

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CIENCIA POLITICA
Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Avances y perspectivas de un gobierno metropolitano
en la Zona del valle de México: La movilidad,
uno de los grandes retos metropolitanos**

TRABAJO RECEPCIONAL

QUE PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE

**LICENCIADA EN CIENCIA POLÍTICA
Y ADMINISTRACIÓN URBANA**

P R E S E N T A :

DÉBORA NÚÑEZ MEJÍA

D I R E C T O R

MTRO. FIDEL MARTÍNEZ ORTEGA

Ciudad de México, agosto de 2018

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS[©]

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

*“Cuando creíamos que teníamos todas las respuestas,
de pronto, cambiaron todas las preguntas.”*

Mario Benedetti

A mis padres: Petra y Gabriel siempre han representado mi soporte, gracias por guiarme, gracias por estar a mi lado.

A mis hermanos Fidel, Roció, Gabriel y Sergio siempre han sido mi apoyo y mi ejemplo para superarme.

Al Mtro. Fidel Martínez Ortega le agradezco infinitamente el tenderme la mano en un momento que pensé que esta tesis no llegaría a su culminación, muchas gracias por siempre haberme ayudado y apoyado nunca terminare de agradecerle.

A mis lectores el Dr. Luis Hipólito Patiño y la Mtra. Lilia Gómez por su paciencia y por sus consejos muchas gracias por estar.

A las personas que estuvieron alrededor mío, consciente e inconscientemente ayudándome a concluir este gran reto que represento.

A la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, por ser un espacio de inclusión, de desarrollo de pensamiento, de autocrítica: por representar para muchos un lugar que necesitamos para superarnos a nosotros mismos, así como por su ayuda para el empastado e impresión de la tesis

“Dentro de nosotros existe algo que no tiene nombre y eso es lo que realmente
somos “

José Saramago

INDICE

INTRODUCCIÓN	5
Capítulo 1	
1. Ciudad y gobernanza	12
1.1 ¿Qué es la ciudad?	13
1.2 ¿Qué es la metrópoli?	20
1.3 ¿Qué es la gobernanza?	25
1.4 La ciudad y gobernanza	34
1.5 Formas de gobierno metropolitano ¿Qué es un gobierno metropolitano?	36
Capítulo 2	
2 Aspectos jurídicos y políticos de la zona metropolitana del Valle de México	45
2.1 Base jurídica y política de la Ciudad de México y Estado de México en materia metropolitana	46
2.2 Nivel federal	46
2.2.1 Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos	46
2.2.2 Ley General de Asentamientos Humanos	48
2.3 Nivel Local Ciudad de México y Edo de México	52
2.3.1 Comisiones Metropolitanas	52
2.3.2 Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (actualización 2011)	56
2.4 Ciudad de México: Estatuto de Gobierno del Distrito Federal	57
2.4.1 Reforma política de la Ciudad de México	59
2.4.2 Constitución política de la Ciudad de México	71
2.5 Estado de México: Constitución política del Estado de México	74
Capítulo 3	
3 Dinámicas y problemáticas metropolitanas en la Zona Metropolitana del Valle de México	79
3.1 ¿Qué es una Zona Metropolitana?	80
3.2 Repaso breve: proceso de metropolización en México	83
3.3 Las metrópolis actuales: conformación actual de la zona metropolitana del valle de México	85
3.4 Problemáticas urbanas de la zona metropolitana del valle de México	93

3.4.1 Uso de suelo y vivienda	94
3.4.2 Inseguridad	95
3.4.3 Contaminación y cambios climáticos	97
3.4.4 Transporte y movilidad	99
Capítulo 4	
4 Avances y perspectivas de un gobierno metropolitano: movilidad uno de los grandes retos	105
4.1 Comisión de desarrollo metropolitano ciudad de México VII legislatura	106
4.2 Comisión de asuntos metropolitanos estado de México LIX legislatura	124
4.3 Como eficientizar la movilidad en la zona metropolitana del valle de México por medio de un gobierno metropolitano (gobernanza en redes)	129
Conclusiones	147
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	159

INTRODUCCIÓN

Hoy en día requerimos de gobiernos con ciudadanos más participativos e involucrados en problemáticas actuales, requerimos que no sólo el gobierno sepa gobernar sino de ciudadanos que sepan involucrarse.

Para efectos de nuestro estudio nos situaremos en el contexto actual (2017), así como en el plano local, es decir la Zona Metropolitana del Valle de México (la cual está compuesta por Ciudad de México, Edo de México y Edo de Hidalgo), que es una de las zonas metropolitanas más imponentes no sólo de México, sino también de América Latina, esto es por su cantidad de población, su expansión demográfica y las actividades que se realizan y que al día de hoy no cuenta con un gobierno metropolitano que coordine y armonice las acciones implementadas para los individuos que la habitan.

Hoy en día, si bien existe un plano jurídico y político hacia lo que representa el fenómeno metropolitano, a nuestros días no se ha consolidado un gobierno metropolitano que trabaje en no sólo la creación de acuerdos entre entidades, sino más bien en la implementación de programas y acciones entrelazadas (es decir el involucramiento de gobierno, sociedad civil y privados).

Pues una de los grandes problemas que enfrenta la zona metropolitana del Valle de México, es la diversidad de partidos que la gobiernan, pues mucho se puede ver afectado el nivel de intervención metropolitana, pero ¿Realmente a nivel legislativo: Ciudad de México y Edo de México que tanto se involucran en las necesidades metropolitanas?, es pues entonces necesario que conozcamos a través de la mirada de nuestros representantes y los trabajos realizados que se hace en beneficio estas dos entidades para fortalecer y atender las problemáticas urbanas metropolitanas actuales. Queremos dar cuenta que mucho se debe a la falta de voluntad política o al mismo interés partidario que avanza muy lentamente para la realidad actual, es necesario entonces que poco a poco pero de manera más hermética se comience a tener una legislación unificada para comenzar a visualizar la gobernanza urbana con mirar a fortalecer lo metropolitano.

Es necesario entender que las ciudades grandes metrópolis son entes creados por los individuos que la habitan pues en ella convergen hoy día la necesidad de acumulación del capital es decir se vuelven lugares donde las grandes empresas se establecen para ofrecer productividad a las naciones, esto hace que los individuos migren a las grandes ciudades buscando encontrar no sólo empleo, sino también educación, salud y bienestar, sin embargo dentro de esto surgen externalidades negativas como la inequidad en el acceso a los servicios básicos, provocando con ello que una parte de la población comience a involucrarse en asuntos derivados de la delincuencia organizada.

Es pues necesario que los gobiernos, sociedad, sociedad civil y privados, busquen fomentar el desarrollo igualitario, teniendo acciones coordinadas entre municipios, estados y federación para poder articular los bienes y servicios para que llegue a toda la población.

