

# URBAN AGE CIUDAD DE MÉXICO PROGRAMA DE LA CONFERENCIA 23 AL 25 DE FEBRERO DE 2006

## JUEVES 23 FEBRERO

Museo de Arte Contemporáneo Rufino Tamayo, Parque Chapultepec

### 18.30 a 20.30 Recepción

Ceremonia de bienvenida a la Conferencia de Ciudad de México en la Urban Age e inauguración del espejo de agua del Parque Chapultepec  
En presencia del Sr. Vicente Fox, Presidente de México

#### Oradores

Josef Ackermann, *Presidente del Comité Ejecutivo Corporativo, Deutsche Bank*  
Marinela Servitje, *Presidenta, Fideicomiso Pro-Bosque de Chapultepec*  
Bruce Ramer, *Miembro de la Junta Directiva, Sociedad Alfred Herrhausen*  
Alejandro Encinas, *Jefe de Gobierno, México Distrito Federal*

### CONTACTO PARA LA CONFERENCIA EN CIUDAD DE MÉXICO

M +52 (044) 55 2498 0867

### LUGAR DE LA CONFERENCIA

Museo Nacional de Arte (MUNAL)  
Tacuba 8  
Centro Histórico

### RECEPCIÓN Y CENA

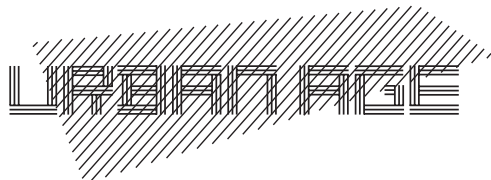
Museo de Arte Contemporáneo Rufino Tamayo  
Chapultepec Park

#### Torre Mayor

52<sup>th</sup> piso  
Paseo de la Reforma 505, piso 36  
Col. Cuauhtemoc

#### Parque España 47

Col. Condesa



una serie de conferencias para investigar el futuro de las ciudades

organizada por el Programa de Ciudades de la Escuela de Ciencias Económicas y Políticas de Londres y la Sociedad Alfred Herrhausen, Foro Internacional del Deutsche Bank



Alfred Herrhausen Society  
The International Forum of Deutsche Bank



## VIERNES 24 DE FEBRERO

Museo Nacional de Arte (MUNAL), Tacuba 8, Centro Histórico

### 08.15 a 08.30 Sesión de apertura

#### Bienvenida

Wolfgang Nowak, *Vocero de la Junta Directiva, Sociedad Alfred Herrhausen*

#### Proyecto Urban Age: La historia hasta hoy

Ricky Burdett, *Director, Urban Age, LSE*

### 08.30 a 09.30 El contexto de Urban Age

#### CIUDADES: PERSPECTIVA INTERNACIONAL

Presidente: Ricky Burdett, *Director, Urban Age, LSE*

#### Sao Paulo 10 min

José Serra, *Alcalde de Sao Paulo*

#### Ciudad de Nueva York 10 min

Amanda Burden, *Presidente, Comisión de Planeación Urbana, Ciudad de Nueva York*

#### Barcelona 10 min

Josep Acebillo, *Arquitecto Jefe, Ciudad de Barcelona*

#### Londres 10 min

Tony Travers, *Director, Greater London Group, LSE*

### 09.30 a 10.30 Presentación de Ciudad de México

#### CIUDAD DE MÉXICO: ¿CRECIMIENTO AL LÍMITE?

Presidente: José Luis Cortés Delgado, *Dept. Arquitectura, Universidad Iberoamericana*

#### Ciudad de México: Desarrollo Económico 10 min

Gustavo Garza Villarreal, *Profesor, El Colegio de México*

#### Ciudad de México: Forma Urbana 10 min

Enrique Norten, *Director, Ten-Arquitectos*

#### Ciudad de México: Sociedad y Cultura 10 min

Néstor García Canclini, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

#### Discusión abierta 30 min

### 10.30 a 11.00 Receso

### 11.00 a 12.30 Mercado de trabajo y lugares de trabajo

#### CENTRALIDADES URBANAS, VIEJAS Y NUEVAS: CENTRO HISTÓRICO Y SANTA FE

Presidente: Diane Davis, *Decana Adjunta, Escuela de Arquitectura y Planeación, MIT*

#### El nodo de Santa Fe: Sus inicios 15 min

Jorge Gamboa de Buen, *Director General, Grupo Danhos*

#### La regeneración del Centro Histórico 15 min

Adrián Pandal, *Director General, Fundación del Centro Histórico*

#### Respuestas 5 minutos cada una

Dieter Läßle, *Profesor de Economía Regional y Urbana, TU Hamburgo*  
Jenny Saltiel Cohen, *Secretaria, Desarrollo Económico, Gobierno del Distrito Federal*  
Ricardo Legorreta, *Director, Legorreta + Legorreta*  
Oscar Terrazas, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*  
René Coulomb Bosc, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*  
Frank Duffy, *Director, DEGW, London*

#### Discusión abierta 30 min

### 12.30 a 13.00 Refrigerio

### 13.00 a 14.30 Vialidad y transporte

#### CREAR PROXIMIDAD: HACIA LA METRÓPOLIS SOSTENIBLE

Presidente: Andy Altman, *Socio, LeftBank Development Company, Nueva York*

#### Discurso de Apertura

Guy Battle, *Socio Fundador, Battle McCarthy, Londres*

#### Ponencias

#### Los proyectos clave de transporte 15 min

Bernardo Navarro Benítez, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

#### Diseño y vialidad 15 min

Felipe Leal, *Coordinador, Proyectos Especiales, UNAM*

#### Respuestas 5 minutos cada una

Hermann Knoflacher, *Profesor de Planeación de Transporte, TU Viena*  
Claudia Scheinbaum Pardo, *Secretaria, Medio Ambiente, Gobierno del DF*  
Aaron Dychter, *Subsecretario de Transporte, Gobierno Federal*  
Clara Salazar Cruz, *Profesora, El Colegio de México*  
Oscar Edmundo Díaz, *Director, Por el País que Queremos Fundación, Bogotá*  
Geetam Tiwari, *TRIPP Presidente y Profesor Adjunto, Instituto Indio de Tecnología*

#### Discusión abierta 30 min

### 14.30 a 16.15 Almuerzo

### 16.15 a 18.00 Panel 01 – Gobernanza metropolitana

#### GOBERNAR LA MEGA CIUDAD

Chair: Manuel Perló Cohen, *Profesor, Universidad Nacional Autónoma de México*

#### Discurso de Apertura

Tony Travers, *Director, Greater London Group, LSE*

#### Panel

Alejandro Encinas, *Jefe de Gobierno, Distrito Federal, México*  
Enrique Peña Nieto, *Gobernador, Estado de México*  
José Luis Luege Tamargo, *Secretario, Medio Ambiente, Gobierno Federal*  
Gerald Frug, *Louis D. Brandeis Profesor de Derecho, Universidad de Harvard*  
Alfonso Xavier Iracheta Cenecorta, *Profesor, El Colegio Mexiquense*  
Roberto Eibenschutz Hartman, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

#### Discusión abierta 30 min

### 19.30 a 21.30 Cene cortesía del Gobierno del Distrito Federal

Torre Mayor, 52<sup>th</sup> piso, Paseo de la Reforma 505, piso 36, Col. Cuauhtemoc

#### Bienvenida

Alejandro Encinas, *Jefe de Gobierno, Distrito Federal, México*  
Josef Ackermann, *Presidente del Comité Ejecutivo Corporativo, Deutsche Bank*  
Ricky Burdett, *Director, Urban Age, LSE*

## SÁBADO 25 FEBRERO

Museo Nacional de Arte (MUNAL), Tacuba 8, Centro Histórico

### 09.00 a 10.45 Vida pública y espacio urbano

#### ACCESO A LOS ESPACIOS ABIERTOS Y EL DERECHO A LA CIUDAD

Presidente: Darren Walker, *Director, Comunidades de Trabajo, Fundación Rockefeller*

#### Discursos de Apertura

Enrique Peñalosa, *ex-alcalde mayor de Bogotá*  
Rafael Viñoly, *Director, Rafael Viñoly Architects*

#### Ponencias

#### Hacia una estrategia de parques 15 min

Mario Schjetnan, *Socio Fundador, Grupo de Diseño Urbano*

#### FARO de Oriente: Concepto y programas 10 min

Benjamín González, *Director, Fábrica de Artes y Oficios de Oriente*

#### Respuestas 5 minutos cada una

Sophie Body-Gendrot, *Directora, Centro de Estudios Urbanos, La Sorbona*  
Néstor García Canclini, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*  
Marinela Servitje, *Presidenta, Fideicomiso Pro-Bosque de Chapultepec*  
René Jiménez Ornelas, *Profesor, Universidad Nacional Autónoma de México*  
Javier Sordo Madaleno, *Presidente, Sordo Madaleno & Asociados*  
Deyan Sudjic, *Decano, Facultad de Arte, Diseño y Arquitectura, Universidad de Kingston*  
Guy Nordenson, *ingeniero de structural, Ciudad de Nueva Cork y Profesor, Universidad de Princeton*

#### Discusión abierta 30 min

### 10.45 a 11.00 Receso

### 11.00 a 12.30 Vivienda y urbanizaciones

#### VIVIENDA PARA UNA CIUDAD CADA VEZ MÁS POBLADA: EL POTENCIAL DE LA PLANEACIÓN Y EL DISEÑO

Presidente: Ed Soja, *Profesor, LSE y Universidad de California, Los Angeles*

#### Discurso de Apertura

Alejandro Zaera-Polo, *Director Adjunto, Foreign Office Architects*

#### Ponencias

#### Bando Dos 15 min

Pablo Benlliure, *Subdirector, Planeación Urbana y Avalúos de Mercado, Desarrolladora Metropolitana A.C.F*

#### Barrios populares: el Programa de Mejoramiento de Vivienda 15 min

Elena Solís, *Profesora, Universidad Iberoamericana*

#### Respuestas 5 minutos cada una

Arturo Mier y Terán, *Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México*  
Georgina Sandoval, *Directora, Casa y Ciudad y Profesora, Universidad Autónoma Metropolitana*  
Enrique Ortiz, *Presidente, Habitat International Coalition*  
Javier Sánchez, *Socio Fundador, Higuera & Sánchez*  
Darren Walker, *Fundación Rockefeller, Nueva York*  
Andy Altman, *Socio, LeftBank Development Company, Nueva York*

#### Discusión abierta 30 min

### 12.30 a 13.00 Refrigerio

### 13.00 to 14.30 Panel 02 – Informalidad

#### INFORMALIDAD: ¿UN PROBLEMA O SIMPLEMENTE UNA REALIDAD?

Presidente: Saskia Sassen, *Ralph Lewis Profesor de Sociología, Universidad de Chicago y Profesor Invitado para el Centenario, LSE*

#### Discursos de Apertura

Dieter Läßle, *Profesor de Economía Regional y Urbana, TU Hamburgo*

#### Panel

José Manuel Castillo Olea, *Profesor, Universidad Iberoamericana*  
María Edith Pacheco Gómez, *Profesora, El Colegio de México*  
Geetam Tiwari, *TRIPP Presidente y Profesor Adjunto, Instituto Indio de Tecnología*  
Teddy Cruz, *Profesor, Universidad de California, San Diego*  
Gareth Jones, *Profesor Titular en Geografía del Desarrollo, LSE*

### 14.30 a 16.15 Almuerzo

### 16.00 a 18.00 Una visión para Ciudad de México

Presidente: Ricky Burdett, *Director, Urban Age, LSE*

#### Discursos de Apertura

Saskia Sassen, *Ralph Lewis Profesor de Sociología, Universidad de Chicago y Profesor Invitado para el Centenario, LSE*  
Deyan Sudjic, *Decano, Facultad de Arte, Diseño y Arquitectura, Universidad de Kingston*

#### Palabras de expertos de Urban Age

Enrique Norten, *Director General, Ten-Arquitectos*  
Sophie Body-Gendrot, *Centro de Estudios Urbanos, La Sorbona*  
Cassio Luiselli Fernández, *Profesor, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, Ciudad de México*  
Hermann Knoflacher, *Profesor de Planeación de Transporte, Universidad Tecnológica de Viena*  
Henry Davis, *Socio Fundador, Metrópoli 2025*  
Dieter Läßle, *Profesor de Economía Regional y Urbana, TU Hamburgo*

#### Comentarios de cierre

Wolfgang Nowak, *Vocero de la Junta Directiva, Sociedad Alfred Herrhausen*

### 19.00 a 23.00 Brindis cortesía de Enrique Norten, Ten-Arquitectos

Parque España 47, Col. Condesa

## DE REGRESO DEL LIMITE

Deyan Sudjic

Siempre se dijo que Ciudad de México llegaría a ser la urbe más grande del planeta. Probablemente fue la primera de las ciudades gigantes del siglo XX que impresionara al resto del mundo al ser descrita como una erupción indetenible de humanidad inundando el paisaje hasta alcanzar el horizonte en todas direcciones. En la década de los 70, se predijo que bien podría convertirse en una megalópolis de 30 millones de habitantes o incluso más. Hoy vemos que tales predicciones no se cumplieron. La población del centro de la ciudad permanece constante, y la de algunas de sus áreas históricas más densas ha ido disminuyendo – hasta se ha creado una asociación especial público-privada (fideicomiso) para estimular la inversión y el desarrollo en el centro histórico. Sin embargo, el crecimiento demográfico actual se concentra en el cinturón urbano que rodea a la ciudad bajo el control administrativo del Estado de México. La clase media baja se está desplazando hacia áreas en que las urbanizaciones cerradas no son sólo para los privilegiados.

