desarrollan en unas cuantas ciudades, consideradas globales y globalizadas, las cuales son dirigidas por fuerzas económicas que tienen la habilidad de atraer instituciones, compañías y nuevos servicios para sostener todos los procesos que origina la llegada de personas a estos puntos de atracción.

Las ciudades ya no sólo se limitan a su forma geográfica, política o social para diferenciar un espacio. Al abrir las fronteras de las comunicaciones, las ciudades empiezan a jugar un papel global y los ciudadanos se ven, según sus circunstancias, limitados o beneficiados por las fuerzas económicas del mercado; favoreciendo una alta competencia entre los individuos con grandes posibilidades; importando cada vez menos, su nacionalidad, sexo o educación.

El término ciudad global fue inventado por la socióloga Saskia Sassen en 1991, desde el punto de vista funcional es una ciudad posindustrial y su razón de ser son las funciones terciarias de alto nivel (García, 1994).

Diversos autores coinciden que Nueva York, Londres y Tokio son las tres principales ciudades globales, aunque otras ciudades como París y Frankfurt tienen una gran importancia financiera que les permite entrar al rol de ciudades conectadas con la red global (Newman, 2005).



El impacto ambiental en la construcción de la Supervía Poniente. Fuente: Magdalena Contreras Cabrera, 2011.

En este mismo sentido, algunos autores mencionan el término de ciudades globalizadas, que indica que casi todas las ciudades en el mundo son “atrapadas”, en algún grado, a la interacción de las fuerzas globales (Newman, 2005). En esta clasificación podemos incluir a México, que se ve influenciada por la actividad económica de Estados Unidos y las políticas públicas que favorecen esta dependencia; ya sea con una mano de obra barata, la dependencia alimentaria o importando gran cantidad de alimentos a México; además de los pocos apoyos de inversión a las micro y mediana empresas; y una fuerte conexión mundial mediante sistemas de transporte y tecnologías de comunicación, entre muchos otros factores.

Al limitar el poder del Estado, las ciudades se van adaptando a las estructuras políticas y económicas dominadas por minorías; generando en México complejos fenómenos como: la migración campo-ciudad, salarios que no cubren las necesidades básicas, escaso empleo para personas de edad avanzada, condiciones laborales más severas, escasez de recursos naturales, falta de capacidad para cubrir la demanda de transporte público, empobrecimiento en la calidad de los servicios públicos, entre otros. Sin embargo, estos cambios no son exclusivos de países latinoamericanos como México, ya que, al estar el dinero en manos de una minoría, las decisiones se realizan basados en un beneficio propio sin tomar en cuenta procesos sociales, culturales o ecológicos. Tal es el caso de ciudades como Londres, París o Milán, donde a pesar de tener una gran importancia económica en Europa presentan algunos problemas similares a las metrópolis latinoamericanas, en cuanto a que la población



Protestan en ALDF por plan de Santa Fe. Fuente: Gabriel Jiménez, 2011.



Expansión urbana hacia el poniente de la ZMVM. Fuente: El poder del consumidor, 2011.

de bajos recursos que viven en las periferias pierden mucho tiempo en trasladarse a sus empleos por la distancia y la congestión en vialidades, el transporte público no es suficiente frente a la cantidad de población que está migrando a esas ciudades, los servicios públicos son costosos y de baja calidad, la renta de inmuebles cercanos a los centros financieros son excesivamente caros; entre otros puntos.

Antecedentes

La planeación de las ciudades ha pasado por varios retos a lo largo de los años. Uno de ellos fue la constatación de que el crecimiento urbano era uno de los factores que podía dinamizar la economía y que debía fomentarse a toda costa. Esta comprobación se originó a partir de la crisis del petróleo, donde el modelo urbanístico vigente quedaba obsoleto, al inundarse las ciudades de pobreza y obsolescencia funcional; el poder político abrumado por graves problemáticas sociales comenzó a apoyar todo lo que representa puestos de trabajo y de esa forma adaptar la planeación a la nueva realidad urbana, cambiante y conflictiva difícil de abarcar desde los planes generales tradicionales (García, 2004).

En la década de los ochenta, al reactivarse el crecimiento económico, los técnicos encargados de ejecutar la planeación urbana hacen a un lado los planes generales y las normas urbanísticas, para dejarla en manos de inversionistas privados, ya que no contaban con conceptos y teorías sobre las cuales actuar.

De esta forma las metrópolis tardocapitalistas son el resultado de un proceso de planeación denominado “la ciudad de los promotores”, donde el lema es: el mercado decide y la administración gestiona.