Por lo tanto la presente investigación tendrá como pregunta general a resolver: ¿Es necesario que la Zona Metropolitana del Valle de México, visualice sus problemáticas sociales, económicas y políticas con una visión de gobierno metropolitano ya que actualmente se carece de gobernanza?

Se apela mucho a la importancia de gobierno metropolitano ya que se debe gobernar y administrar de otra forma a estas entidades que forman parte del Valle de México, no podemos pensar hoy día que situaciones como el transporte y la movilidad son un caso particular sólo de la Ciudad de México, pues en ella convergen personas y situaciones de habitantes del Edo de México así como de otros Estados.

El objetivo de nuestra investigación es: reconocer cómo es que la falta de un gobierno metropolitano entorpece la adecuada atención a las necesidades y problemas de la población que las habita (teniendo deficiencia en la gobernanza) Partimos del supuesto que la falta de voluntad política, interés partidario, y la legislación unificada ha imposibilitado que se establezca un gobierno

metropolitano, trayendo consigo la deficiencia las decisiones implementadas para la Zona del Valle de México.

Y nuestros objetivos específicos serán:

- Explorar los conceptos que nos ayuden a entender la dinámica de un gobierno metropolitano.
- Enunciar como es el marco jurídico y político del tema metropolitano a nivel federal y local.
- Describir las principales problemáticas metropolitanas a las cuales nos enfrentamos.
- Analizar la visión de los representantes políticos en materia metropolitana, y que tanto se ha realizado para establecer una autoridad metropolitana.

Para lo cual utilizamos variables como: ¿Qué es la gobernanza? ¿Qué es la gobernanza en redes?; con esto queremos dar cuenta del nivel de interacción que se requiere, para entonces entender otra variable; el Gobierno Metropolitano, por igual de estas se desprenden algunas significativas: ciudad, metrópoli, zona metropolitana, problemáticas metropolitanas, metropolización, movilidad, lo que nos ayudará a comprender y entender la dificultad del tema tratado.

Consideramos que actualmente si bien existe el aporte teórico y algunos avances al tema de gobierno metropolitano, aún falta un plus que darle por parte de los gobiernos que actualmente nos rigen pues mucho se ha quedado en convenidos o acuerdos, imposibilitando la creación de algún gobierno metropolitano que intervenga y armonice las problemáticas y necesidades de los Estados Metropolitanos.

El tipo de investigación es de tipo descriptivo para entender cómo es que se vive la realidad del fenómeno metropolitano, el tipo de datos utilizados son de tipo cualitativo ya que la presente investigación está basada en entrevistas realizadas a los Diputados miembros de la comisión de Desarrollo Metropolitano de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, así mismo tuvimos que apoyarnos

en datos proporcionados por la Plataforma Nacional de Transparencia en el sentido de conocer los convenios realizados entre entidades, así como las iniciativas realizadas por los diputados de la comisión de Asuntos Metropolitanos del Congreso del Edo de México, a partir de esto es como estructuramos nuestra investigación en cuatro capítulos.

Los cuales serán ejes rectores 4 preguntas que se desprenden de la pregunta general.

El primer capítulo corresponde al aspecto teórico de nuestra investigación buscando conocer ¿Qué es un gobierno metropolitano y que elementos nos ayudan a entenderlo? por tanto se menciona ¿Qué es la Ciudad?, ¿Qué es una metrópoli? y ¿Qué es la Gobernanza? por igual rescatamos que tanto ciudad y gobernanza son conceptos que no están aislados. Para finalmente contextualizar y describir ¿Qué es un Gobierno Metropolitano? con el fin de entender a qué nos enfrentamos.

En el caso del segundo capítulo nos preguntamos ¿Cuáles han sido los avances jurídicos y políticos en materia metropolitana para la Zona del Valle de México? es decir se presenta los avances jurídicos y políticos que a nivel federal y local se ha legislado en materia metropolitana, es necesario conocer el esquema de trabajo del gobierno mexicano para actuar en el ámbito metropolitano, por igual trataremos de manera breve lo que aconteció con la Reforma Política del Distrito Federal, una discusión que ha llevado más de 10 años y que por fin culminó en una Constitución Política para la Ciudad de México, en este tema se rescata la importancia de intervenir en lo metropolitano.

El tercer capítulo buscamos conocer ¿Cuáles son las principales problemáticas urbanas que se desarrollan en la Zona del Valle de México? esto para entender las necesidades urgentes que estamos expuestos los que habitamos la metrópoli, por tanto se desarrolla un aspecto importante en primer lugar como lo es la definición de la Zona Metropolitana, ¿Qué es? ¿Qué la caracteriza? ¿Qué la hace diferente del resto? para que teniendo esta idea, describamos ¿Qué es la Zona

Metropolitana del Valle de México? y ¿Cómo está conformada?, es decir qué Estados, municipios, delegaciones, población, nivel socioeconómico y variables la conforman y detectar por consiguiente las problemáticas más comunes que se presentan como son: contaminación y cambios climáticos, uso de suelo y vivienda, transporte y movilidad, inseguridad, queremos dar cuenta también que estas problemáticas no están aisladas y que una depende la otra, es decir para que exista una se debe desarrollar y fomentar la otra problemática.

En el caso de nuestro cuarto capítulo se presenta nuestra investigación descriptiva, para la cual tendremos ejes principales reconocer ¿La Zona del Valle de México está preparada para enfrentar un gobierno metropolitano, que visión tienen nuestros representantes políticos? y ¿Qué le hace falta a la zona metropolitana para establecer un gobierno metropolitano? por tanto se tendrá el resultado de las entrevistas realizadas a los diputados o bien la información presentada por Plataforma Nacional de Transparencia, con dichos datos queremos dar cuenta de la perspectiva que tienen nuestros representantes en materia metropolitana, ¿Qué tanto están interesados en este tema?, ¿Qué han hecho para trabajar en conjunto entre comisiones? (Ciudad de México-Edo de México) y ¿Qué tanto hasta el este año (2017) han trabajado? y ¿Qué han propuesto para mejorar y comenzar a visualizar un posible escenario de un gobierno metropolitano?. Con base en todo lo anterior podemos presentar una pequeña propuesta; la cual está encaminada a resolver un problema en conjunto y que preocupa y ocupa a todos los habitantes de la zona metropolitana y es el transporte y movilidad, es un tema muy preocupante, desafiante y necesario ya que como habitante requerimos de un mejor sistema de transporte el cual nos permita abatir también el problema de la contaminación atmosférica, el uso del suelo, de la inseguridad, y por lo tanto planteamos de manera urgente que tanto el Gobierno de la Ciudad de México como del Edo de México comiencen a trabajar en proyectos en conjunto para mejorar, ampliar, diseñar políticas sustentables para un sistema realmente eficaz (pese a las desmejoras es el más sustentable) el Sistema de Transporte Colectivo Metro: El Metro en nuestros días sigue y seguirá

siendo la columna vertebral de la zona metropolitana, sin él, el caos en la metrópoli sería aún más alarmante.