Ciertamente, Ciudad de México tuvo un crecimiento muy rápido a partir de los años 40, cuando comenzó a perder sus antigua reputación como Jardín del Edén, con un clima casi perfecto, semejante al que tuvo Los Ángeles en su época dorada, pero moldeada físicamente por los restos de su pasado azteca y español, representado por sus patios decorados con rosetones barrocos, la presencia de las montañas que la rodean y su famoso lago. El advenimiento del automóvil, encarnado por los Volkswagen fabricados en el país que en algún momento monopolizaron sus calles, generó un smog fotoquímico que hizo que tal crecimiento pareciera particularmente amenazador. Esta neblina tóxica se vio empeorada por la gran altitud de Ciudad de México y por las montañas que la rodean, dos elementos que se conjugan para atrapar la contaminación de la ciudad en forma de una enorme nube marrón que parece hacerse más densa bajo las alas de los aviones que descienden sobre la ciudad.

No hay duda de que la Ciudad de México es enorme: en la actualidad esta metrópolis en expansión alberga a 18 millones de personas o más, aunque estas cifras sean similares a las de Shangai, Nueva York y Londres – tomando en cuenta sus respectivas ciudades satélite. En estas tres ciudades existen, por supuesto, disparidades económicas, aunque las de México parezcan más violentas y más arraigadas, y no tengan el impacto perdurable de 50 años de Mao y Marx para amortiguar la ilegalidad a veces caótica del país como lo ha tenido China.

En Ciudad de México hay niños de la calle, secuestros y escasez de agua y el sistema de aguas residuales se encuentra al límite de su vida prevista, pero la metrópolis no se ha convertido en el cuento de horror que muchas veces se pensó que llegaría a ser. En primer lugar, su crecimiento ha empezado a desacelerarse hasta el punto de que se puede llegar a pensar que puede ser auto-contenido. En segundo lugar, su reputación podría estar relacionada con su accesibilidad y su proximidad a los Estados Unidos, y también su visibilidad. Para aquellos que disfruten de la vertiginosa sensación de contemplar el abismo urbano, resulta más conveniente adquirir una propiedad en Ciudad de México que en Lagos, Teherán, Dacca o El Cairo. Pero México no tiene de qué ufanarse. La ciudad podría haber resuelto sus dos problemas más

graves: la contaminación fotoquímica, causada por su obsesión por el automóvil combinada con un precio de la gasolina extremadamente bajo, y los cortes en el suministro de agua como consecuencia del derroche de sus reservas subterráneas; sin embargo, no ha enfrentado estos problemas que podrían hacer que la ciudad resulte verdaderamente inhabitable.

La Ciudad de México ha tenido que enfrentar mucho más que el desmedido flujo de desposeídos provenientes de las provincias. Su sistema de gobierno está fracturado, dividido entre el Distrito Federal – territorio que estuvo bajo el estrecho control del gobierno federal al igual que Washington, D.C. y muchas otras capitales regionales hasta que éstas últimas comenzaron a elegir localmente a sus alcaldes – y los municipios circundantes del Estado de México. Hasta hace muy poco tiempo, ambas administraciones no tenían una visión compartida de lo que necesitaba el estado para funcionar adecuadamente. Para complicar aún más las cosas, todo el país está experimentando una reactivación gradual de la política democrática nacional.

La Ciudad de México tiene todos los elementos de una ciudad global y sufre los impactos visibles, tanto negativos como positivos, de una economía globalizada. Cuenta con modernos centros de negocios y centros comerciales, y ha comenzado a sufrir una reducción de los empleos industriales debido a las fábricas impulsadas por el ALCA en la frontera con los Estados Unidos y más recientemente en China. La sobrevaluación del peso tampoco ayuda mucho, pero también es una ciudad donde aún prevalecen ciertas condiciones que podrían considerarse como pre-modernas en algunos aspectos de la vida civil. Ciudad de México muestra los síntomas crónicos de un desarrollo aleatorio en su avance hacia la economía global. La venta ilegal de terrenos trunca el desarrollo en algunas áreas, y la economía informal va mucho más allá de los ubicuos vendedores callejeros y los 120 mil taxis en las congestionadas calles de la ciudad. El Distrito Federal en particular ha sufrido el impacto de la competencia entre los centros de poder. El mandato de cinco años del alcalde izquierdista Andrés Manuel López Obrador es un ejemplo de lo que ocurre cuando un político democrático tiene que hacer juegos malabares con un electorado que tiene ambiciones radicalmente divergentes para una ciudad.

Obrador, que recientemente renunció para postularse a la presidencia en las elecciones nacionales que se celebrarán en el verano de 2006, fue el segundo alcalde electo desde que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) alojó la tenaza con que tuvo sujeto al país y a su capital durante tres generaciones. Como candidato presidencial del Partido de la Revolución Democrática (PRD), Obrador compite por el palacio presidencial contra candidatos del PRI y del Partido Acción nacional (PAN), al que pertenece el actual presidente Vicente Fox. El símbolo del PRD es un sol azteca muy recargado, lo que podría explicar la vehemente campaña de Obrador como alcalde contra las medidas de ahorro de energía impuestas por el gobierno nacional.

Por otra parte, Ciudad de México pertenece evidentemente al mundo moderno. Una de las medidas populistas de Obrador fue cancelar las licencias de software de Microsoft para la alcaldía y adoptar en su lugar el sistema operativo gratuito Linux. Como alcalde, mantuvo un exigente horario de trabajo que comenzaba a las 5 a.m. e incluía ruedas de prensa a las 6.30 a.m. Si bien se han producido acusaciones contra ciertos miembros del

partido y funcionarios municipales, Obrador defiende obstinadamente su reputación personal de incorruptibilidad. Sus dos legados más visibles para la ciudad reflejan los extremos de la vida urbana en México. Por una parte, siguiendo los precedentes de Curitiba y Bogotá, introdujo canales de circulación exclusivos para autobuses que han transformado el transporte público en la ciudad y demostró que para cambiar radicalmente un sistema de transporte no se necesitan gastos abrumadores. Por otra parte, su gran proyecto personal, el inmenso y quijotesco plan de transformar el Anillo Periférico en una autopista urbana de dos niveles, trae más problemas que soluciones. Es enormemente oneroso pero parece beneficiar únicamente a los propietarios de automóviles relativamente prósperos, residentes de las áreas pudientes por las que pasa. Visualmente, el laberinto de columnas de concreto entretrejido sobre las vías ya existentes constituye una grotesca cicatriz en el paisaje de la ciudad. En realidad este es un extraño giro para un proyecto iniciado por un alcalde de izquierda, pero esta ciudad ya está llena de giros imprevistos. Cuando la alcaldía trató de restringir el uso del automóvil al establecer días de circulación según los números pares o nones de las placas, la respuesta de los ricos fue, por supuesto, comprar otro coche. Todo esto en una ciudad donde las criadas que trabajan para los ricos viven en poblaciones distantes y deben hacer viajes diarios de tres horas para llegar a su trabajo.

Parece que pocos sistemas de infraestructura de Ciudad de México han logrado hacer frente a las consecuencias del rápido crecimiento y del cambio. La ciudad se sentía orgullosa de su sistema de metro cuando México fue sede de los Juego Olímpicos de 1968, que pusieron de relieve los esfuerzos del país para convertirse en un estado moderno. En el momento en que se construyó, el metro contaba con la tecnología más avanzada, pero no logró adaptarse al crecimiento posterior de la ciudad. La población del centro histórico de Ciudad de México se ha ido trasladando hacia suburbios más salubres, incluso antes del impacto del terremoto. El patrón de desarrollo urbano de la ciudad recuerda al de Los Ángeles: el centro de la ciudad pierde en algún momento su relevancia, en el este se acumula la pobreza y en el oeste la riqueza. La ciudad ha crecido de manera caótica durante suficiente tiempo como para mostrar cuáles son los límites de su modernización. Sin embargo, aún queda espacio para el optimismo. Los acuerdos que se han alcanzado entre el actual Jefe de Gobierno, Alejandro Encinas (PRD) y Enrique Peña Nieto (PRI), Gobernador del Estado de México, dan indicios de que la cooperación es posible y de que la Ciudad de México podría establecer un plan de acción metropolitana que la traiga de regreso del límite.

Deyan Sudjic, Decano, Facultad de Arte, Diseño y Arquitectura, Universidad de Kingston

## DINÁMICA MACROECONÓMICA Y LABORAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Gustavo Garza Villarreal

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) es la más valiosa, monumental y compleja obra que la nación ha construido en toda su historia: en 2005

concentra casi la tercera parte del producto interno bruto. Su tejido urbano es de alrededor de dos mil kilómetros cuadrados y el viven 19.5 millones de habitantes. Actualmente la ZMCM es la segunda ciudad más poblada del planeta, aunque su rango económico es el de una metrópoli global secundaria cuya función es la de enlazar el sistema urbano de México con las principales megarbes del mundo. La Ciudad de México siempre ha sido el principal polo económico del país, aunque esta predominancia ha disminuído en los últimos años. Luego de haber elevado su participación en el producto interno bruto (PIB) del 35 al 38% entre 1960 y 1980, la crisis de los ochenta afecta a la ciudad en mayor proporción que a otras partes del país y su participación en el PIB declina al 32% en 1988. A partir de la inserción de México en la economía global, el comportamiento de este indicador es inestable, repunta ligeramente a 33% en 1998 para luego volver a reducirse a 30% en 2003.

La participación de la ZMCM en el PIB industrial es superior y su declive aún más notorio, se eleva del 44 al 47% entre 1960 y 1980, y en 1970 alcanza la máxima importancia en toda su historia (48%). A partir de entonces la superconcentración declina hasta bajar al 22% en 2003. A pesar de que, al igual que todas las grandes metrópolis del mundo, la Ciudad de México ha sufrido un incuestionable proceso de desindustrialización, aún produce más de una quinta parte de las manufacturas nacionales.

Al mismo tiempo, la importancia relativa de los servicios especializados ha crecido en forma visible. La ZMCM absorbía 39% del PIB del sector terciario en 1960 (comercio y servicios) y en 1970 esta cifra aumenta a su máxima magnitud observada (47%). A partir de entonces empieza su declive relativo bajando al 35% en 2003. De todos modos, la capital concentra 42% de los servicios al productor y 59% del sector financiero de México. En 2003, se perfilaba como el único centro terciario de primer orden en el país.

La dinámica macroeconómica de la ZMCM explica su expansión urbanística y la evolución del mercado de trabajo, que a inicios del siglo XXI enfrentan uno de los más grandes desafíos de su historia moderna. La crisis intermitente desde los ochenta y la apertura económica la han afectado en forma significativa, reduciendo dramáticamente los ingresos reales de su población en los años noventa. Adicionalmente, el desplome de la inversión pública federal en la urbe imposibilita modernizar su andamiaje infraestructural y por lo tanto es difícil que la ZMCM aspire a competir con las metrópolis europeas y asiáticas que se están modernizando con la implementación de megaproyectos de impacto mundial. En una clasificación comparativa de los niveles de productividad y competitividad de 66 regiones metropolitanas de diversos países según el PIB real per cápita, como medida básica de productividad, la ZMCM se ubicó en el lugar 63. Esta situación se explica por los bajos niveles de capital humano, investigación, innovación y tecnología, así como por un mercado insuficientemente competitivo.

El tejido urbano de la Ciudad de México está constituido por una vibrante amalgama de 4.2 millones de viviendas (2000), un total de 529 mil edificaciones comerciales y de servicios, así como 53 mil establecimientos industriales (2003), todo lo cual se articula por un sistema de vialidades, equipamiento e infraestructura. Todos estos elementos constituyen 1 926 km² de área urbana que presentan una densidad media de 9 300 hab/km² (2000). Sin embargo, la magnitud y

características de su futuro crecimiento urbanístico dependerán de la dinámica económica y del mercado de trabajo de la ZMCM. En lo que sigue se sintetizan las peculiaridades de la estructura laboral para complementar esta visión de la ciudad como fuerza social productiva.

En 1960 la ZMCM concentraba el 17% de la población económicamente activa del país (PEA), 33% de la secundaria y 34% de la terciaria. A partir de entonces, su desindustrialización implicó que en 2003 la mano de obra del secundario bajara al 19% y la del terciario al 25%. Al interior de su estructura laboral se observa una creciente terciarización, pues se eleva la participación de la población trabajadora en servicios del 58% en 1960 al 75% en 2003. En este último año, la PEA en la urbe fue de 7.7 millones de personas. Las grandes desigualdades en los ingresos en las diferentes especies ocupacionales se cristalizan en agudos contrastes socioeconómicos en el espacio metropolitano. Según la desagregación espacial de la ZMCM en más de tres mil Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB), 17% de la población se concentra en los estratos socioeconómicos altos y medios-altos, 39% en los medios y 44% en los bajos. Se ha estimado que en la ZMCM hubo 33 millones de viajes/persona/día en 2005, con un tiempo promedio del traslado de 47 minutos, esto suma 26 millones de horas de recorrido al día. Esta magnitud equivale a 3.2 millones de jornadas laborales de ocho horas, o un día de trabajo del 42% de la población activa en 2003. Este dato ejemplifica el impacto económico producido por la inadecuación de los servicios urbanos. Mejorarlos es imprescindible para lograr ciudades más eficientes y productivas.