El Estado abandona así la posibilidad de planificar en la forma normativa tradicional que privó anteriormente, aplicando un mecanismo operativo de intervención en todos los niveles de gobierno, asimilable a la “planeación estratégica”, que en otras palabras consiste en intervenir en la medida en que las presiones del libre juego de mercado y las decisiones de los agentes sociales claves en el proceso económico así lo demanden.

En términos generales, la planeación territorial en México según palabras de Paul García Castañeda (2006:45) ha sido: centralista, autoritaria, no participativa, ideologizada, sexenal, sectorializada y desintegrada, concentradora, que ha privilegiado los intereses de los sectores dominantes, y fue usada demagógicamente según las razones de Estado y que además de haber carecido de instrumentos para su aplicación.

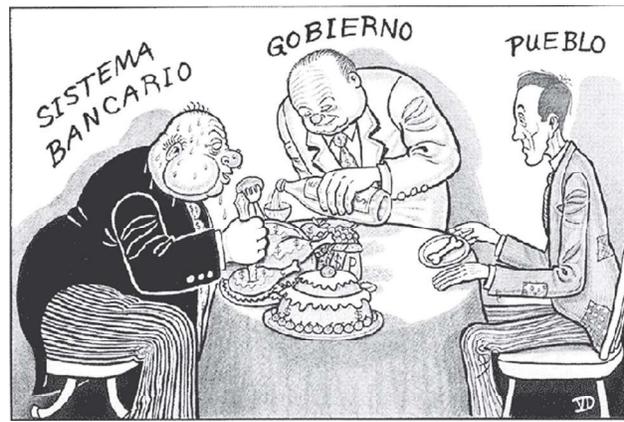
Sin duda, sería válido opinar que la planificación urbana, como se conoce actualmente, con sus documentos y planes no siempre se concreta en decisiones efectivas y resultan en su mayoría en actos de política y/o intereses personales para obtener beneficios unos pocos; sobre el bienestar de una mayoría.

Caso de estudio: Santa Fe, Ciudad de México

El crecimiento en la periferia se desbordó, cuando el gobierno del Distrito Federal implantó “tolerancia cero” frente a la problemática de las ocupaciones irregulares. Durante las décadas de los cuarenta a los setenta, las autoridades del Estado de México fueron mucho más permisivas y con ello impulsaron la creación de varios asentamientos en las zonas ubicadas al norte y al este del Distrito Federal y posteriormen-



Crecimiento periférico hacia el poniente de la Ciudad de México.
Fuente: Sky Scraper Life, 2009.



Especulación inmobiliaria.
Fuente: César de Requesens, 2010.

te al oriente hacia la ciudad de Puebla, coordinadas por empresas constructoras con inversión privada (Negrón, 2003).

Santa Fe y Toluca forman parte de este crecimiento periférico, que fue favorecido, entre otras cosas, por el auge del automóvil y de las vías de comunicación, que iniciaron con la carretera México-Toluca y posteriormente con la autopista de cuota Chamapa-La Venta. A lo largo del tiempo, este proceso se ha agudizado con la construcción del Aeropuerto de Toluca, el cual ha atraído a mayor población hacia el poniente de la ciudad. Otro hecho que favoreció este crecimiento fue el Tratado de Libre Comercio (TLC) firmado en la década de los 90, donde el Distrito Federal sufrió una gran transformación debido a su proceso de terciarización de sus actividades económicas, provocando que las actividades económicas (financieras, bancarias y comerciales) se centralizaran en la zona poniente de la ciudad, específicamente Santa Fe por el bajo costo de los terrenos, al ser zona de basureros y minas de arena.

Actualmente existen varios problemas, donde el actuar de la iniciativa privada incide en la conformación urbana de la zona de Santa Fe. Un ejemplo de esto son los cambios que se dieron en el último Programa Parcial de Desarrollo Urbano, donde hubo incremento en las densidades y/o intensidades de diferentes predios en Santa Fe, principalmente en "La Mexicana", lo que causa que este incremento en los proyectos inmobiliarios de la zona, demanden mayores servicios públicos como agua, drenaje, alumbrado público y vialidades; sin poder aún cubrir con los requerimientos de la población que ya habita en la zona.

Adicionalmente se ha dado un incremento en el costo de la vivienda en Santa Fe por su cercanía a los corporativos y oficinas. Actualmente el terreno es muy escaso en Santa Fe y está en manos de propietarios que no están interesados

en su venta, ya que la mayor ganancia se obtiene, vendiendo departamentos en edificios de más de 10 pisos de altura, a un costo de venta por m² de aproximadamente \$29,000 y hasta \$35,000. La venta de casas en la zona es mínima. Estos costos promedio están arriba de los precios por metro cuadrado en colonias aledañas como Interlomas, Tecama-chalco y La Herradura.