Por último tendremos las conclusiones donde daremos nuestro punto de vista y lo que se aportó con dicho tema.

Haciendo un balance sin duda lo que se requiere es que los gobiernos comiesen a trabajar de manera conjunta en las necesidades metropolitanas, actualmente no existe una autoridad metropolitana, ni un parlamento metropolitano, y tampoco un gobierno metropolitano, lo que existe es la voluntad política para llevar a cabo estos convenidos, así como la esporádica creación de consejos metropolitanos que al día de hoy no han conseguido realmente tener una permanencia, vinculación e impacto metropolitano.

La solución si bien es una coordinación metropolitana, se requiere de un esfuerzo mayor para poder avanzar un poco más rápido y contar con la participación no sólo del gobierno, sino de la sociedad, sociedad civil y los privados que nos ayuden a contar con un esquema de gobernanza urbana, con mirar a fortalecer un gobierno metropolitano. (Llamémosle aquí una autoridad que coordine los asuntos metropolitanos, tenga poder vinculatorio, capacidad de decisión y actuación donde como ya lo dijimos estén involucrados todos los sectores de la sociedad).

Es pues entonces también no sólo la voluntad política, sino también la voluntad de la sociedad para fortalecer este modelo metropolitano, es necesario y urgente establecer pronto mayores acuerdos, mejorar la legislación en estas entidades y unificarla para comenzar a crear mejores y más firmes senderos donde transitar.

Por consiguiente es sin duda conveniente llevar a cabo esta investigación porque nos permitirá conocer que si bien existe el marco jurídico hacia lo que representa el tema del fenómeno metropolitano, debemos conocer que tanto nuestros representantes políticos realmente lo están llevando a cabo y que tantos retos urbanos aún persisten pues si bien mucho se hace en lo teórico sabemos que lo que realmente se lleva a la práctica es poco.

Debemos concientizar no sólo a los representantes políticos, sino también a la ciudadanía en que es necesaria su participación urgente en este tipo de temas, es necesario dejar de lado ciudadanos que esperan en todo momento dádivas, es necesario volverlos sujetos proactivos en la resolución de sus necesidades.

Estamos ante retos urbanísticos cada vez más complejos sin duda alguna, saber gobernar las ciudades metropolís y contar con ciudadanos que saben cómo involucrar.

CAPITULO 1

1. Ciudad y Gobernanza

El objetivo del presente capítulo es que a través de la mirada de diferentes autores reconozcamos la importancia que guarda la ciudad en las sociedad hoy día, es decir, debemos apreciar su carácter complejo y dinámico, de un total abandono de lo que se consideraba rural, dando paso a una dinámica de carácter diverso para los individuos que la habitan.

Las ciudades se expanden en sus propios límites y población, la lógica económica del mercado crea y asienta las ciudades centrales volviendo éstas dominantes en la creación de empleos, infraestructura y servicios creando así las grandes metrópolis.

Posterior a esto enunciaremos el término de Gobernanza, dicho concepto sin duda alguna se vuelve importante en las sociedades modernas por su defensa al involucramiento necesario y primordial en los asuntos del gobierno con la sociedad es decir, es necesario el consenso, interdependencia, la red basada en la relación gobierno y sociedad en la toma de decisiones.

Para que después de haber abarcado dichos conceptos entendamos si existe alguna relación entre ambos. ¿Pero por qué relacionarlos?, pues bien encontramos importante mencionar lo esencial de cada concepto para entender que los dos se vuelven indispensables, uno con el otro, en el ámbito del ordenamiento, mejoramiento de aquello que se vuelve primordial en el quehacer de las ciudades, es decir la gobernanza ayuda a este orden.

Por tanto esta red compleja de interrelaciones sociales cambiantes que han abandonado lo rural, nos ponen en cuestionamiento los cambios en las formas de gobiernos metropolitanos y es esencial entonces conocer también como se ha desarrollo el fenómeno metropolitano en nuestros días.

1.1 ¿Qué es la ciudad?

Empezaremos por definir ¿Qué es la ciudad? desde el punto de vista de algunos autores, para así tener un panorama más completo de dicho termino.

Uno de los autores que sin lugar a dudas ha llamado mi atención en como describe la ciudad es sin duda Alfonso Iracheta quien menciona:

“La ciudad se ha convertido en el espacio permanente y mayoritariamente de asentamiento de la población: es el lugar donde ocurre la mayor parte de los hechos que van conformando la historia de las sociedad: la ciudad ha sido el punto donde se concentran las actividades humanas más importantes y donde se construye la cultura, tendiendo de manera muy acelerada, especialmente durante los dos últimos siglos, al abandono del espacio rural.” (Iracheta:2009,37)

La ciudad es un paradigma de carácter histórico, que va transformándose con el paso de la realidad humana, es el final de una dimensión rural a una urbana, donde la aglomeración de la población se hace presente para crear un nuevo capítulo en la historia de las sociedades.

Pues bien, siguiendo este orden de ideas, no podemos quedarnos sólo con un concepto de ciudad, por lo tanto necesario hacer mención de diversos autores.

Patiño (2011) afirma “La ciudad es una organización socio económica resultado de la especialización del trabajo de sus habitantes; espacio público; una localización o foco de actividades y flujos que se producen en el espacio; nodo de redes de transporte y comunicaciones que facilitarán la accesibilidad e interacción entre ella y los fenómenos situados en el espacio circundante” (p.11).

Para Patiño la importancia y relevancia de las ciudades recae en el paradigma económico, una ciudad, puede llegar a convertirse en un monstruo o pilar de la economía, pues es capaz de modificar y alterar aquello que lo rodea sobrepasa sus propios límites creando así una forma compleja y diversa de la vida económica de la sociedad.

Pues bien hemos rescatado el aspecto histórico y económico que revelan la importancia de la ciudad.

Ahora bien, también descubrimos el peso cultural que tiene la ciudad sobre los individuos para esto Ana Helena Treviño nos ilustra mejor “Hablar de ciudad es remitirse, en un primer término, a sus multitudes, complejo espacial donde coexisten muchas ciudades, grupos urbanos diferenciados por sus habitantes y costumbres, formas territoriales que se distinguen por su equipamiento, servicios, funcionalidad y calidad de vida. Ahí se entrelazan actividades procesos demográficos y conformaciones socioculturales que convergen y permiten la subsistencia de lo local con lo metropolitano”. (Treviño:2012,13).