En un escenario de un crecimiento económico moderado, se esperaría que la ZMCM aumente su población en 4.2 millones de personas entre 2000 y 2020. Para albergar esta expansión se requerirán 37 mil hectáreas de nueva superficie urbanizada. Dependerá del futuro político y económico del país que la Ciudad de México pueda disponer de la inversión pública y privada necesaria para lograr esta expansión urbanística, con la infraestructura y equipamiento adecuado para insertarse competitivamente en el concierto de ciudades globales, pues de lo contrario su futuro será muy incierto.

Gustavo Garza Villarreal, Coordinador Académico, Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales, El Colegio de México

## ¿CONGESTIÓN AL LIMITE?

Bernardo Navarro Benítez

Detrás de la grave problemática del transporte en el Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM), se encuentra el predominio de los vehículos de baja capacidad, tanto en el transporte colectivo como en el individual. Cerca de 50 mil combies y microbuses efectúan la mayor proporción de traslados en la aglomeración. A estos vehículos se agregan más de 103 mil taxis en el Distrito Federal y probablemente más de 160 mil en toda la metrópoli, junto a aproximadamente 450 mil vehículos de carga. Estas unidades usan intensivamente las vialidades y su organización artesanal, corporativa y fragmentada es altamente ineficiente y de baja productividad, tanto para los usuarios como los transportistas y para la ciudad en general. El transporte particular tan

sólo posibilita 19% de los viajes pero utiliza 95% de la flota, que rebasa los 4 millones en circulación de unidades y utiliza la mayor proporción del espacio vial en el conjunto de la metrópoli.

Resultado de lo anterior es la extrema congestión y tensión del tránsito, particularmente grave en los corredores y accesos viales fundamentales de la urbe y durante las horas “pico”. Tan sólo en el “pico” de la mañana se concentra 1/3 de los viajes que crecientemente han aumentado su magnitud horaria. Desde la segunda mitad de los años noventa se observa el dominio determinante de los desplazamientos efectuados en vehículos de baja capacidad (autos, combies, taxis y minibuses) que concentran más de 3/4 partes de los viajes metropolitanos. En tanto que una década antes, tan sólo 1/3 de los desplazamientos era responsabilidad de los vehículos de baja capacidad, esta rápida y negativa transformación de la composición del servicio de transporte urbano fue resultado de la aplicación de erróneas políticas gubernamentales que por ejemplo decidieron la congelación y posterior desaparición del servicio de 4 mil autobuses de la Ciudad de México, conocido como Ruta-100 y el fomento, en contraparte, de las combies, taxis y minibuses como alternativas de ahorro de recursos públicos, autoempleo, y de transporte colectivo. Es decir se desmanteló un sistema de transporte colectivo fundamentado en los medios de propiedad gubernamental de elevada capacidad, promoviéndose en contrapartida su desregulación, privatización y fragmentación, disminuyendo además la eficiencia y productividad de los transportes colectivos de elevada capacidad.

**EL FOMENTO DE LA MOTORIZACIÓN INDIVIDUAL**
Durante las década de los años setenta y ochenta la metrópoli tuvo una acelerado crecimiento demográfico que sobre todo se tradujo en una significativa expansión territorial. Esto provocó el afianzamiento del “modelo de crecimiento extensivo horizontal” del AMCM, que incorporó zonas de la periferia cada vez más alejadas y con menos disponibilidad de infraestructuras y servicios. Esto se tradujo en viajes más largos, tardados y costosos para acceder al trabajo, la escuela y los servicios y que colocan a los traslados de orden metropolitano y al incremento de la motorización como uno de los aspectos más significativos de esta problemática en la urbe. El “auge petrolero” de mediados de los ochenta impulsó la compra de automóviles. Esta tendencia se profundizó con la firma del NAFTA: a partir de la segunda mitad de los años noventa el crecimiento del ensamblaje de automóviles fue explosivo.

**LA EXPLOSIÓN DEL AUTOMÓVIL**

Esta impresionante dinámica de la industria automotriz se tradujo para el AMCM en un explosivo crecimiento de los nuevos vehículos que a partir de finales de la década de los años noventa se calcula entre 250 mil y 300 mil vehículos adicionales en promedio por año. Considerando que durante este período el índice de crecimiento poblacional del AMCM se ha reducido a sólo un 1.5% anual en promedio, supera así la tasa de crecimiento del parque vehicular metropolitano en 4 veces a la poblacional. Bajo estas condiciones y después de prácticamente 3 lustros de no construcción de vialidades significativas, el actual Gobierno del Distrito Federal (GDF) decide impulsar un programa de vías rápidas, dado que el déficit calculado de las mismas asciende al 25%. Este programa forma parte del Programa Integral del sector y se

complementa con diversas acciones en el transporte colectivo.

**PROYECTOS DE TRANSPORTE Y VIALIDAD**

Como parte de este Programa, entre otras obras destacan los puentes vehiculares ubicados en las barrancas del poniente, las vialidades de los “Segundos Pisos del Periférico”, el Eje Vial 5 Poniente, el distribuidor vial San Antonio, que dan opciones a la circulación en la estratégica zona poniente de la metrópoli. También se debe mencionar los avances de los otros distribuidores viales del “Eje Troncal Metropolitano Oriente”. Paralelamente, en el Transporte Colectivo se renovó la infraestructura de tramos significativos de las líneas 2, 5 y 9 y se incorporaron nueve trenes a la línea 2. Además se incrementó en 50% la capacidad de traslado del organismo público de autobuses Red de Transportes de Pasajeros (RTP) y se implantaron 19.4 km de Metrobús. El Metrobús cuenta con 34 estaciones y la operación de 80 autobuses articulados con motores de bajas emisiones a lo largo de Insurgentes, una de las avenidas estructurantes de la metrópoli. Igualmente se ha implantado un Proyecto de ciclovías que tendrá una longitud total de 90 km. Complementariamente se decidió un proyecto de Tren Suburbano al norponiente de 25 km, utilizando un derecho de ferrocarril ya existente.

**¿Y LA MOVILIDAD?**

El Metrobús y las ciclovías son iniciativas apenas emergentes y que carecen de inversiones complementarias en equipamiento, estacionamientos, señalización, difusión y mantenimiento para posibilitar un uso más eficiente y óptimo de las mismas. Igualmente, y en contraste con otras grandes ciudades, no se ha difundido una cultura de valorización del transporte colectivo y menos aún del transporte alternativo: tan sólo 5% de los usuarios del Metrobús y del Metro son también propietarios de autos. Igualmente, con la excepción de la Universidad Nacional Autónoma de México, ninguna de las universidades de la metrópoli poseen infraestructuras o programas de fomento de transportes alternativos. Lo anterior es particularmente grave cuando la metrópoli se expande territorialmente en mayor proporción que la población, fomentando su dispersión y desintegración. Como resultado existen elementos indicativos de que la movilidad metropolitana se está organizando en torno a corredores urbanos que limitan las posibilidades de disfrute de la urbe por los ciudadanos. Se favorece un nuevo tipo de segregación y confinamiento para las familias, aún para aquellas que tienen el privilegio de la movilidad en el transporte.

Bernardo Navarro Benítez, Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana

## MÁS VIVIENDA O MEJOR CIUDAD

Noemí Stolarski Rosenthal

¿Cómo recuperar la pérdida de vivienda en zonas centrales sin aumentar la segregación en la ciudad? ¿Cómo responder a las necesidades habitacionales de población de bajos recursos? Si se prohíbe la construcción en delegaciones periféricas y una parte importante de la población no puede acceder a la vivienda en el centro, entonces ¿dónde se propone que resida?

Las respuestas son crecientemente complejas, en gran medida por la falta de

coordinación entre el Distrito Federal (DF) y el Estado de México, la cual es patente en el ámbito de la vivienda. Además de operar con esquemas de planeación urbana y normatividad distinta, en el DF se han adoptado medidas para regular la producción habitacional y promover un desarrollo urbano más equilibrado, sin tomar en cuenta que forma parte del área metropolitana, que las acciones repercuten fuera de sus límites y que, a la vez, lo impactan. Un ejemplo de estas medidas son: la prohibición al desarrollo de fraccionamientos de los años cincuenta y, a partir de mediados de los setenta, la delimitación de áreas de conservación, la definición de usos del suelo, densidades e intensidades en subsecuentes planes de desarrollo urbano delegacional y restricciones a la construcción de vivienda en zonas especiales de desarrollo controlado.

Finalmente, en el 2000 el gobierno del DF define su política urbana en torno al “Bando 2”: ordenamiento destinado a “revertir la pérdida de población en las cuatro delegaciones centrales, aprovechar su capacidad instalada en infraestructura y equipamiento para beneficio de la población humilde, y regular el crecimiento desproporcionado en las delegaciones del sur y oriente. Para preservar el suelo de conservación, impedir el crecimiento de la mancha urbana en zonas de recarga de mantos acuíferos y donde se produce parte importante del oxígeno para la ciudad.”

Paralelamente, para las colonias populares de las delegaciones periféricas, plantea un programa de mejoramiento que, además de ampliaciones y rehabilitaciones, incluye vivienda nueva en dos modalidades: sustitución de la deteriorada o edificación en lotes familiares habitados.

**RESULTADOS**

Desde los años cincuenta el área urbana del DF rebasó los límites de la entidad, acelerando el desarrollo de fraccionamientos de tipo medio y residencial al poniente, en municipios vecinos del Estado de México. Paralelamente, se consolidaba la zona industrial del norte y con ella la construcción de conjuntos habitacionales públicos que se concentraron al norte y oriente de la ciudad.

Al tiempo que se registra un creciente deterioro y pérdida de vivienda en los barrios populares del centro, donde crece la competencia por usos del suelo más rentables, incrementa significativamente la población de menores ingresos que recurre al mercado informal para solucionar sus necesidades de vivienda. Así, proliferan fraccionamientos clandestinos e invasiones en delegaciones y municipios del oriente y suroriente.

Los desarrollos habitacionales medios se ubican en el anillo intermedio del DF y las áreas residenciales del poniente y sur conforman la ciudad de las clases altas, que se extiende a municipios vecinos.

**PRINCIPALES EFECTOS DEL BANDO 2**

Se logró generar vivienda nueva en zonas donde se había perdido, sin embargo, como señala DeMet, la producción se concentró en las cuatro delegaciones centrales: en 2000 sólo el 30% de la oferta privada se encontraba en la zona, para el segundo trimestre de 2005 el porcentaje subió a 66% y al 72% si sólo se considera la vivienda nueva.

Al aumentar los costos del suelo, se redujo la oferta privada de vivienda de interés social y popular en relación con la media; trasladándose la oferta de la prima a los municipios contiguos. Así, en cinco años se construyeron poco más de 60 mil unidades nuevas en delegaciones centrales, mientras que en los municipios se registró un “boom” inmobiliario de cerca de 150 mil viviendas,

según datos de la Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de México.

La población de bajos ingresos sólo ha podido obtener vivienda en la ciudad central con programas del Instituto de Vivienda (INVI-DF) por sus altos niveles de subsidio.

Para enfrentar los crecientes costos del suelo, los desarrolladores privados incrementaron densidades en los conjuntos de vivienda de interés social y popular, que de acuerdo con DeMet, pasó de 350 viv/ha en 2000 a más de 650 viv/ha en 2005 y disminuyeron la superficie habitable de 57 a 51m².

El INVI-DF agotó su reserva de terrenos en la zona, no cuenta con recursos para comprar suelo y depende de expropiaciones por parte del gobierno local para seguir trabajando en dicha área de la ciudad.

Con la vivienda nueva que se produjo en la ciudad central entre 2000 y 2005, poco más de 200 mil personas permanecieron o regresaron a ella; saldo positivo para el reciclamiento en la zona, que se deberá constatar con los resultados del Cconteo de Vivienda de 2005.

El escenario hoy es muy distinto: la oferta de suelo libre en la ciudad central se redujo y se encareció de manera significativa; hay una creciente presión sobre la vivienda popular por el potencial de desarrollo que tiene para la construcción de vivienda media y el DF no cuenta con reservas. De seguir el Bando 2, no habrá más alternativa para el desarrollo de vivienda popular y social que los municipios metropolitanos.

La solución que ofrecen los desarrollos en los municipios plantea nuevos problemas para la población: ubicaciones periféricas que implican largos y costosos traslados, falta de servicios y equipamientos básicos. La ciudad, por su parte, seguirá perdiendo población, aumentará la población flotante en la ecología, servicios y mantenimiento de Chapultepec es el hecho de que las mismas fueron promovidas y convocadas por la sociedad civil. El modelo institucional de intervención que se adoptó cuenta con importante participación ciudadana. Dicho modelo, si bien no ha sido perfecto, ha demostrado una capacidad de liderazgo, empuje y seguimiento dentro de la enorme complejidad y simultaneidad de factores y problemas. Se han realizado campañas de recolección de fondos con un nivel de participación inédita en nuestra sociedad. El Plan Maestro para Chapultepec ha posibilitado la coordinación, promoción e implementación programada de acciones múltiples, que van mucho más allá de lo inmediato o la intervención física. Ha establecido un nivel de compromiso y de participación de la ciudadanía pocas veces vistos en las acciones urbanas en nuestro país. Esa es su lección.