Una construcción que contribuye a la problemática, es la Supervía Poniente. Con una concesión de 30 años con inversión privada de las empresas constructoras COPRI y OHL, además de la inversión por parte del gobierno federal, se firmó un contrato, donde el acuerdo fue que si no se recuperaba la inversión, que inicialmente se valuó en seis mil millones de pesos, el gobierno tendría que pagar esa suma y 10% más. Este proyecto ha generado una gran controversia sobre las repercusiones ecológicas, económicas y sociales.

En la parte económica, se planteó inicialmente que la Supervía Poniente iba a favorecer el uso de transporte público que conectaría la zona sur con el poniente de la ciudad, sin embargo, el costo de peaje actual es de cinco pesos el kilómetro, es decir, 25 pesos por 5 kilómetros, haciéndola una de las vías más caras en la ZMVM: 350% más cara que la Autopista Urbana Norte, cuya tarifa es de 1.43 pesos por kilómetro y 273% más costosa que la Autopista Urbana Sur, la cual tiene un peaje de 1.83 pesos por kilómetro. Este alto costo en el peaje, impide que los usuarios de bajo ingreso puedan utilizarla, favoreciendo a sólo una el uso del automóvil. A pesar de que existen rutas de RTP, éstas privilegiarán los viajes directos y contribuirán escasa y marginalmente la movilidad de la zona.

También existen afectaciones ecológicas, la tala de árboles de uno de los mayores pulmones de la Ciudad de México: la Barranca de Tarango y La Loma. Según datos del



Crecimiento periférico.
Fuente: Cuartoscuro, 2013.

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, una de las autoridades mundiales en transporte sustentable, llega a estimaciones de 478 000 toneladas anuales en emisiones de carbono en la ciudad sobre los cuatro tramos (Supervía, San Antonio-Toreo, San Jerónimo-Muyuguarda, y salida a Cuernavaca). Además de una afectación a los acuíferos subterráneos más importantes de la ciudad, cuya recarga depende de los bosques ubicados en la zona poniente de la capital.

Otro fenómeno que se está favoreciendo es el avance de la mancha urbana hacia esa región, por el desarrollo inmobiliario que se genera a lo largo de la autopista, con una alta especulación sobre la oferta inicial de vivienda y terrenos existentes, con el respectivo desalojo de 126 viviendas que fueron notificadas de la construcción de la vía, pero con repercusiones para miles de afectados que han sido desalojados violentamente en las zonas de San Jerónimo Lídice, La Malinche, El Tanque, Cerro del Judío, Lomas Quebradas, Cuauhtémoc y San Jerónimo Aculco.

Conclusiones

La incoherencia de las acciones estatales en la aplicación de las normas de crecimiento urbano y de manejo de los usos del suelo han privilegiado a los agentes empresariales, a las empresas constructoras ligadas al aparato gubernamental, a los especuladores inmobiliarios y a los sectores de altos ingresos, relegando las necesidades de la mayoría de la población. La desregulación y la entrega del crecimiento urbano al libre juego de las fuerzas del mercado, anárquicas y segregadoras por naturaleza, amenazan con agravar estas tendencias y penalizar más a los sectores populares (García, 2006: 53).

Como menciona Paul García Castañeda (2006), la nueva estructuración territorial acorde al modelo neoliberal requiere, entre otras cosas: impulsar mejores condiciones en ciudades medias, donde se podrían ubicar ciertos segmentos dinámicos de la economía; nueva estructuración de las ciudades tradicionales, incluida la capital, rediseñando espacios de alta flexibilidad para el capital, con amplias posibilidades de cambios y de movilidad; por ejemplo, en medios de comunicación: reestructuración de los medios de transporte, acelerando las comunicaciones entre ciudades clave, y apoyando también los puntos de contacto entre la economía nacional e internacional. Dicha reestructuración, constituye sin lugar a dudas una tarea que el capital no se encuentra dispuesto a resolver por su cuenta, a menos que sea rentable. Cuando el país transita hacia un modelo de Estado Nacional de Competencia, en donde el Estado asume al mercado privado como motor de la economía y le reconoce a ésta la prioridad en el proceso de desarrollo, los procesos y los métodos de planeación del “Estado de Seguridad” enfrenta una crisis estructural porque ya no tienen correspondencia con las nuevas condiciones de la realidad global, nacional y local (García, Paul, 2006:54).