Es decir, en la ciudad coexisten tal vez múltiples de sociedades diferenciadas: en costumbres, hábitos, es decir, formas de vida donde se entrelazan la necesidad de supervivencia.

La ciudad es un espacio donde se observa, se descubre que las formas de supervivencia son múltiples, pero todas con un mismo fin la subsistencia hacia lo nuevo urbano.

Como bien lo reconoce Tamayo (2003) “La ciudad, entendida más bien en su expresión espacial pública, es el lugar de la afirmación del ciudadano, ahí donde se reconcilia, por otro, la justicia social (...) La ciudad se construye por espacios públicos y privados, diferenciándolos entre sí, que se confrontan a veces, que se conectan con frecuencia. La ciudad es por excelencia espacio de ciudadanía, pero más que nada es producto de su ejercicio cotidiano. La ciudad expresa una o muchas identidades como resultado de la práctica social, cultural y política de sus habitantes. Al mismo tiempo, se configura como el mejor espacio para el desarrollo de sus habitantes, de sus ciudadanos el ámbito de convergencia del pensamiento universal y de la acción social. (p.118).

“Lugar de afirmación del ciudadano”, este enunciado tiene un peso muy importante para la vida del individuo, la responsabilidad que implica volverse ciudadano, nos

habla de corresponsabilidad con su gobierno, es decir nos volvemos sujetos políticos con capacidad de decisión.

Es también un lugar de convergencia de identidades, como lo resaltaba Treviño, es un lugar donde se vuelve acción social basada en la supervivencia, buscando así la modificación a pensamientos, hábitos y formas de vida social.

Ahora bien un concepto muy completo de ciudad es lo que Patricia Ramírez nos ilustra, ella configura aspectos que otros autores antes presentados nos enuncian, pues bien tenemos que para Ramírez (2010) “Las ciudades son procesos y son espacios de lugares donde se realizan múltiples encuentros, intercambios y relaciones entre personas desconocidas y entre agentes diferentes incluso opuestos. En la actualidad hablar de ciudad alude a un espacio urbano complejo de dimensiones inabarcables que se particulariza en lugares y trayectorias donde transcurre la experiencia cotidiana de individuos y grupos sociales muy diversos. Los procesos, actores y prácticas sociales que hacen y rehacen la ciudad generan formas sociales y simbólicas distintas e incluso incompatibles en comunicación, interacción, vida pública y organización social. Estas formas no se limitan a los lugares en los que se produce, sino que se entrelazan con otras localidades próximas o lejanas. La ciudad concebida como espacio social -urbano, político, cultural y económico- donde confluyen la diferencia y se construyen la ciudadanía es el contexto en el que se generan lazos de pertinencia, formas de civilidad, de sociabilidad, de cooperación de conflicto por los derechos y disputas por el acceso a los recursos de la sociedad. (p.56)

Lo impersonal con lo personal es el aspecto social que se destaca en las ciudades.

La ciudad como bien lo enmarca Treviño son espacios diferenciados, o como bien nos menciona Ramírez dimensiones in-abarcables: individuos y grupos sociales diversos. Al igual que Tamayo para Ramírez la ciudad es el espacio de creación de la ciudadanía.

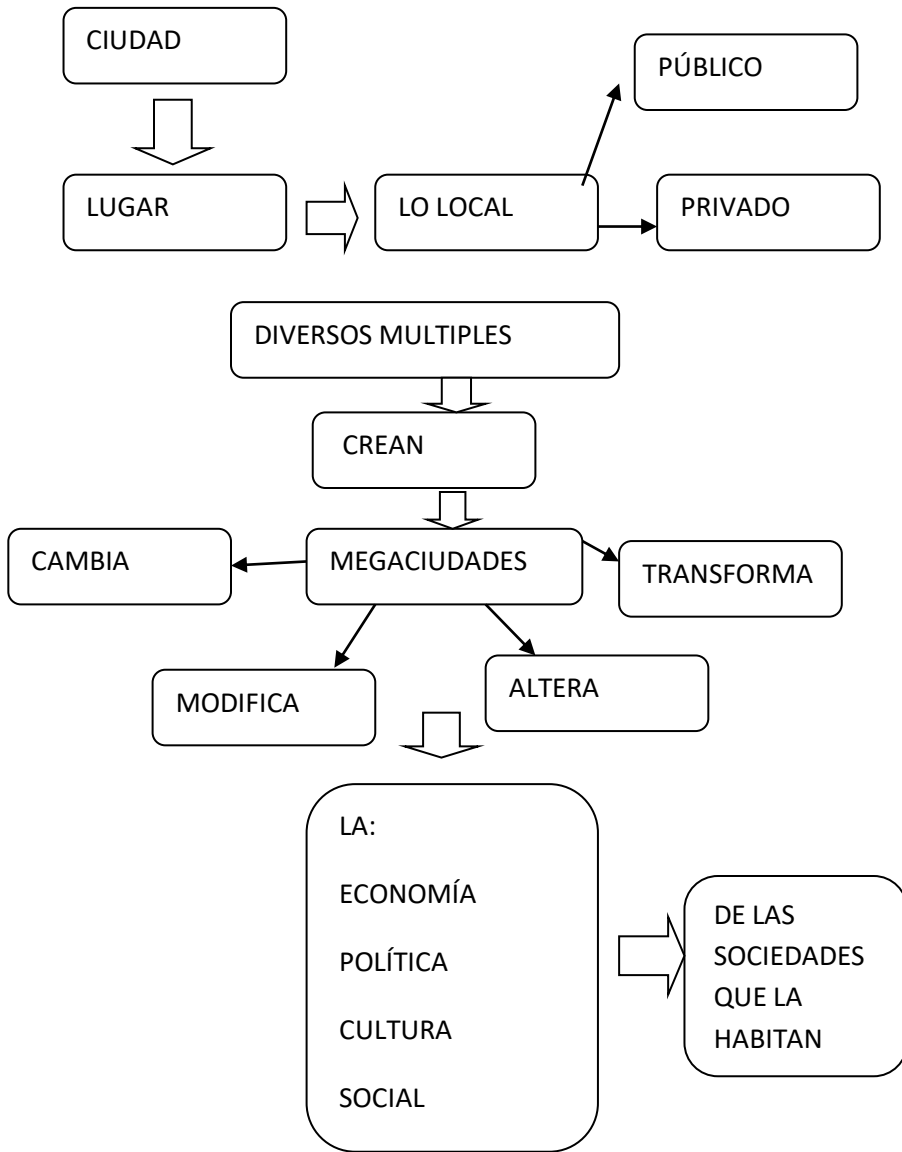
Pues bien tenemos que la dinámica social se vuelve eje central en la resolución de necesidades básicas, que queremos decir con esto: el individuo tiene que verse afectado por otros para que la sociedad se una y consense formas y estilos de vida.