Es necesario revisar el Bando 2 a la luz de sus impactos dentro y fuera de los límites del DF y en las condiciones de vida de la población de ingresos medios y bajos. Es preciso diseñar instrumentos para que el DF recupere la plusvalía que genera la inversión pública en vivienda, para seguirla produciendo. Ampliar, de manera gradual, la autorización para construir vivienda popular y social en delegaciones periféricas para crecer hacia dentro, densificando y aprovechando los servicios y equipamientos de la ciudad y mitigar la expulsión de su población a zonas dormitorio de la metrópoli.

Noemí Stolarski, Consultora Privada

## ESPACIOS PARA QUE LA CUIDAD RESPIRE

Mario Schjetnan

Los espacios abiertos públicos son por antonomasia el lugar democrático de la polis; un lugar de y para todos. Calles, bulevares, equipamientos culturales, jardines públicos, plazas, parques y reservas naturales constituyen un hueco o vacío, el espacio negativo que le da forma, organiza, estructura y embellece a la ciudad, la hace respirar y vivir. Los espacios públicos generan el equilibrio entre lo construido y lo privado, el resquicio que la sociedad por acuerdo y por norma se ha dado a sí misma para convivir. En general, podemos afirmar que no importa cuán grande, extensa o densa sea una ciudad si a

cambio permite que sus habitantes accedan a una variedad de espacios públicos de calidad. En la medida que podamos caminar por sus calles, jardines, plazas y parques, tendremos una ciudad más justa, equilibrada y democrática. En síntesis, más humana.

¿Quién tiene, sin embargo, la responsabilidad de que el espacio de todos no sea violado, ocupado, invadido, abandonado o ignorado? ¿Cómo marcan a zonas marginales de la ciudad la ausencia o inexistencia de espacio público y la falta de acceso a la cultura? ¿Se incrementan las diferencias sociales y económicas aún más?

Chapultepec es el espacio público más importante de la Ciudad de México, aquí se concentran historia, cultura, naturaleza y recreación en una forma excepcional. Existen pocos parques en el mundo con tal superposición de cargas históricas y simbólicas y una intensidad de ofertas e instalaciones culturales en un solo lugar de tal belleza natural ancestral. Este es además un espacio central y de fácil accesibilidad metropolitana por medio de transporte masivo a un precio reducido: Chapultepec recibe entre 15 y 16 millones de visitantes por año, de los cuales 46% proviene del Distrito Federal, 35% del Estado de México y tan sólo 19% del resto del país y del exterior. Chapultepec concentra un excesivo atractivo ante un mapa urbano carente de ofertas y con una enorme disparidad y desigualdad en la distribución de los espacios públicos abiertos y los equipamientos culturales y recreativos. Estas ausencias son particularmente notables en el norte y en el oriente, las zonas de mayor crecimiento poblacional y expansión territorial del área metropolitana.

Lo más destacable de las iniciativas y acciones que se han venido realizando para revertir el deterioro paulatino en la ecología, servicios y mantenimiento de Chapultepec es el hecho de que las mismas fueron promovidas y convocadas por la sociedad civil. El modelo institucional de intervención que se adoptó cuenta con importante participación ciudadana. Dicho modelo, si bien no ha sido perfecto, ha demostrado una capacidad de liderazgo, empuje y seguimiento dentro de la enorme complejidad y simultaneidad de factores y problemas. Se han realizado campañas de recolección de fondos con un nivel de participación inédita en nuestra sociedad. El Plan Maestro para Chapultepec ha posibilitado la coordinación, promoción e implementación programada de acciones múltiples, que van mucho más allá de lo inmediato o la intervención física. Ha establecido un nivel de compromiso y de participación de la ciudadanía pocas veces vistos en las acciones urbanas en nuestro país. Esa es su lección.

¿Cómo se podría avanzar a partir de este caso hacia una estrategia metropolitana de espacio público y oferta cultural? Quisiera utilizar este foro para proponer una visión que he llamado “1, 10 y 100 - Espacios Abiertos y Culturales en la Macropolis de la Ciudad de México”.

**UN (1) ESPACIO MEGALOPOLITANO**
La gran oportunidad para la conformación de un gran sistema de espacios abiertos y de reserva natural megalopolitano es el ex Vaso de Texcoco, como lo han señalado varios arquitectos, urbanistas e ingenieros. He aquí una oportunidad única para la región dada la disponibilidad de tierras públicas federales en el centro de lo que ya se ha constituido en una enorme mancha urbana. Se podría crear una vasta red de parques, lagunas, humedales y áreas de conservación complementadas con equipamientos de servicio a la población mayoritariamente más desprotegida. Sin

embargo, Texcoco puede convertirse en un enorme problema, estas zonas se han ido invadiendo y poblando velozmente.

**DIEZ (10) ESPACIOS METROPOLITANOS**
Se debería terminar la ciclopista del antiguo ferrocarril de Cuernavaca (1), habilitándola como un parque metropolitano lineal que conecte una cadena de espacios públicos a lo largo del poniente. Comenzando en los cuerpos de agua y humedales de Tlahuac en el sur (2) y pasando por los importantes restos arqueológicos del Cerro de la Estrella (3) y del Cerro Texcocingo (4), el parque lineal se extendería hasta parques metropolitanos en el norte en el Olivar de los Padres (5) y la Cañada de Contreras (6), rematando en el Cerro del Ajuzco (7). Complementa esta visión de parques metropolitanos culturales y arqueológicos la zona de las Pirámides de Teotihuacan (8) en donde es necesario un plan maestro amplio de protección patrimonial y de parques urbanos que den servicio a visitantes y pobladores. Además se han realizado propuestas para Tepozotlan (9), en el norte, para la conformación de un sistema de parques, espacios abiertos y valores patrimoniales. La ex refinería de Azcapotzalco (10) constituye también una gran reserva para la creación de un gran parque con instalaciones culturales y recreativas de nivel metropolitano en el centro-norte del Distrito Federal, constituyéndose en una oferta significativa que equilibre la sobreutilización y concentración de Chapultepec.

**100 ESPACIURBANOS**

Dentro de todos los problemas, desigualdades y caos de la Ciudad de México, existe sin embargo un sistema ordenador. El patrimonio es un equalizador de calidad de vida urbana a través de su historia, de su precedente. La Ciudad de México es una inmensa galaxia o universo de caos y construcción (no necesariamente arquitectura) con múltiples oasis. Me refiero a que por más pobre y exenta o periférica que sea una zona de la metrópoli siempre encontraremos maravillosos oasis en la pequeña plaza, la zona histórica del poblado, el resquicio del precedente. Es decir, habitamos un espacio que ya fue habitado, que hemos transformado y unido en una sola ciudad, pero que siempre encontraremos y que esta ahí. Decía Octavio Paz “en cualquier esquina de la ciudad se intersectan y chocan Cortez y Moctezuma”. No se trata de una visión conservacionista o nostálgica, sino de una herramienta que dé inicio a un sistema ordenador y de igualdad.

Esta es mi propuesta de 111 espacios urbanos, cívicos, naturales, históricos, accesibles, culturales que podrían en gran medida crear una megalópolis habitable y democrática.

Mario Schjetnan, Socio Fundador, Grupo de Diseño Urbano

## GOBERNAR LA MEGAMETRÓPOLI

Alfonso Xavier Iracheta

¿Es posible gobernar la megametrópoli mexicana? La respuesta inicial es que sí, pues es obvio que esto ocurre cotidianamente. No obstante, en este proceso participan 79 entidades ejecutivas en sus 3 ámbitos de gobierno, legislan 63 espacios legislativos y existen al menos 80 planes y programas territoriales que la “planifican”. Es claro, entonces, que prevalece la acción fragmentada y sectorizada, y resulta sumamente difícil definir y ejecutar una

VISIÓN metropolitana de largo plazo. ¿Pero sin embargo funciona!

¿Pero de qué forma? ¿Ofrece condiciones razonables para el desarrollo económico competitivo, para mejorar la calidad de vida y vivir con seguridad en comunidad, para que su organización y su ambiente sean sustentables? La respuesta es que no, porque cada vez ofrece menos condiciones positivas y se extiende la sensación –fuertemente argumentada– de que los problemas de fondo aumentan en forma desproporcional.

La metrópoli concentra a 1 de cada 5 mexicanos y en 2005 su población alcanzó 19.8 millones de habitantes: 56% de los mismos asentados en los 59 municipios conurbados del Estado de México (EM) y el 44% restante en las 16 delegaciones del Distrito Federal (DF). Aunque las tasas de crecimiento anual son cada vez menores (4.37% en el periodo 1970 – 1980 y 0.9% entre 2000 y 2005) y el DF ya no crece, los municipios del EM muestran un proceso de expansión extensiva creciendo al 1.6%, que es superior al promedio nacional. Más aún, a nivel megalopolitano (Región Centro de México o RCM), una corona de ciudades rodea a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Estas ciudades crecen a tasas del orden del 1.9% anual y la RCM conforma un espacio macrorregional que involucra a 26.1 millones de habitantes, 11 zonas metropolitanas, 6 entidades de la federación y 158 municipios. Aún en el ambito más acotado de la ZMVM, y no obstante la inmensa cantidad de fenómenos que comparten las dos grandes jurisdicciones que la gobiernan (EM y DF), se carece de una coordinación efectiva que resuelva las necesidades de la metrópoli. Por ello, la legislación, la planeación y la fiscalidad urbana (impuestos a la propiedad raíz), apenas tienen algún punto de encuentro, ya que cada entidad no considera a la otra para sus decisiones institucionales, de gobierno y de política pública.

Esta metrópoli poco competitiva en la economía internacional y con un alto grado de segregación socioespacial, que suffren especialmente sus más de 10 millones de pobres, presenta además graves problemas medioambientales. ¿Puede la metrópoli seguir consumiendo 62 metros cúbicos de agua por segundo, hundiendo cada día más la ciudad central y secando el valle de México y las cuencas que le exportan el líquido, sin un proyecto de captación de lluvia y de tratamiento y reuso del agua? ¿Puede seguir subiendo el número de coches a un ritmo de 280 mil por año hasta que la hora pico se extienda a 5 o 10 horas, sin un proyecto metropolitano de transporte público que comprenda los más de 4.5 millones de vehículos circulando? ¿Se puede seguir produciendo más o menos 23 mil toneladas de basura por día, cuando ésta no se aprovecha y los sitios para depositarla están a punto de agotar su vida útil?

¿Se encuentra dentro de las capacidades de los gobiernos existentes el poder resolver estos megaproblemas, como todavía se atreven a asegurar a los ciudadanos? Nuevamente, la respuesta es no. Muchos problemas son irreversibles, los límites se han alcanzado y los gobiernos han llegado a un nivel de incompetencia. Es claro que se requiere de un nuevo paradigma que plantee preguntas hasta ahora no hechas, cursos de acción no experimentados en el pasado. De manera intuitiva algunos, y más estructurada otros, los ciudadanos se preguntan ¿qué proponer para gobernar y administrar esta metrópoli? Pareciera quedar claro que sólo es posible dar pasos positivos dentro de una acción concertada y corresponsable del gobierno con los actores sociales desde una

perspectiva democrática. Lo que nos lleva a reflexionar sobre el concepto de la gobernanza.

Pero esto requiere definir primero qué es de índole metropolitana y qué no en cuanto a los fenómenos que ocurren, las políticas que se requieren y los servicios que exige el funcionamiento de la metrópoli. También resulta evidente que es necesario hacer obligatoria la coordinación metropolitana intergubernamental (tanto entre poderes como entre ámbitos de gobierno) y que la misma se traduzca en instituciones. Para dicho fin es claro que se requiere de una voluntad política mayor a la existente. Se perfilan tres alternativas: (1) gobernar y administrar la metrópoli como se ha estado haciendo hasta ahora, pero mejorado –esta realidad se está viviendo con los acuerdos de voluntades expresados por los gobiernos del DF, el EM y el federal; (2) explorar nuevas formas de cooperación y asociacionismo, especialmente municipal, ya que ha sido este ámbito de gobierno el ausente en las decisiones de coordinación metropolitana; (3) finalmente, la opción más fuerte, porque implica cambios de fondo, es conducirnos hacia gobiernos metropolitanos por la vía de asambleas o parlamentos que legislen lo estrictamente metropolitano y a través de Consejos Metropolitanos ejecutivos y ciudadanizados que tomen decisiones que conciernen a las políticas públicas de interés metropolitano junto con las autoridades.

Pareciera que la multitud de instituciones públicas actuales y su baja capacidad para atender las necesidades de la metrópoli han alcanzado su límite histórico y que deberíamos pensar en nuevas estructuras, de manera que los actores sociales se corresponsabilen con el estado en torno a decisiones para el desarrollo de la metrópoli. Para poder hacer las cosas de manera diferente y con más perspectivas de éxito es necesario planificar la metrópoli desde una visión integrada y de largo plazo. Un Instituto Metropolitano de Planeación podría ser la figura adecuada a este propósito. Igualmente, resultaría central ‘observar’ la evolución de los fenómenos y el avance de la acción pública y social en este gran conglomerado humano por medio, por ejemplo, de un Observatorio Metropolitano.