La clave es una política de suelo integrada que permita al gobierno, de la mano de los inversionistas y propietarios de la tierra, controlar grandes superficies, para acordar usos e intensidades. Definir apoyos concretos para convenir, controlar o adquirir reserva territorial en los nuevos sitios de expansión metropolitana, enfatizando la oferta de suelo urbanizado para pobres, en la medida que esta población ha sido expulsada de la tierra urbana legal por el propio mercado que tiene precios autodeterminados, mientras que persisten las políticas de contención salarial en el país desde hace dos décadas. No existe ninguna posibilidad de que el gobierno



Crecimiento urbano hacia zonas rurales.
Fuente: Julia Schulz Dornburg, 2012.



Fragmentación social.
Fuente: Sky Scraper Life, 2009.

solo resuelva los complejos problemas de la convivencia cotidiana entre millones de ciudadanos. El Estado es, finalmente, un actor social más, que se debe a su comunidad y que de ella emana. Por esto, la participación de aquellos que no forman parte del gobierno es central para resolver los problemas metropolitanos (Iracheta, 2008:653-654).

Debemos reconocer que cada día es más claro que el suelo es el elemento estratégico para el desarrollo urbano. Es voz popular la crítica a la especulación con la tierra, a la incapacidad del mercado para proveer de suelo a los más pobres.

Debemos preguntarnos si es posible controlar la especulación con el suelo. La respuesta es que en nuestra economía, no es posible detener la especulación no sólo con el suelo, sino con cualquier mercancía; es la esencia misma del modelo de desarrollo mercantil. Lo que es posible y fundamental es reducir las contradicciones que esta especulación genera y sus consecuencias más negativas.

Una política de combate al precarismo, a la pobreza extrema en la metrópoli, debiera tener sin duda entre sus componentes la oferta masiva de suelo regulador y urbanizado, a precios adecuados al ingreso de las familias más pobres; pero también deberá integrarse una oferta de los satisfactores de vivienda mínimos para una vida digna, como son los servicios públicos y de equipamiento social; finalmente una política de empleo, porque no tiene sentido otorgar suelo, vivienda y servicios si no se tienen condiciones económicas para su pago, mantenimiento y desarrollo en el futuro ©

Fuentes de consulta:

- Castells, Manuel. *La cuestión urbana*, Ed. Siglo XXI, 17a. ed., 2008, pp 229-246, México.
- Chacón, Aida. Boletín IPN-ESIA Zacatenco, "Megaproyectos en el DF", núm. 16, marzo 2012, México.
- Contralínea. *Supervía Poniente: Los desplazados*, 11 de julio de 2010, Periodismo de Investigación. En línea: <http://contralinea.info/archivo-revista/index.php/2010/07/11/supervia-poniente-los-desplazados/>, 12/02/2013.
- Coraggio, José Luis. *La política urbana metropolitana frente a la Globalización*, EURE, Vol. XXIII, Núm. 69, Julio 1997, Santiago, Chile.
- _____. *Perspectivas de la planificación urbana en el contexto de la globalización*, Universidad Nacional de General Sarmiento, 1999. Argentina.
- Díaz, Gloria Leticia. *Llevarán a la CIDH caso de la Supervía Poniente*, 26 de noviembre de 2012, La capital. En línea: <http://www.proceso.com.mx/?p=326231>, 12/02/2013.
- García Vázquez, Carlos. *Ciudad Hojaldré: Visiones Urbanas del siglo XXI*, Ed. Gustavo Gili, 2004, España.
- García, Paul. *Planificación territorial y urbana, Investigaciones recientes en México y España: Estado Planeación y territorio en México*, Universidad de Valladolid y UAM-Xochimilco, 2006.
- Iracheta, Alfonso; Roberto García, *Replanteando la metrópolis: Soluciones institucionales al fenómeno metropolitano. Memorias del X Seminario-Taller Internacional de la red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad y del Congreso Nacional para la reforma metropolitana*, El Colegio Mexiquense y El Colegio de la Frontera Norte, 2008, México.
- Kunz, Bolaños, *El mercado inmobiliario habitacional de la Ciudad de México*, Ed. Plaza y Valdés, 2001, pp 21-24, México.
- Negrón, Paula, *Estudios demográficos y urbanos, "La accesibilidad física a las zonas de trabajo y su relación con la consolidación de cuatro barrios ubicados en el DF, México"*, 2003, pp. 509-535, El Colegio de México.
- Newman, Peter, Andy Thornley, *Planning World Cities: Globalization and Urban Politics (Planning, Environment, Cities)*, Ed. Palgrave Macmillan, 2005, New York, Estados Unidos.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), *Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Santa Fe*, Versión Consulta Pública, diciembre 2011, México.

* Datos de la autora:

Egresada de la Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo de la ESIA Tecamachalco. lorenayeli@hotmail.com