Ahora bien para Patricia Ramírez existen dos conceptos los cuales a partir de lo definido, la ciudad: de lugares y mega ciudad, para lo cual tenemos:

“La ciudad vivida como espacio de lugares conduce a pensar en el significado de lo local en la vida social. Lo local es un tema que en las últimas décadas cruza el debate sobre los problemas políticos, sociales, culturales, económicos, urbanos y ecológicos de escala regional, nacional y mundial que convergen en la ciudad e influyen en las prácticas sociales, en las condiciones de vida y en la calidad de los lugares. El concepto de localidad y de comunidad como lugar geográfico con fronteras definidas donde habitan grupos sociales y distintos se ha transformado (...) los nuevos procesos urbanos han alterado el significado del espacio local y del lugar en las trayectorias de vida de la gente, sobre todo en las grandes ciudades. (Ramírez: 2010,67).

Para la autora la Megaciudad “Se encuentra estructurada a través de un complejo entramado de lugares, redes sociales, interacciones y actividades locales y mundiales, de flujos de población, de capital, de comunicación de información y de imágenes.” (Ramírez: 2010,69).

Para Ramírez es importante tener en claro que una ciudad es un lugar donde convergen diversos lugares donde se transforman día con día por la dinámica de sus individuos, con base en lo anterior podríamos generar el siguiente esquema:



Cuadro 1: Elaboración Propia, a partir de la lectura de Patricia Ramírez 2010

Lo diverso y cambiante es lo que caracteriza a la ciudad, para Ramírez una ciudad se convierte en muchos lugares donde se vive en forma acelerada y cambiante para entender que es lo que pasa en ella es no sólo estudiarla, sino también vivir en ella.

Marta Rizo comprende que “Comprender el entorno urbano, la ciudad, requiere en la actualidad una mirada abierta, no debemos abordar el espacio urbano sólo como la dimensión física de la ciudad, sino que es fundamental incorporar la experiencia de quienes la habitan en ella. Y esta idea se complementa con las experiencias de vivir en una ciudad que son muy diversas y dependen de las

expectativas, los logros, las frustraciones de los sujetos. Raymond Ledrut ya apunto que la ciudad “no es una suma de cosas, ni una de estas en particular, tampoco es el conjunto de edificios y calles, ni quiera de funciones, es una reunión de hombre que mantienen relaciones diversas (Ledrut: 1974,24)” en (Rizo: 2012,59).

Las ciudades no sólo se deben abordar por el ámbito de las problemáticas de infraestructura, sino también se deben ver desde lo que se crea a partir de la mirada de los individuos que la habitan.

Los individuos que habitan en ella crean una historia de su propia ciudad, de su propio lugar, es pues importante que a quienes interese estudiar a la ciudad, también lo hagamos desde como la viven y como la piensan los que la habitan.

En otro orden de ideas y continuando con Martha Rizo (2012) menciona que: “Los estudiosos de las ciudades, igual que los ciudadanos que la habitan, se encuentran hoy con un espacio urbano que da lugar a indeterminaciones y ambigüedades (...) como espacios urbanos, las ciudades facilitan la emergencia de nuevas formas de interacción, diálogo, o conflicto: se rigen, por tanto no sólo como escenarios o prácticas sociales, sino como espacios de organización de las experiencias diversas de quienes la habitan”. (p.59).

Desde la perspectiva social, la ciudad es un espacio lugar donde al generarse diversas formas de integración social se crean maneras diversas de interrelación.

Es decir entendemos que la ciudad es un espacio complejo de la integración de la sociedad, esto lo podemos comprobar con las diversas posturas antes presentadas.

Todas las definiciones anteriormente expuestas nos ayudan a entender y comprender lo que la Ciudad representa para los individuos, ahora bien es importante resaltar que Rizo García en su artículo “Habitus, Identidad y Representaciones Sociales” nos describió lo que anteriormente expusimos y por

igual hace una lista de categorías de lo que representa la ciudad, de acuerdo a Josep Ramoneda (1998):

CAMBIO	PLURILIDAD
NECESIDAD	LIBERTAD
COMPLEJIDAD	REPRESENTACIÓN
SENTIDO	TRANSFORMACIÓN
SINGULARIDAD	CREADORA DE SENTIDO
SIMBÓLICO	

Grupo de Ideas 1: Elaboración Propia a partir de la categoría de Josep Ramoneda

Éstas categorías nos ayudan a comprender lo complejo que se vuelve la ciudad, y sus elementos que son necesarios para poder entenderla; pues representa un cambio constante donde hay pluralidad en las necesidades y complejidad en las mismas, volviéndose una representación con sentido y libertad de los individuos creando así sentido y simbolismo en la vida de quienes la habitan.

Es por eso que ciudad se vuelve un centro no sólo de poder económico, sino también político, cultural y social ya que la misma sociedad así la ha creado, a su imagen y semejanza. Una ciudad con oportunidades pero que a la vez son pocas si contéplanos el nivel de población existente, con desarrollo de tecnología pero que muchas veces daña el ambiente, con leyes, reglamentos que permiten tener una interacción y participación en los asuntos de gobierno, pero individuos que tienen un desencanto por su propio gobierno. Son muchos factores buenos pero también hay contrapartes, sin embargo pese a todo esto la ciudad sigue siendo un lugar ideal para vivir hoy día.

La ciudad no es lineal es un alteración producto de las sociedades que la habitan.

Después de haber expuesto todos estos autores me queda claro que la ciudad es una red compleja de interrelaciones sociales, políticas, económicas y culturales que ha construido la humanidad.

Lo subjetivo y objetivo, particular-colectivo todo es un constante cambiante, es pues un gran invento de la sociedad moderna.

1.2 ¿Qué es una metrópoli?

Como bien lo exponíamos anteriormente las ciudades” no son lineales son una alteración producto de las sociedades que la habitan”, esto ha provocado una pérdida paulatina de lo rural transformándose en urbano.

Es necesario entender como bien lo menciona Alfonso Iracheta que “a partir de la segunda mitad del siglo XX, se acelera el proceso de urbanización y aparecen las metrópolis caracterizadas por un centro urbano que se expande y conurba con otros de menor tamaño, ocupando diversas jurisdicciones político-administrativas” (Iracheta: 2009,37).