Para ampliar el espacio económico global de la ZMVM, se debería orientar las políticas de inversión y promover el desarrollo económico por medio de figuras como las corporaciones de desarrollo económico. Queda claro que además se requiere contar con recursos propios para proyectos y acciones metropolitanas e institucionalizar el Fondo Metropolitano existente – que sus recursos se apliquen de acuerdo a un programa de largo plazo y las decisiones surjan de un espacio de gobierno metropolitano. Como se aprecia en otras metrópolis del mundo, nos beneficiaríamos de la creación de empresas públicas/mixtas que garanticen el interés público e involucren a actores privados. Estas estructuras elevarían las inversiones en servicios de interés metropolitano, para atender integralmente las necesidades de agua, transporte, desechos sólidos, etc.

Esto es apenas un esbozo de los grandes temas que deben ser atendidos en la metrópoli mexicana. Todos estos problemas han rebasado la acción pública y requieren de una nueva visión, estructurada en una estrategia de reforma urbana para México.

Alfonso Xavier Iracheta Cenecorta, Profesor, El Colegio Mexiquense

## LA INFORMALIDAD COMO FORMA DE VIDA

José Manuel Castillo Olea

Parafraseando a Louis Wirth en su estudio clásico de hace más de 60 años, podemos afirmar que la informalidad, en el contexto de la Ciudad de México se ha convertido en una forma de vida. México no es ni la única ciudad donde existe la informalidad, ni el lugar donde aparece más exacerbada. Sin embargo, es quizás donde la densidad, escala y heterogeneidad del fenómeno hace más evidente cómo ésta ha alterado la ciudad tanto en sus dinámicas económicas y sociales, como en la producción del espacio urbano y la experiencia cotidiana.

El término informal es elusivo, ambiguo, temporal y problemático. Hoy en día se ha convertido en una especie de paraguas conceptual que abarca formas y prácticas de producción, consumo y de relaciones sociales que constituyen la ciudad. Lo informal aduce a aquello que existe fuera de lo legal, lo regulado, lo fiscalizado, lo controlado o lo legítimo.

Tanto las definiciones de lo informal, como las actitudes ante ésto se han ido modificando a lo largo del tiempo en Ciudad de México. Hace 40 años las unidades habitacionales construidas por Mario Pani eran consideradas la vivienda, mientras que los cientos de miles de casas construidas en las periferias como Ciudad Neza eran consideradas asentamientos irregulares o paraecidistas. Hoy en día las políticas oficiales de vivienda están más orientadas a apoyar lo que antes se consideraba marginal que a repetir lo que antes era ‘normativo’. Hoy en día el estigma juicioso y negativo sobre la informalidad ha disminuido y se ha asumido, más que como un problema, como un hecho.

La informalidad abarca todo el espectro del ciclo económico urbano, desde formas elementales de producción hasta el reciclaje. Incluye bienes y servicios tales como la vivienda, el transporte, la infraestructura, el crédito, la ocupación del espacio, hasta la negociación política. En toda actividad informal existen técnicas, decisiones y estrategias que, aunque poco ortodoxas, implican una forma de planeación y organización. Éstas pueden llegar a ser sofisticadas y efectivas en la forma en que asignan recursos, organizan el espacio y resuelven necesidades tanto sociales como económicas.

La informalidad aparece por lo general articulada con procesos formales y regulados pero incluso más sorprendentemente, en algunos casos modifica estos procesos y políticas formales. La empresa líder de telefonía celular, cuyo dueño es el hombre más rico de Latinoamérica, emplea técnicas de venta y distribución propias de la economía informal tal como es la venta callejera en esquinas de la ciudad. De forma similar, los mecanismos de financiamiento en el caso del microcrédito replican redes solidarias y de garantía que han existido por años en el crédito informal. Aunque algunos sean ricos y otros pobres, unos paguen impuestos y otros no, la realidad es que en Ciudad de México todos somos informales en la medida en que tanto nos beneficiamos de la informalidad como la padecemos.

La geografía de la informalidad en México es tanto el centro histórico como las periferias, tanto espacios públicos tradicionales -como plazas y parques-, como las estaciones de intercambio de transporte.

Se manifiesta como un revendedor de boletos de un evento, o como un cuida autos en la vía pública. Ocupa zonas pobres como son Iztapalapa o Chimalhuacán y zonas privilegiadas como Santa Fé. La más reciente geografía de la informalidad es global: artesanía mexicana, fabricada en China, que ingresa al país como contrabando y se vende de forma irregular en calles del Centro Histórico y Tepito.

Las esquinas en Ciudad de México se han convertido en el espacio privilegiado de la informalidad donde se da la venta de productos (desde tarjetas de teléfono, dulces, comida y hasta mascotas), entretenimiento (mimos, payasos, acróbatas), intercambio de información (encuestas, distribución de propaganda política), hasta servicios (como son la limpieza del parabrisas o del auto completo).

Se ha afirmado que la informalidad tiene sus causas en la incapacidad del estado y del mercado de proveer de bienes, servicios y empleo a sus ciudadanos, sirviendo a manera de válvula de escape, también se menciona la tolerancia al desorden y al delito, a la falta de reglamentación sencilla, y a la falta de reformas en política económica. Entre sus efectos se habla de la explotación y el abuso laboral, la privatización del espacio público, la erosión de las normas de convivencia y civilidad y la pérdida de competitividad económica entre muchas otras. La pregunta relevante que habría que hacer es si la informalidad y sus efectos frenan o benefician a la economía urbana en su conjunto.

Las cifras sobre informalidad en Ciudad de México son elusivas y estadísticamente indeterminadas pero para dar una impresión de la magnitud del fenómeno se dan algunos datos:

– Aproximadamente 60% de la construcción de vivienda en Ciudad de México se da de manera informal
– Más del 60% de los empleos están en la economía informal
– Aproximadamente el 25% de los 105 mil taxis de Ciudad de México son irregulares.
– Aproximadamente existen 25 mil vendedores ambulantes solamente en las calles del centro histórico de la Ciudad de México y han aumentado más del 40% en los últimos 5 años. Durante diciembre esta cantidad se duplica.
– Se estima que 65% de la música que se vende en México es pirata

El mantra de la democracia, liberalismo y de respeto al estado de derecho como prerequisites del desarrollo han sido erosionados por la informalidad para sustituirlos por el principio de la negociación. En Ciudad de México se negocia tanto la ley como el espacio físico. No es por esto extraño ver que líderes informales, sea de ambulanteaje o de invasiones de tierra, transiten a estructuras partidistas y cargos de elección popular. Las redes sociales de negociación que se tejen en la informalidad se transforman en redes clientelares y acuerdos corporativistas útiles en la política.

Se ha argumentado que la informalidad no es ni buena ni mala, es simplemente un hecho. Algunos la ven como un problema, otros como una oportunidad. Sin embargo es difícil evitar preconcepciones y generar nuevas percepciones de este fenómeno urbano.

¿Acaso estamos condenados a solamente hacer comentarios más o menos inteligentes, más o menos marginales sobre el fenómeno? ¿Es solamente posible trabajar con los efectos del fenómeno, reduciendo sus impactos negativos y capitalizando sus potenciales? ¿Es posible imaginar una nueva taxonomía de

la informalidad que haga de mejores diagnósticos el origen de políticas urbanas y respuestas más efectivas?

¿Cómo administrar, gobernar o planificar una ciudad compleja como México en el contexto de la informalidad?

De la misma manera que el filósofo Georges Canguilhem afirmaba que la medicina como disciplina no surgió de la fisiología sino más bien de la patología, quizás sea posible imaginar que un nuevo conocimiento de la ciudad surja de la mejor comprensión de la informalidad como motor y determinante de las grandes ciudades.

José Manuel Castillo Olea, Profesor, Universidad Iberoamericana

## MAPA REGIONAL

**MEGALÓPOLIS DE MÉXICO CENTRAL (MMC):**
¿Enormes Oportunidades o Gran Desastre?
En Ciudad de México se articula el sistema urbano más grande de América Latina: con una población total de casi 26 millones de personas, la MMC marca la pautas de desarrollo territorial y económico para el resto del país. Aún no se ha logrado un consenso, no sólo en cuanto a la forma en que debe gobernarse la MMC, sino en cuanto a cuáles son sus principales patrones y dinámicas. ¿Se trata de una ciudad-región policéntrica y sostenible o simplemente de una vasta expansión urbanizada que se desborda hacia satélites de mucha menos importancia que el centro? ¿Continuará declinando su predominio económico y demográfico en México como lo ha venido haciendo desde la década de los 70? ¿Llegará a consolidarse como centro global de comando y control y a concentrar avanzados servicios de producción y otras actividades de alto valor agregado? ¿O persistirán sus bajos niveles de competitividad? ¿Cómo se pondrán de acuerdo los siete gobiernos estatales distintos de la MMC (incluyendo el Distrito Federal) y 158 gobiernos municipales en cuanto a lo que debe hacerse para resolver los apremiantes problemas ambientales y sociales de la megalópolis?

## MAPAS COMPARATIVOS

**DENSIDAD: DÓNDE VIVE LA GENTE**

**CIUDAD DE MÉXICO**

La Zona Metropolitana de Ciudad de México (ZMCM) es una metrópolis de alta densidad demográfica, con un promedio de 92 personas/hectárea. Los picos de densidad residencial están dispersos por toda la metrópolis, tanto en áreas socialmente favorecidas y desfavorecidas, como dentro y fuera del Distrito Federal (DF). Actualmente se están afrontando los niveles demográficos relativamente bajos de los distritos centrales del DF por medio de políticas de redensificación que pretenden aumentar al máximo la infraestructura urbana disponible en dichas áreas. Las subdivisiones de crecimiento desmedido y las urbanizaciones cerradas más allá de los antiguos suburbios son la otra cara de la moneda del reciente florecimiento de la construcción en el centro de la ciudad, probablemente favorecido por estas políticas.

**NUEVA YORK**

Nueva York es una ciudad de gran densidad (96,1 personas/hectárea de densidad residencial bruta) con picos residenciales

particularmente altos en el distrito de Manhattan. Pero no toda la alta densidad de la ciudad se debe a los condominios de lujo en altos edificios, sino más bien a las áreas densamente pobladas de Queens y el Bronx. Los patrones residenciales de baja densidad de Staten Island se asemejan más a los de las áreas suburbanas adyacentes de New Jersey que a los de los otros distritos de Nueva York.

**SHANGAI**

La densidad demográfica general del territorio de Shangai es de 2.903 personas por kilómetro cuadrado. Esta cifra es comparable internacionalmente a otras áreas metropolitanas del mismo tamaño. Sin embargo, lo que diferencia a Shangai y marca la pauta de su actual dilema de desarrollo es la aguda pendiente de la gradiente de densidad del centro altamente urbanizado hacia sus alrededores tradicionalmente rurales. Aproximadamente la mitad de la población de Shangai se concentra en un área limitada de menos de un 10% de su territorio total, donde las densidades demográficas alcanzan picos de más de 700 personas/hectárea en algunos vecindarios. La densidad promedio en el núcleo urbano (nueve distritos) es de 126,7 personas por hectárea.

**LONDRES**

En comparación con otras ciudades del mundo, Londres tiene bajos niveles de densidad residencial, con una densidad residencial bruta de 46,7 personas/hectárea. La distribución policéntrica de núcleos residenciales o “villas urbanas” a lo largo de las principales rutas de transporte de Londres contrasta con la norma física de otras ciudades más centralizadas en Europa continental. Los vecindarios de alta densidad forman un anillo alrededor del centro de Londres.

#### DESVENTAJA SOCIAL

**CIUDAD DE MÉXICO**

El hacinamiento es un acuciante problema social en la ZMCM debido al enorme número de hogares hacinados (más de 1 persona por habitación) y gravemente hacinados (más de 1,5 personas por habitación), y debido a las implicaciones negativas que tienen estas condiciones para la mayor parte de la población metropolitana. El hacinamiento es evidente en la mayoría de las áreas que rodean el casco central de la ciudad donde están ubicados los asentamientos informales más antiguos; a medida que estos asentamientos se han consolidado estructuralmente, han mostrado una tendencia hacia los actuales niveles de hacinamiento. También pueden encontrarse núcleos de viviendas abarrotadas en el centro de la ciudad, particularmente en áreas donde las viviendas son muy antiguas y a menudo abandonadas.

**NUEVA YORK**

La proporción de personas que viven en la pobreza en esta ciudad es casi el doble del promedio nacional de los Estados Unidos. Las concentraciones más altas de pobreza aparecen en alto Manhattan, el sur del Bronx y el norte de Brooklyn. También quedan algunos núcleos de pobreza en las zonas de prosperidad reciente de la ciudad. Éstos se relacionan con la ubicación de las viviendas públicas a las que los pobres pueden tener acceso o a la formación de enclaves de inmigrantes pobres recién llegados.

**SHANGAI**

Quizás el signo más claro de mejoría en las condiciones urbanas es que la cantidad de espacio para la vida se ha duplicado desde 1990, cuando el promedio de espacio per cápita era de apenas 6 metros cuadrados. Esta

mejoría no ha alcanzado uniformemente a la totalidad de la población y, en 2000, en más del 15% de los hogares de la ciudad el espacio era de menos de 8 metros cuadrados por persona. Estas condiciones de espacio de vida limitado se hacen más notables en el antiguo núcleo urbano.