Con el aumento desmedido de la población, la industrialización a nivel mundial y el modelo económico implementado, las ciudades se ven rebasadas por las economías a escala, expandiendo su nivel de dominio y generando ciudades centrales, creando así las metrópolis (es decir población con más 50 mil habitantes)

Tal vez definir ¿Qué es una metrópolis? puede llegar a presentar “dificultades por ser unidades socio-espaciales fragmentadas por las divisiones político-administrativas” (Iracheta: 2009,42), pero también podemos entenderla desde cómo se fueron formando éstas.

Algunas de las características, elementos o atributos de la metrópoli nos pueden ilustrar Alfonso Iracheta, teniendo las siguientes. (Iracheta: 2009,48)

- Centro de preeminencia económica, realiza múltiples funciones.

- La metrópoli constituye una extensión territorial que incluye la ciudad central y el área urbana continua.
- La metrópoli ocupa frecuentemente parte del territorio de varias circunscripciones político-administrativas, sin embargo existen casos en los que la magnitud de población y actividad económica que se asumen para una metrópoli se concentran en una sola jurisdicción político-administrativa.
- La metrópoli expresa la oportunidad de avanzar más rápidamente en el desarrollo social y económico, al contar con elementos para la generación de externalidades positivas derivadas de la propia concentración.

Para entender este fenómeno debemos remitirnos a la Revolución Industrial (siglo XVII y XVIII) donde está se va a ir caracterizando por uso de máquinas y del ferrocarril, todo esto generó una gran transformación económica, lo que suscitó que las ciudades se volvieran industriales es decir: favorecían la acumulación capitalista: la mano de obra se especializó y se favoreció la construcción de infraestructura y equipamiento humano, trayendo consigo entonces centros urbanos de gran poder no sólo político sino también económico pues una de las grandes ventajas que traía consigo esta situación era que: la localización y concentración de la población y actividades humanas se estaba situando en la zona centro de las ciudades (Marquina,2015).

Aparece entonces lo que se conoce como economías de escala (es cuando una empresa adquiere un gran nivel de producción lo que propicia que sus costos por unidad sean menores, es decir a mayor producción menores costos).

Todo esto va a generar una gran ventaja económica por la aglomeración de las actividades económicas que se suscitan y se desarrollan en las ciudades centrales: ya que la disponibilidad de los insumos y servicios permiten un mejor funcionamiento en estas, además que el despliegue de la infraestructura urbana impacta en la competitividad de las empresas y territorios donde se localizan los mejores servicios, todo lo cual genera este proceso de metropolización. (Marquina,2015).

La acumulación del capital, las dinámicas socio-culturales y los flujos económicos han hecho de las sociedades, sociedades consumistas, sociedades que requieren de mejoras en los servicios básicos, trayendo consigo dinámicas y formas de relación social basadas en esta dinámica del mercado.

Las economías a escala trajeron y ampliaron este fenómeno metropolitano, es decir aglutinaron a la población en las grandes ciudades y expandieron sus propios límites geográficos, trayendo consigo la necesidad social, política y económica de atraer a la población a estas grandes urbes con el fin de la producción y distribución de bienes y servicios.

Por tanto como bien asegura Marquina (2015) las metrópolis son imanes para rentabilizar los capitales y atraer a la población que busca empleo, vivienda, recreación y servicios (p.185).

Pues estas grandes metrópolis son los escenarios ideales de acumulación de capital y de localización de nuevas inversiones, porque a menudo son los centros de poder político y económico, por considerarse áreas estratégicas para el desarrollo de las propias naciones.

El caso de la Zona del Valle de México, representa una metrópoli donde alberga a miles de individuos con gran interés en encontrar empleo, desarrollar una carrera profesional, encontrar mejorar en sus servicios básicos: agua, luz, suelo, transporte, recreación. Así mismo la hace el centro de los poderes de la unión lo que implica un desarrollo para la metrópoli, pero obviamente no podemos dejar de no decir que todo esto genera externalidades negativas, problemáticas sociales.

Problemáticas sociales que tienen que ver con lo desigual que llega a ser esta acumulación del capital y reglas del mercado internacional: es decir no todos obtienen los mismos beneficios (segregación socio-espacial), no todos obtienen las mismas condiciones de trabajo y de servicios básicos, muchos de estos viven en zonas altamente alejadas (zonas periferias) por no poder llegar a comprar un lugar donde vivir cercano a las ciudades centrales (por los altos costos que estas

adquieren), provocando con ello desplazamiento de los individuos trayendo entonces problemas de desempleo y acceso a la educación, que culmina en una serie de anomias sociales: como por ejemplo aquellos que cometen delitos, por considerarse ajenos a esta dinámica económica y volviéndose ajenos al impacto de las economías de escala.

Mucho se debe al factor que implica la intervención del gobierno en estos asuntos, ya que el trato se vuelve desigual provocando que las oportunidades sólo lleguen a unos cuantos, en la lectura Riesgos Globales del crecimiento Metropolitano de Ma de Lourdes Marquina (2015), nos deja esta reflexión.

Ante la aparente segregación y fragmentación política y administrativa que sufren las grandes metrópolis, se piensa realmente que acciones se tienen que implementar, una de las soluciones es la que se conoce como coordinación intermunicipal, está ayuda al ordenamiento de las grandes urbes que da sentido y clarifica actividades a desarrollar.

La coordinación intermunicipal de acuerdo a la tesis de Norma Karina Aguilar Villanueva “La coordinación metropolitana en la Zona del Valle de México”(2013) se da por:

1. La necesidad básica de gobernabilidad para estas grandes ciudades-metrópolis lo que hace necesario que la capacidad del gobierno sea acorde con las necesidades sociales.
2. Incremento de la población a nivel mundial, en territorios políticamente divididos pero integrados funcionalmente: es decir la dotación de servicios, atención a las problemáticas urbanas los hacen tener necesidades en común.
3. Formación de economías a escala es decir al ser lugares donde se concentran mayor población, y mayores servicios, las grandes empresas comienzan a invertir y establecerse en estas áreas creando mayores empleos, mejoras en los servicios básicos

4. Deficit en la atención de los asuntos metropolitanos es por lo tanto necesario crear esa gestión metropolitana (pero esto dependen de las características del sistema y cultura política) para llevarlo a cabo con base en el perfil del Estado.
5. Lograr esta coordinación favorece y ayudara al ordenamiento de las necesidades, problemáticas y asuntos metropolitanos que atender.

Los factores que influyen para que esto se realice

1. Establecimiento de convenios o acuerdos que facilitan el servicio y/o dotación de los servicios básicos.
2. Designación de autoridades y funcionarios las mismas autoridades que ya se encuentran, realizan las actividades siendo representantes de cada área o sector del gobierno ya involucrado
3. Recursos económicos provienen de los municipios y federación
4. Territorio en función del número de municipios que participan (con base en los convenios que previamente se establecen en el orden jurídico las entidades participan).
5. La voluntad política se deja mucho a este tipo de coordinación quedando todo con base en lo que se llegue a concretar en ese momento, no hay obligatoriedad en las acciones realizadas y todo pasa a ser buena voluntad en realizarlo.

Es necesario que ante la precariedad de las metrópolis se vea como una necesidad establecer una planeación y organización más adecuada, es necesario que los gobiernos sepan que es urgente no dejarse llevar por lo que le ofrecen organizaciones empresariales, por tanto es prudente que la sociedad se involucre así como la sociedad civil no sólo en la vigilancia de las acciones realizadas, sino también en el involucramiento de las decisiones, todo lo cual nos llevaría a tener una sana gobernanza urbana en estas grandes metrópolis.

1.3 ¿Qué es la gobernanza?

Definir a la gobernanza tal vez para la sociedad en general sea un concepto no muy común y no muy propio de entender y saber cómo se lleva a cabo. Sin embargo en el ámbito académico la gobernanza es un concepto que ha tenido múltiples investigaciones y que día con día enriquecen el saber humano.

Como primer término podemos citar lo siguiente Bassols y Mendoza (2011) indican: “La gobernanza es un procedimiento moderno en la tarea de gobernar, que se realiza por medio del diálogo, la negociación y el esclarecimiento de metas, fortalecidos por una comunicación política eficaz. Los actores principales provenientes de los sectores públicos o privados o también de la sociedad civil, se posicionan en el proceso de construcción de las políticas públicas. En principio. La gobernanza es una técnica para la realización de fines institucionales inducidos por medio del conceso y provistos (no siempre) de políticas públicas. Pensando en una versión foucaultiana, es una técnica de poder que implica afectar y ser afectado. Se prevé decir también que es un panóptico moderno que cumple una función disciplinaria (acatar, conceder, gestionar, acordar) dirigido a un colectivo multiforme de actores sociales. La gobernanza pone en relación (en un acto de ejercicio pleno del poder) saberes heterogéneos distribuidos en sus distintas escalas parciales, tales saberes son asumidos más bien como valores instrumentados que en su caso requieren ser puestos en sintonía para que puedan ser potencialmente útiles. La política del consenso que orienta y rige su ejercicio nace de esta voluntad de saber una norma sin la cual no es posible dialogar ni menos acordar. En última instancia la gobernanza es una ventada desde la cual puede observarse el ejercicio de una microfísica del poder (p.16).

Hablando propiamente de categorías de la gobernanza podemos mencionar lo siguiente: Moreno y Marquina (2017)

GOBERNANZA GLOBAL: Es un proceso continuo a través del cual los diversos intereses -que con frecuencia están en conflicto- pueden reacomodarse a fin de realizar acciones cooperativas para atender los problemas mundiales que rebasan

las fronteras de los Estados. Hace referencia a las nuevas formas de ordenamiento de la sociedad mundial a través del establecimiento de redes interorganizacionales en las que actores no estatales y organizaciones internacionales de base estatal participan activamente en la resolución de problemáticas globales, guiados por el principio de autoorganización, esto es, de autorregulación. Es necesaria una coordinación política basada en redes de actores públicos y privados capaces de coordinar acciones con el fin de lograr un resultado conjunto.

GOBERNANZA MULTINIVEL: Ofrece entender de qué manera un gobierno central y otros actores públicos y privados- gobiernos subnacionales, gobiernos locales, empresas y organizaciones de la sociedad civil- pueden interactuar en el diseño e implementación de políticas públicas

- Gobernanza Multinivel horizontal (se presenta entre agencias de gobierno y otros actores ubicados en el mismo o distinto nivel territorial o institucional, pero siempre mediante las redes políticas y sociales)
- Gobernanza Multinivel Vertical (reconoce que el gobierno nacional no puede implementar de manera efectiva estrategias sin trabajar de cerca con los gobiernos locales y regionales).

GOBERNANZA URBANA: Plantea la integración de diversas escalas territoriales e institucionales a nivel de áreas conurbadas, zonas metropolitanas y regiones metropolitanas, a la vez que propone la gestión transversal de los problemas urbano-ambientales y la constitución de nueva redes de actores, incluyendo al Estado, mercado y sociedad.

Saber gobernar no es una tarea fácil requiere no solo de conocer el espacio que se gobierna, sino también saber quiénes se encuentran dentro de ese espacio, es decir individuos que tienen necesidades particulares. Como Jonathan S. Davies lo cita “la tarea de gobernar consiste en movilizar y coordinar –el poder para- es

decir, la capacidad de actuar a través de redes que consisten en actores tanto gubernamentales como no gubernamentales.” en Bassols y Mendoza (2011)

Para los autores la gobernanza va más allá de un simple acto de establecer mandatos, es una técnica del poder donde el diálogo, negociación y esclarecimiento de metas se vuelven fundamentales para tratar de conseguir políticas públicas acordes con los sujetos que la necesitan. La gobernanza representa una oportunidad nueva de interrelación sociedad-gobierno, pues tiene entre sus objetivos inmiscuir a su comunidad para la formulación de políticas que sean acordes realmente con las necesidades que la sociedad presenta.

Para esto Iracheta nos hace mención de lo siguiente: “La gobernanza es una forma nueva y distinta de gobernar, en la que los contenidos, las formas, el léxico y la política en general, se adaptan a nuevas condiciones, entre las que destacamos el nuevo papel de la sociedad organizada y el de las políticas territoriales. ¿Qué caracteriza a la gobernanza? En primer lugar, la idea de red; en segundo, la idea de interdependencia; en tercer lugar, la idea de gestión y en cuarto lugar, la idea de participación social en la cosa pública. La gobernanza, de acuerdo a Pascal (2006), busca la construcción colectiva del desarrollo económico y social, así como del territorio y el ambiente, a partir de la gestión interdependencias entre los sectores de la sociedad y la participación del conjunto ciudadano”. (Iracheta: 2009,72).