**LONDRES**

Los residentes pobres de Londres se siguen concentrando en el históricamente desfavorecido East End, en abrupto contraste y yuxtaposición con la prosperidad de la Ciudad de Londres y del West End. Las principales concentraciones de desfavorecidos están entre Hackney y Enfield al norte y hacia el este a lo largo del Támesis hacia Barking y Dagenham. En todo el perímetro circundante de Londres también pueden encontrarse núcleos de pobreza.

#### INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

**CIUDAD DE MÉXICO**

Ciudad de México empezó a construir el metro a finales de los 60 y actualmente cuenta con una eficiente red de 200 km de longitud. Si bien se trata de un sistema confiable, la proporción de viajes subterráneos cayó significativamente de más del 20% en la década de los 80 a aproximadamente un 14% actualmente. Esto se debe principalmente a la limitada área de servicio del sistema que, por motivos de fondos de infraestructura, se restringe casi en su totalidad a los límites de México D.F. ofreciendo transporte a menos de la mitad de la población de la ciudad. Adicionalmente, el sistema ferroviario interurbano no ha tenido un papel significativo y el transporte público actual está claramente dominado por el servicio de minibús, en el que se efectúan más de la mitad de los viajes.

**NUEVA YORK**

La estructura geográfica y política de la Ciudad de Nueva York ha dado forma a su sistema de trasporte público, con el río Hudson y el East como claros límites de la red de distribución. En Manhattan el sistema de metro está claramente orientado de norte a sur y no conecta con las áreas urbanizadas al oeste del centro de la ciudad. La amplia red de servicios de trenes interurbanos entra al corazón de la ciudad desde tres puntos y llega a apenas dos estaciones, Grand Central Terminal y Penn Station. El metro de Nueva York tiene una longitud total de 370 km. Apenas un 50% de todos los viajeros interurbanos que llegan a la Ciudad de Nueva York utilizan el transporte público para ir al trabajo.

**SHANGAI**

La primera línea subterránea del metro de Shangai se estrenó hace apenas una década, mientras que en Londres y Nueva York el sistema ya tiene más de un siglo de antigüedad. La longitud total del sistema de metro actual alcanza los 65 km, pero ya se están construyendo otras 10 líneas de 218 km, lo que refleja la escala de crecimiento y el alcance de la infraestructura de la ciudad. El servicio regional de trenes no cubre la amplia área metropolitana como en otras ciudades. La proporción de uso del transporte aumenta rápidamente con un 24% de viajes diarios en transporte público, incluyendo tren, metro y bus.

**LONDRES**

El transporte público de Londres se basa en un sistema de trenes de primera generación con una amplia red subterránea de 408 km y una red de trenes interurbanos aún más amplia, con un gran número de estaciones centrales para las líneas principales que

conectan el sistema regional de trenes con la red de metro. Debido a las limitaciones tecnológicas de principios del siglo XX para resolver los inconvenientes geológicos del sur de Londres, esta vasta área está muy mal servida por el metro, pero está bien conectada con el sistema ferroviario regional. El transporte público en Londres se utiliza para el 42% de los desplazamientos de trabajo. Recientemente se ha implantado un Impuesto de Congestión de más de 15 dólares para los no residentes que utilicen vehículos privados en el área central de la ciudad.

#### MAPAS DE CIUDAD DE MÉXICO

**NIVELES DE EDUCACIÓN**

En comparación con otras partes de México, la población de la ZMCM tiene una alta tasa de alfabetización y asistencia escolar. Como promedio, sus residentes han recibido poco más de nueve años de educación formal. Sin embargo, los logros académicos varían mucho dentro de la ZMCM: a pesar de que la culminación de la educación primaria parece ser una constante en toda la metrópolis y la mayoría de las áreas muestran un promedio de al menos seis o más años de educación formal, las áreas con promedio de amplio acceso a la educación superior se concentran al sur y al oeste del Distrito Federal, particularmente en los Distritos de Coyoacán y Benito Juárez. También se aprecia una alta concentración de logros académicos en Ciudad Satélite, en el municipio de Naucalpan de Juárez.

**MIGRACIÓN**

El explosivo crecimiento demográfico que experimentó la ZMCM durante la segunda mitad del siglo XX se debió principalmente a una migración en gran escala proveniente de otras partes del país hacia la metrópolis. Cuando estos inmigrantes no encontraron lugar en el Distrito Federal, comenzaron a instalarse en los municipios circundantes del Estado de México. Los altos niveles en la ZMCM de residentes nacidos en otros estados corresponden también a la gran cantidad de personas que se han mudado del centro de la ciudad a los suburbios de la periferia. La migración intrametropolitana ha afectado de manera importante la evolución de la ZMCM desde los años 70.

**LOS NIÑOS**

En la ZMCM, el 28% de la población está compuesto por niños de menos de 15 años. Los niños tienen una excesiva representación en las áreas de los límites este y norte de la ZMCM y también en algunas secciones limitadas del centro de la ciudad. Estas áreas representan las zonas menos favorecidas socialmente de la metrópolis y también son las que cuentan con menos centros de esparcimiento, espacios públicos abiertos y parques. Un ambiente urbano descuidado se suma a las desventajas acumulativas que tienen que vivir estos niños durante su crecimiento.

**EXPANSIÓN DEL ÁREA URBANIZADA DURANTE EL SIGLO XX**

A principios de siglo, cuando varias de las metrópolis del mundo habían sobrepasado el millón de habitantes, Ciudad de México era aún una ciudad relativamente pequeña, contenida en un área urbana compacta. Hacia 1950 su población y superficie se habían expandido dramáticamente con un factor de 9 y 8.5 respectivamente. Todavía estaba por llegar su mayor expansión. En la segunda mitad del siglo, Ciudad de México aumentaría a 16 millones de personas y más de mil kilómetros cuadrados su área urbanizada. En los 70 esta expansión

comenzó a sobrepasar los límites administrativos del Distrito Federal. Desde entonces las áreas periféricas en el Estado de México muestran mayor dinamismo.

# ESTUDIOS DE CASO: INTERVENCIONES URBANAS RECIENTES EN LA CIUDAD DE MEXICO

**1 SANTA FE: DE BASURERO A NODO GLOBAL**

La colonia Lomas de Santa Fe se ubica en la delegación Álvaro Obregón, al poniente de la Ciudad de México. A 30 kilómetros del aeropuerto internacional y a 40 kilómetros del aeropuerto de Toluca, la zona fue originalmente el asentamiento del pueblo de Santa Fe que en el siglo XX se incorporó al área metropolitana, inicialmente contuvo diversas minas de arena y posteriormente albergó grandes tiraderos de basura.

Como parte de las políticas de rehabilitación de la Ciudad de México, Santa Fe fue reconfigurada a partir de 1989. A través del Programa Maestro de Desarrollo Urbano (ZEDDEC), Santa Fe se convirtió en un megaproyecto urbano que en la actualidad tiene un carácter multifuncional y cuenta con diversos equipamientos culturales, educativos, habitacionales (desarrollos de vivienda residencial para las clases media-alta y media), comerciales, de oficinas corporativas y de servicios turísticos. Además de poseer vías de acceso que conectan a la zona con avenidas como Reforma y Constituyentes y con el sur de la ciudad, tres puentes de reciente construcción conectan a Santa Fe con las Águilas. Aunque Santa Fe se asocia con la exclusividad, también se la considera un símbolo de la modernización de la Ciudad de México en un contexto global y, en el parecer de las autoridades locales, el proyecto ha sido de ejecución poco problemática.

**2 PROYECTO DE RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO**

Durante los últimos 20 años el centro histórico de la ciudad de México ha sufrido un grave deterioro en su constitución económica, social e imagen urbana, principalmente después de los sismos de 1985. Entre 1970 y 1995 la zona centro de la ciudad perdió alrededor del 40% de su población. En 1990, en un afán por recuperar y rehabilitar este espacio, se crea el Fideicomiso del Centro Histórico, el cual está conformado por representantes del Gobierno Federal, Gobierno local, iniciativa privada y sociedad civil. El proyecto de recuperación en proceso persigue varios objetivos como lo son el asegurar inversiones de la iniciativa privada y del mercado inmobiliario, la reactivación económica de la zona y la generación de empleos formales. En la parte social, se busca recuperar las condiciones de habitabilidad, fomentar el repoblamiento y solucionar problemas como el ambulanteaje y el deterioro espacial. Los mayores retos que enfrenta la regeneración del Centro Histórico son: cómo garantizar la existencia de un porcentaje de vivienda social, cómo resolver el problema de la informalidad, y cómo evitar la erosión del espacio público y político más importante de la ciudad por procesos de gentrificación.

**3 ALCANZANDO EL CIELO: AUTOPISTAS DE SEGUNDOS PISOS**

El Gobierno de la Ciudad de México propuso la construcción de segundos pisos sobre el Anillo Periférico y el Viaducto Miguel Alemán con la intención de ampliar y mejorar la capacidad de las principales vías de acceso controlado, agilizar el tránsito, evitar al máximo el consumo de combustible, reducir tiempos de traslado y disminuir los índices de contaminación.

El proyecto ha sido polémico e incluso se sometió a consulta ciudadana para su aprobación. En 2002 se iniciaron las obras que, proyectadas en cuatro etapas diferentes, en conjunto sumarán 35 kilómetros de vialidad. Se requerirá de una inversión aproximada total de 5 mil millones de pesos. El primer tramo de la obra está concluido y tiene una longitud de 13.8 km. La construcción de esta etapa ya requirió de 1 500 millones de pesos o el equivalente a un porcentaje significativo del presupuesto para programas de transporte y vialidad para el año 2002. La segunda, tercera y cuarta etapas consisten en el diseño y construcción de un segundo nivel en ambos sentidos sobre otros tramos del Periférico, del Viaducto y de otras arterias urbanas.

**4 EL TREN SUBURBANO**

En el área metropolitana de la Ciudad de México se realizan alrededor de 35 millones de viajes/persona cada día y quienes se desplazan desde la zona conurbada invierten de 5 a 6 horas en traslados diariamente. El Proyecto del Tren Suburbano, que conectará al Distrito Federal con el Estado de México, es el primer paso para atender la necesidad de habilitar una infraestructura de transporte metropolitano que se deriva de esta problemática.

El proyecto se cofinancia por los tres gobiernos: Federal, Estado de México y Distrito Federal unen recursos para concretizar y poner en marcha el ferrocarril que conectará la antigua estación central de ferrocarriles Buenavista con algunos municipios conurbados del Estado de México. Su destino final será Huehuetoca, recorriendo 240 km. La construcción de los primeros 25 km que van desde Buenavista hasta Cuautilán ya ha comenzado. El tren suburbano transportará 320 mil pasajeros al día, la mayoría trabajadores y estudiantes que ahorrarán más de 2.5 horas diarias en cada viaje redondo, y tendrá una tarifa equivalente a lo que hoy se paga en otros medios de transporte. Asimismo, contribuirá a reducir los problemas viales e impactará positivamente en las condiciones ambientales de la zona.

**5 METROBÚS: ¿UN FUTURO DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA CIUDAD DE MÉXICO?**

Se estima que en el Distrito Federal existen alrededor de 3.2 millones de vehículos registrados, los cuales son responsables del 70% de la contaminación del aire. Con el objtivo central de reducir el congestionamiento vial y las emisiones contaminantes, el gobierno local impulsó la construcción de un sistema de corredores de carriles confinados en el Distrito Federal a partir del año 2002. Esta iniciativa sigue las exitosas experiencias de los sistemas BRT (Bus Rapid Transit) en ciudades latinoamericanas como Curitiba, Bogotá, Sao Pauo y Quito. Con la ventaja de que aprovechan la infraestructura vial existente, los sistemas BRT han constituido una opción económicamente más viable que otros sistemas de transporte colectivo como el metro, el cual requiere una inversión aproximadamente 10 veces mayor.

Inaugurado el 19 de junio de 2005, el Metrobús tuvo una inversión estimada de 48 millones en obras viales y alrededor de 212 millones en unidades. Cuenta con aproximadamente 85 autobuses articulados que circulan a lo largo de unos 20 kilómetros de la avenida Insurgentes a una velocidad promedio de 21 km/h. Tiene 34 estaciones intermedias y 2 terminales (Dr. Gálvez e Indios Verdes). En su tramo más cargado, el Metrobús transporta alrededor de 5 500 pasajeros por hora.

**6 PARQUES URBANOS**

Los parques urbanos embellecen y son fundamentales para recargar los mantos acuíferos, producir oxígeno y reducir contaminantes. La cubierta verde del Distrito Federal es de 12 828 hectáreas y un 35% de las mismas se dedica a áreas verdes públicas. El promedio de áreas verdes es de 15.1m²/habitante si se consideran áreas verdes privadas y públicas, el mismo se reduce a 5.2m²/habitante en términos limitados a los espacios verdes públicos.

Muchos espacios verdes han sufrido graves deterioros, tal es el caso del Bosque de Chapultepec, visitado por 15 millones de personas al año y hasta por 17 mil personas un domingo. En las 686 ha de bosque se concentran museos y centros recreativos. Dicho espacio ha sido invadido por el ambulanteaje, la basura y la contaminación. Para recuperarlo, se formó el Fideicomiso Pro-Bosque de Chapultepec, cuya finalidad es captar recursos y destinarlos para recuperar, a través del Plan Maestro, cada rincón de este pulmón urbano, que además resulta uno de los pocos espacios incluyentes de la ciudad. Otra esperanza para el destino ambiental del DF es la de crear un nuevo parque ecológico en las 8 ha de lo que fuera la refinería de Azcapotzalco. El proyecto más ambicioso en cuanto a espacios verdes públicos se ubica, sin embargo, en la zona del Vaso de Texcoco y su lago desecado.

**7 FARO DE ORIENTE**

En la Ciudad de México, la oferta de espacio público y de equipamiento cultural se ha concentrado en un estrecho perímetro que abarca el centro y surponiente de la ciudad. Como resultado la zona oriente de la ciudad ha quedado desarticulada de dicho contexto. En un intento por descentralizar la cultura, en 1998 se aprobó el proyecto de crear un centro cultural en un inmueble abandonado construido años atrás por el arquitecto Alberto Kalach. En el año 2000 se inaugura la Fábrica de Artes y Oficios de Oriente, que ofrece talleres gratuitos en los que participan cerca de 1 700 niños, jóvenes y adultos. También se realizan eventos masivos a los que acuden cerca de 10 mil personas.

El Faro está ubicado en la delegación Iztapalapa, una de las zonas más pobres y conflictivas de la Ciudad de México, a unas cuadras del tiradero de basura más grande de la ciudad, en un asentamiento popular construido sobre el desecado lago de Texcoco. Se ha caracterizado por ser un espacio alternativo e incluyente: aunque su capacidad para responder a la falta de equipamiento cultural en el oriente de la ciudad es limitada, el Faro es un ejemplo de una iniciativa orientada al fortalecimiento del espacio público y a la inclusión social en la periferia de la ciudad.

**8 EL REGRESO A LA CIUDAD CENTRAL: BANDO DOS**
Al igual que muchas otras ciudades del mundo, a partir de los años 70 la Ciudad de México experimentó un paulatino decremento de la población en sus zonas centrales y una veloz expansión de los asentamientos periféricos. El centro del Distrito Federal (conformado por las

delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Venustiano Carranza) perdió más de un millón de habitantes entre 1970 y 2000 y pasó de concentrar el 73% de la población total de la entidad en 1950 a sólo el 20% en 2000.

Teniendo en cuenta esta situación, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador, emitió el bando informativo número 2, el cual parte de tres preocupaciones fundamentales: la expansión de la mancha urbana sobre suelo de conservación, el despoblamiento de las zonas centrales y la escasez de agua. Los dos objetivos centrales del Bando Dos son restringir la construcción de nuevos desarrollos habitacionales y comerciales en las delegaciones periféricas de la ciudad y fomentar el repoblamiento y la reutilización de la ciudad central, cuyos servicios e infraestructura se encontraban subutilizados a partir de los procesos de despoblamiento.

**9 PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE VIVIENDA (PMV)**
El PMV tiene sus orígenes en 1998, fue diseñado por el gobierno de la ciudad y las organizaciones no-gubernamentales Hábitat-México para atender el problema de la vivienda popular. Durante su primera fase el PVM operó de manera cofinanciada entre el GDF y grupos organizados, en la segunda fase (2001 a la fecha) el financiamiento es otorgado por el Instituto de Vivienda del DF.

El PMV consiste en otorgar créditos a familias de bajos ingresos residentes en el DF, a través de las/los jefes de familia cuyo ingreso sea menor a 4.7 vsmmm (600 dólares al mes) y facilitar la asesoría técnica con la finalidad de contribuir en el diseño y la distribución espacial de la vivienda. El objetivo principal del PMV es mejorar las condiciones de habitabilidad de las familias, atender problemas de hacinamiento, vivienda precaria, deteriorada o en riesgo. El PVM busca fomentar el arraigo familiar y barrial y contribuir a los procesos de consolidación y/o mejoramiento de las colonias y barrios populares de la ciudad. Las modalidades del programa son: ampliación, mejoramiento, mantenimiento preventivo, correctivo o general, vivienda nueva progresiva y vivienda nueva terminada. Desde 2001 se han otorgado alrededor de 62 417 créditos para este programa y se contempla que hacia finales de 2006 se habrán realizado cerca de 130 mil acciones de vivienda.

## PARTICIPANTES

Josep Antoni Acebillo, *Arquitecto Jefe, Ciudad de Barcelona y Presidente, Barcelona Regional*

Josef Ackermann, *Presidente del Comité Ejecutivo Corporativo, Deutsche Bank*

Miquel Adria, *Director, Arquine*

Andy Altman, *Socio, Compañía de Desarrollo LeftBank*

Julio Amezcua, *Socio fundador, Estudio AT103*

Cuitláhuac Anda Mendoza, *Director General, Secretaría de Desarrollo Metropolitan, Gobierno del Estado de México*

Manuel Arango Arias, *Presidente, Grupo Concord*

Axel Arañó Díaz de la Serna, *Director, Arañó + González*

Oliver Suinaga Armando, *Profesor, Universidad Iberoamericana*

Salvador Arroyo, *Profesor, Universidad Iberoamericana*

Guy Battle, *Socio Fundador, Battle McCarthy, Londres*

Pablo Benlliure, *Subdirector, Planeación Urbana y Avalúos de Mercado, Desarrolladora Metropolitana*

Tatiana Bilbao, *Directora General, MX. A*

Sophie Body-Gendrot, *Profesora de Ciencias Políticas y Estudios Americanos; Directora, Centro de Estudios Urbanos, La Sorbona, París*

Alfredo Brillembourg, *Fundador – Director, Caracas Urban Think Tank*

Isaac Broid Zajman, *Director General, Arquitectura y Diseño*

Lucy Bullivant, *crítico arquitectónico, escritor y curador*

Amanda Burden, *Presidente, Comisión de Planeación Urbana, Departamento de Planeación, Ciudad de Nueva York*

Ricky Burdett, *Director, Urban Age, LSE y Asesor de Arquitectura del Alcalde de Londres*

Fernanda Canales, *Arquitecta*

Laura Itzel Castillo Juárez, *Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Distrito Federal*

José Manuel Castillo Olea, *Profesor, Universidad Iberoamericana*

José Luis Cortés Delgado, *Director, Departamento de Arquitectura, Universidad Iberoamericana*

René Coulomb Bosc, *Coordinador, Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas, Universidad Autónoma Metropolitana*

Teddy Cruz, *Profesor, Universidad de California San Diego*

Hanns-Clas Dammann, *Zweites Deutsches Fernsehen*

Diane Davis, “*Decana Asociada de la Escuela de Arquitectura y Planeación”, Instituto de Tecnología de Massachusetts*

Henry Davis, *Socio Fundador, Metrópoli 2025*

Craig Davis Arzac, *Arquitecto, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Territorial, SEDESOL – Gobierno Federal*

Gabriele Detterer, *Neue Züricher Zeitung*

Simone Dietrich, *Universidad Estatal de Pennsylvania*

Frank Duffy, *Director, DEGW, Londres*

Emilio Duhau, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

Aaron Dychter, *Subsecretario de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno de México*

Oscar Edmundo Díaz, *Director Ejecutivo, Fundación Por el País que Queremos, Bogotá*

Roberto Eibenschutz Hartman, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana y Ex Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Distrito Federal*

Alejandro Encinas, *Jefe de Gobierno, México Distrito Federal*

Lutz Engelke, *Presidente Ejecutivo, Triad, Berlín*

José Rodrigo Fajardo Espinoza, *Director General de Coordinación y Seguimiento Operativo, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Estado de México*

Walter Feldman, *Alcalde Adjunto, Sao Paulo*

Onésimo Flores, *Estudiante de MPP, Escuela de Gobierno Kennedy, Universidad de Harvard*

Heidrun Förster, *Presidenta Adjunta de la Junta Supervisora, Deutsche Bank*

Gerald Frug, *Louis D. Brandeis Profesor de Derecho, Universidad de Harvard*

Iris Gallardo, *Subdirectora, Secretaría de Desarrollo Metropolitan, Gobierno del Estado de México*

Jorge Gamboa de Buen, *Director General, Grupo Danhos y Ex-Director de Reordenamiento Urbano, Gobierno del DF*

Néstor García Canclini, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

Beatriz García Peralta, *Profesora, Universidad Nacional Autónoma de México*

Sandra García Ramírez, *Arquitecto*

Gustavo Garza Villarreal, *Coordinador Académico, Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales, El Colegio de México*

Benjamín González, *Director, Fábrica de Artes y Oficios de Oriente*

José María Gutiérrez Trujillo, *Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México*

Gary Hattem, *Presidente, Fundación Deutsche Bank Américas*

Alejandro Hernández Gálvez, *Profesor, Universidad Iberoamericana*

Gilberto Herrera Yañez, *Director General de Administración Urbana, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Estado de México*

Niall Hobhouse, *Director de Escuela, LSE*

Alfonso Xavier Iracheta Cenecorta, *Profesor, El Colegio Mexiquense*

Rene Alejandro Jiménez Ornelas, *Profesor, Universidad Nacional Autónoma de México*

Gareth Jones, *Profesor Asociado, Geografía del Desarrollo, LSE*

Alberto Kalach, *Director General, Taller de Arquitectura*

Miguel Kanai, *Investigador de Proyecto, Urban Age, LSE*

Hubert Klumpner, *Director, Caracas Urban Think Tank*

Hermann Knoflacher, *Profesor de Planeación de Transporte e Ingeniería de Tráfico, Universidad Técnica de Viena*

Dieter Läpple, *Profesor de Economía Regional y Urbana, Universidad Tecnológica de Hamburgo*

Felipe Leal, *Coordinador, Proyectos Especiales, Universidad Nacional Autónoma de México*

Ricardo Legorreta, *Director, Legorreta + Legorreta*

Götz Lehmann, *Foro de Lichtburg*

Gustavo Lipkau, *Arquitecto*

Raul Juste Lores, *Asesor Especial, Secretaría Municipal de Asuntos Internacionales, Gobierno de la Ciudad de Sao Paulo*

José Luis Luege Tamargo, *Secretario, Medio Ambiente y Recursos Naturales, Gobierno Federal*

Cassio Luiselli Fernández, *Profesor, Instituto de Tecnología de Monterrey, Campus de Ciudad de México*

Francisco Maldonado, *Director Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos*

Enrique Martín-Moreno, *Profesor, Universidad Iberoamericana*

Helena Maria Gasparian, *Secretaria de Relaciones Internacionales, Prefectura Municipal de Sao Paulo*

Rocky McKnight, *Gerente de Relaciones Corporativas, Escuela de Ciencias Económicas y Políticas de Londres*

Arturo Mier y Terán, *Coordinador de Arquitectos del Programa de Mejoramiento de Vivienda, Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México*

Rozana Montiel, *Profesora, Universidad Iberoamericana*

Maria Moreno, *Estudiante de Doctorado, Departamento de Arquitectura, Universidad de California, Berkeley*

Bernardo Navarro Benítez, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

Guy Nordenson, *Ingeniero Estructural, Ciudad de Nueva York y Profesor, Universidad de Princeton*

Enrique Norten, *Director, TEN Arquitectos*

Wolfgang Nowak, *Vocero de la Junta Directiva, Sociedad Alfred Herrhausen, Deutsche Bank*

Iliana Ortega-Alcázar, *Investigadora Asociada, Urban Age, LSE*

Enrique Ortiz Flores, *Presidente, Habitat International Coalition*

Maria Edith Pacheco Gómez, *Profesora, El Colegio de México*

Adrián Pandal, *Director General, Fundación del Centro Histórico de la Ciudad de México*

Enrique Peña Nieto, *Gobernador, Estado de México*

Enrique Peñalosa, *Ex Alcalde de Bogotá*

Manuel Perló Cohen, *Director, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, UNAM*

Georgina Pozo Rivas, *Coordinadora de Asuntos Internacionales, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Estado de México*

Emilio Pradilla-Cobos, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

Enrique Provencio, *Procurador, Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal*

Pamela Puchalski, *Directora Adjunta para Programas y Desarrollo, Centro para la Arquitectura, Nueva York*

Bruce M Ramer, *Consejo Directivo, Sociedad Alfred Herrhausen, Deutsche Bank*

Mariana Ramírez-Corzo, *Jefa de Departamento, Comisión Nacional de los Derechos Humanos*

Héctor Ramos, *Vice Presidente, Fundación Deutsche Bank Américas*

Mauricio Rocha Iturbide, *Director, Taller de Arquitectura*

Phillip Rode, *Gerente de Proyecto, Urban Age, LSE*

Michel Rojkind, *Director, Rojkind Arquitectos*

Fernando Romero, *Fundador, Laboratorio de la Ciudad de México*

Wolfgang Roters, *Curador Jefe, Museum für Architektur und Ingenieurkunst*

Clara Salazar Cruz, *Profesora, El Colegio de México*

Jenny Saltiel Cohen, *Secretaria, Desarrollo Económico, Gobierno del Distrito Federal*

Javier Sánchez, *Socio Fundador, Higuera y Sánchez*

Alejandro Ramón Sánchez Iniestra, *Asesor, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Estado de México*

Georgina Sandoval, *Directora, Casa y Ciudad A.C.*

Saskia Sassen, *Centennial Professor Invitado, Escuela de Ciencias Económicas y Políticas de Londres y Ralph Lewis Profesor de Sociología, Universidad de Chicago*

Stephan Sattler, *Periodista, Focus Magazin Verlag*

Mario Schjetnan, *Socio Fundador, Grupo de Diseño Urbano*

Richard Sennett, *Profesor de Sociología, LSE y MIT*

José Serra, *Alcalde de Sao Paulo, Prefectura del Municipio*

Marinella Servitje, *Presidenta, Fideicomiso Pro-Bosque de Chapultepec*

Claudia Sheinbaum Pardo, *Secretaria, Medio Ambiente, Gobierno del Distrito Federal*

Ed Soja, *Profesor, Escuela de Ciencias Económicas y Políticas de Londres y Universidad de California, LA*

Elena Solís, *Profesora, Universidad Iberoamericana y Ex Directora General, Instituto de Vivienda del Distrito Federal*

René Solís Brun, *Socio fundador, Metrópoli 2025*

Javier Sordo Madaleno, *Presidente, Sordo Madaleno y Asociados*

Noemí Stolarski, *Consultora Privada*

Deyan Sudjic, *Decano de la Facultad de Arte, Diseño y Arquitectura, Kingston Universidad*

Juan Carlos Tello, *Arquitecto*

Eduardo Terrazas, *Director, Terrazas Arquitectos Urbanistas*

Oscar Terrazas, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

Geetam Tiwari, *Presidente y Profesor Asociado, Programa de Investigación de Transporte y Prevención de Lesiones, Instituto Indio de Tecnología, Delhi*

Tony Travers, *Director, Greater London Group, LSE*

Fernando Tudela, *Subsecretario de Planeación y Política Ambiental, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Gobierno de México*

Lawrence Vale, *Jefe del Departamento de Estudios y Planeación Urbana, Instituto de Tecnología de Massachusetts*

Edna Elena Vega Rangel, *Directora de Planeación Estratégica, Instituto de Vivienda del Distrito Federal, Gobierno del DF*

Marcela Velasco González, *Secretaria, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Estado de México*

América Vera-Zavala, *Attac Sweden*

Rafael Viñoly, *Director, Rafael Vinoly Arquitectos, Nueva York*

Darren Walker, *Director, Working Communities, Fundación Rockefeller*

Ute Weiland, *AHS/LSE Coordinadora, Urban Age, Sociedad Alfred Herrhausen, Deutsche Bank*

Karen Wong, *Directora Gerente, Adjaye Associates, Londres*

Guillermo Ysusi Farfán, *Director General de Desarrollo Urbano, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Gobierno del Distrito Federal*

Alejandro Zaera-Polo, *Co-Director, Foreign Office Architects, Londres*

Mirko Zardini, *Director, Centro Canadiense para la Arquitectura*

## ORGANIZADO POR

### LSE Cities Programme

El programa de estudios de ciudades (Cities Programme) del LSE es un centro interdisciplinario que une el diseño de ciudades con la sociedad urbana mediante la docencia, la investigación y las actividades publicas. El Cities Programme lleva a cabo el proyecto “Urban Age” en el LSE y la conferencia anual “European Mayors”.

### Alfred Herrhausen Society, Foro internacional del Deutsche Bank

La sociedad Alfred Herrhausen es un centro intelectual independiente que busca identificar los trazos del futuro en el presente, y por ende incrementar el nivel de conciencia en cuanto a las direcciones en que la sociedad se mueve. Como centro de inteligencia socio-política del Deutsche Bank, la sociedad Alfred Herrhausen agrupa personas comprometidas a trabajar por el futuro de la sociedad civil. Fundada en 1992, “Alfred Herrhausen Society” se dedica a mantener y construir el legado de Alfred Herrhausen.

### Comité de Bienvenida

Manuel Arango Arias, *Presidente, Grupo Concord*

Gastón Azcárraga, *Presidente, Grupo Posadas, S.A. de C.V.*

Juan Francisco Beckmann Vidal, *Presidente, Grupo Cuervo*

José Manuel Castillo Olea, *Profesor, Universidad Iberoamericana*

Ana Lilia Cepeda de León, *Directora General, Fideicomiso Centro Histórico*

Jaime Chico Pardo, *Director General, Telmex*

José Luis Cortés Delgado, *Director, Departamento de Arquitectura, Universidad Iberoamericana*

Juan Ramón de la Fuente, *Rector, Universidad Nacional Autónoma de México*

Roberto Eibenschutz Hartman, *Profesor, Universidad Autónoma Metropolitana*

Gustavo Garza Villarreal, *Coordinador Académico, Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales, El Colegio de México*

Teodoro González de León, *Principal, Despacho Teodoro González de León*

Enrique Krauze, *Director, Editorial Clio, Letras Libres*

Ricardo Legorreta, *Director, Legoretta + Legoretta*

Cecilia Martínez Leal, *Coordinadora Nacional, UN-Habitat*

Manuel Perló Cohen, *Director, Estudios sobre la Ciudad, Universidad Nacional Autónoma de México*

Bernardo Quintana, *Presidente, Grupo ICA*

Diego Quintana, *Director General, ViveICA*

Jesús Reyes Heroles, *Gerente, MVD Desarrollo de Negocios*

Bernardo Riojas Achutegui, *Presidente, Desarrolladora Metropolitana*

Alfonso Salem, *Gerente, Grupo Financiero Inbursa*

Mario Schjetnan, *Socio Fundador, Grupo de Diseño Urbano*

Fernando Senderos, *Executive President, Grupo Desc*

Marinela Servitje, *Presidenta, Fideicomiso Pro-Bosque de Chapultepec*

Javier Sordo Madaleno, *Presidente, Sordo Madaleno y Asociados*

Jacobo Zabłudovsky, *Gerente, Grupo Radio Centro*

#### URBAN AGE CIUDAD DE MÉXICO ASOCIADOS LOCALES

### Gobierno del Distrito Federal

Desde 1997, el gobierno de la ciudad dejó de ser un departamento administrativo del Gobierno Federal, donde el Presidente de la República designaba a las autoridades locales. En ese año, por primera vez en la historia de la ciudad, sus autoridades fueron elegidas democráticamente por la ciudadanía. Alejandro Encinas Rodríguez, nuevo Jefe de Gobierno de la ciudad, continúa impulsando los programas sociales, las obras públicas, el reimpulso económico y las políticas de seguridad pública que han caracterizado a los gobiernos popularmente electos de la capital del país.

### Gobierno del Estado de México

El Estado de México se erigió en 1823 y forma parte de la República Mexicana. Está dividido en 125 municipios y cuenta con más de 15 millones de habitantes, principalmente asentados en el Valle de México, que circunda a la capital del país (Distrito Federal) y en el Valle de Toluca. Sus actividades económicas fundamentales son la industria y los servicios, aunque sus zonas rurales ocupan una importante porción del territorio. Aporta más del 10% del Producto Interno Bruto Nacional. Actualmente es gobernado por el Sr. Enrique Peña Nieto, para el periodo 2005-2011.

**La Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)** UNAM es la institución educativa con mayor tradición académica y cultural en el país. Sus antecedentes históricos se remontan a 1551 y fue refundada en 1910. En ella se han formado muchos de los más ilustres personajes de la ciencia, las humanidades, la cultura y las artes de México y de América Latina. Nuestra institución es pionera en la investigación en campos científicos como la genómica o la ecología, y en disciplinas humanísticas y sociales como la filosofía de la ciencia y los estudios regionales.

### Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Iberoamericana

Establecida en 1955 es una de las universidades privadas más importantes en Mexico. Con un fuerte énfasis en diseño arquitectónico, el departamento de arquitectura y urbanismo, tiene actualmente cerca de 700 alumnos en dos programas, la licenciatura en Arquitectura y la maestría en Desarrollo Urbano. Su grupo de 170 profesores, con una participación importante de profesionales activos y de arquitectos jóvenes, esta constantemente involucrado en distintas formas de labor profesional y académica, que incluye encargos públicos y privados, consultoría e investigación.

### Fundación Deutsche Bank Américas

La Fundación Deutsche Bank Américas está comprometida con la revitalización de las comunidades en dificultades en Estados Unidos, Canadá y América Latina. En asociación con otras organizaciones locales sin fines de lucro, la Fundación trata de ayudar a las comunidades pobres a unirse a la economía convencional por medio de estrategias dirigidas a cubrir las necesidades de vivienda, educación y ambiente.

## EL EQUIPO DE URBAN AGE

### Grupo Ejecutivo

Ricky Burdett, *Director de Urban Age, LSE (Escuela de Ciencias Económicas y Políticas de Londres)*

Philipp Rode, *Gerente de Proyecto, LSE*

Ute Weiland, *Coordinadora de AHS-LSE, AHS*

### Comité de Dirección

Henrietta Moore (Presidenta), *Directora Adjunta, LSE*

Ricky Burdett, *Director de Urban Age, LSE*

Niall Hobhouse, *Director de Escuela, LSE*

Josef Estermann, *Ex-alcalde, Ciudad de Zurich*

Florian Lennert, *Director de Relaciones Corporativas, LSE*

Wolfgang Nowak, *Vocero de la Junta Directiva, AHS*

Philipp Rode, *Gerente de Proyecto Urban Age, LSE*

Richard Sennett, *Co-Presidente de la Junta Asesora de Urban Age*

Norbert Walter, *Director de Investigación Económica, Deutsche Bank*

### Junta Asesora

Richard Sennett (Co-presidente), *Profesor de Sociología, LSE y MIT*

Deyan Sudjic (Co-presidente), *Decano, Facultad de Arte, Diseño y Arquitectura, Universidad de Kingston*

David Adjaye, *Arquitecto, Adjaye Associates*

Andy Altman, *Socio, Compañía de Desarrollo LeftBank*

Sophie Body-Gendrot, *Profesora de Ciencias Políticas, Universidad Paris-Sorbonne*

Ricky Burdett, *Centennial Professor de Arquitectura y Urbanismo, LSE*

Yung Ho Chang, *Jefe del Departamento de Arquitectura, Instituto de Tecnología de Massachusetts*

Xiangming Chen, *Profesor de Sociología y de Planeación y Política Urbana, Universidad de Illinois en Chicago*

Joan Clos, *Jefe de Gobierno de Barcelona, Ciudad de Barcelona*

Frank Duffy, *Arquitecto, DEGW*

Gerald Frug, *Louis D. Brandeis Profesor de Derecho, Universidad de Harvard*

Gareth Jones, *Profesor Asociado, Geografía del Desarrollo, LSE*

Bruce Katz, *Vicepresidente y Director, Programa de Política Metropolitana, Instituto Brookings*

Hermann Knoflacher, *Profesor de Planeación de Transporte, Universidad Tecnológica de Viena*

Rem Koolhaas, *Arquitecto, OMA*

Dieter Laepple, *Profesor de Economía Urbana y Regional, Universidad Tecnológica de Hamburgo*

Murray Low, *Profesor de Geografía Humana, LSE*

Guy Nordenson, *Ingeniero Estructural Ciudad de Nueva York y Profesor de la Universidad de Princeton*

Enrique Peñalosa, *Ex Alcalde de Bogotá*

Anne Power, *Profesora de Política Social, LSE*

Hashim Sarkis, *Agá Khan Profesor de Paisajismo y Urbanismo, Universidad de Harvard*

Saskia Sassen, *Ralph Lewis Profesor de Sociología, Universidad de Chicago y LSE*

Ed Soja, *Centennial Professor Invitado, LSE*

Michael Storper, *Profesor, Geografía Económica, LSE*

Geetam Tiwari, *Jefe y Profesor Asociado, TRIPP, Departamento de Ingeniería Civil, Instituto Indio de Tecnología de Delhi*

Tony Travers, *Director del Greater London Group, LSE*

Lawrence Vale, *Ford Profesor de Planeación Urbana y Ambiental, MIT*

Anthony Williams, *Alcalde de Washington DC*

Alejandro Zaera Polo, *Arquitecto, Foreign Office Architects*

Siegfried Zhiqiang Wu, *Decano y Profesor, Escuela Técnica de Arquitectura y Planeación Urbana, Universidad de Tongji*

### Research

Miguel Kanai, *Investigador de Proyecto, LSE*

Iliana Ortega-Alcazar, *Investigadora Asociada, LSE*

Sarah Ichioka, *Investigadora Asociada, LSE*

Bruno Moser, *Investigador Asociado, LSE*

### Logística de la Conferencia

Emily Cruz, *Gerente de Publicaciones y Eventos, LSE*

Mira Dikanarova, *Asistente de Proyecto, LSE*

Sonja Ecker, *Sociedad Alfred Herrhausen*

Christianne Timmerhaus, *Sociedad Alfred Herrhausen*

**Logística de la Conferencia en Ciudad de Mexico**

Ana Schjetnan

Aranzazu Puente

### Asistentes de Investigación

María de Jesús López

Nadia Nehls

Felipe Orensanz

Peter Schwinger

### Fotografía

Dante Busquets

### Mapas GIS de Ciudad de Mexico

Desarrolladora Metropolitana A.C. (DeMet)

### Diseño Gráfico

Atelier Works

## CONTACTO DE URBAN AGE

### Cities Programme

London School de Economics
Houghton Street
London WC2A 2AE

**T** +44 (0)20 7955 7706
urban.age@lse.ac.uk
www.urban-age.net

### Alfred Herrhausen Society

Deutsche Bank
Unter den Linden 13/15
10117 Berlin
Alemania
**T** +49 (0)30 3407 4201
Ute.weiland@db.com
www.alfred-herrhausen-gesellschaft.de