Me parece sumamente interesante la postura de Iracheta al hacer mención de que la gobernanza es una nueva y distinta forma de gobernar, estamos hablando de una nueva sociedad que se organiza de manera más certera para fines particulares, hoy día no cabe duda que nos topamos con más organizaciones civiles que se agrupan para la resolución de una necesidad que se comparte. Hablamos incluso de que la misma sociedad organizada es quien gestiona la resolución de la problemática. La gobernanza entonces adquiere una importancia relevante para el desarrollo de gobierno-sociedad pues nos adentramos al esquema que presenta la participación ciudadana y social que permitirá crear

ciudadanos que se adentran en el conocimiento de su problemática social, consientes, capaces, informados, capacitados que ayudan a contribuir con el fortalecimiento del saber gobernar. Pues para Patiño (2014) “la transformación de la ciudad en actores colectivos no se puede dar en forma natural, hay que explorar éstas nuevas concepciones de Gobernanza” (p.40),

Ahora bien para la idea de Iracheta que la gobernanza es una red, tenemos lo que Jonathan S. Davies plantea “las estrategias de gobernanza en red van a contracorriente de las sociedades y evidencian todos los rasgos de la modernidad capitalista, las redes de los gobiernos son sólo otra instancia de las antiguas relaciones de poder en un disfraz nuevo (...) la gobernanza en red viene siendo una forma específica del proyecto hegemónico neoliberal impulsado por una serie de regímenes neoliberales.” En Bassols y Mendoza(2011)

Pues bien la gobernanza en red es una forma distinta de ejercer la dinámica del poder, para Jonathan S. Davies es una nueva forma y hasta moderna de organización social basada en el consenso e inclusión social.

Ahora bien para entender mejor este concepto tenemos lo que nos plantea Miguel Arturo Morales & Ana Lilia Banda “la gobernanza en red, su valor fundamental la confianza y en la cual todos dependemos de todos: las instituciones y dependencias de gobierno dependen de los ciudadanos y éstos de ellas, ambos de académicos y éstos de aquellos dos; las empresas de las propuestas de los académicos y de su implementación y legitimación por parte de los primeros, y en fin, la participación múltiple de actores, que de otra manera conduciría a un estado de gobernanza incompleto.”Morales, Banda y Flores (2012).

Estamos hablando propiamente de redes sociales y políticas las cuales se caracterizan por mencionar propiamente la integración no sólo de actores sino la misma disposición para entablar una relación. Tenemos entonces que:

REDES SOCIALES: De acuerdo a Stanley Wasserman y Catherine Faust (1994), integrada por actores sociales cuyas interacciones son vistas como interdependientes más que independientes, los vínculos y relaciones entre los actores son considerados como canales o flujo de recursos que se intercambian entre los miembros de una red, permite analizar estructuras sociales a partir de las relaciones entre los actores. (Marquina: 2009,10)

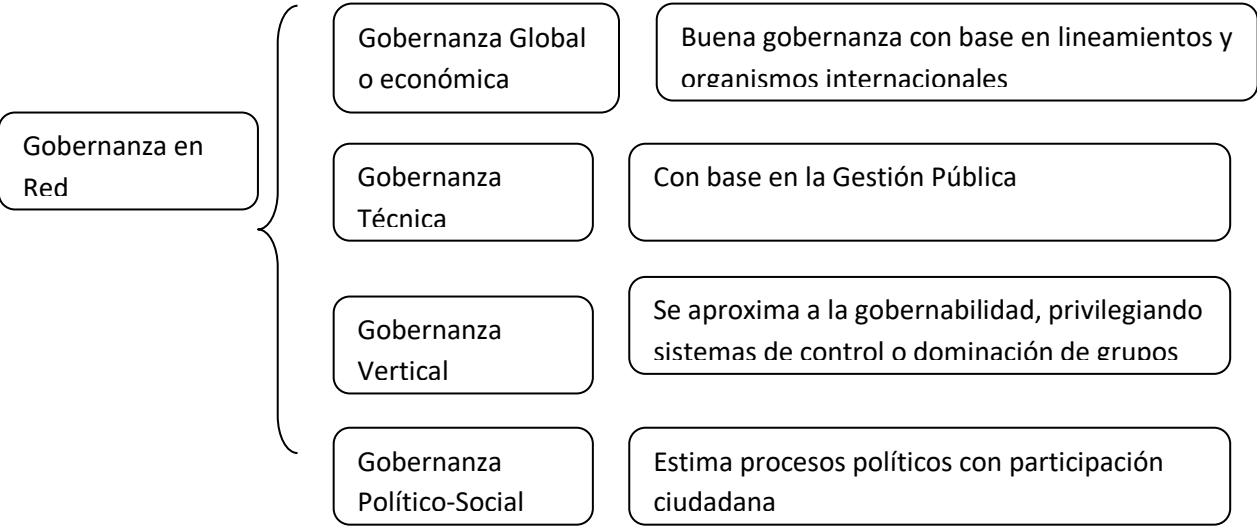
REDES POLITICAS: Se caracterizan por detectar problemas, formular y aplicar políticas, no existe a priori, un actor central o hegemónico que pueda extraer de sí mismo todos los recursos del poder, por lo que los actores sociales se ven en la necesidad de colaborar con otros para alcanzar metas colectivas a través del intercambio de experiencias la generación de confianza y el surgimiento de consenso y compromiso, previa creación de mecanismos de transparencia (Messner, 199) en (Marquina: 2009,11).

Pues bien “el análisis de las redes requiere de una coordinación, utilizando la noción de gobernanza nos permite entender mejor este puente social entre el establecimiento del orden social y la gobernabilidad democrática de una sociedad” (Marquina: 2009,12).

La diferencia no es del todo sustancial en sí mismas enmarcan la necesidad de cooperación y la intervención de nuevos actores, de nuevo orden social basado básicamente en las nuevas formas de intervención tanto de los gobiernos como la aparición de nuevos grupos sociales y privados.

Por tanto la gobernanza en red es como lo plantean estos autores tener confianza en lo que cada integrante del proceso creativo de las políticas públicas realice lo que le toque, conforme a sus funciones. Es sin duda una esperanza de que las acciones emprendidas se lleven a términos reales.

Para tal caso los autores Morales-Banda-Flores rescatan 4 tipos de gobernanza en red basada en este concepto:



Cuadro 2 Elaboración propia (con base en los textos de Morales-Banda-Flores)

Dicha clasificación nos muestra los nuevos paradigmas que surgen a partir de este concepto, cada categoría nos enseña los niveles de interrelación que se generan a partir de la aproximación que se tiene de la resolución de la problemática sociales, es decir cómo se va a resolver aquello que se pretende solucionar.

Con base en lo anterior podemos rescata el siguiente concepto de Martínez (2011) afirma que: “La gobernanza se plantea como una nueva forma de gobernar, caracterizado por las relaciones horizontales y por la búsqueda de equilibrio entre el poder público, sociedad civil, implicando una pluralización en la formación de decisiones públicas, diferente al modelo de control jerárquico, un modo más cooperativo en qué actores públicos y privados participan en relaciones mixtas.” (p.99).

Para María Fernanda Martínez al igual que Alfonso Iracheta la gobernanza representa un nuevo paradigma del ámbito social que busca crear nuevas relaciones sociales, buscando el consenso en las decisiones que se toman para el bien común, buscar el equilibrio como lo maneja Ramírez es sin duda buscar

justicia en las acciones emprendidas, donde tanto el gobernante como el ciudadano cooperen en su gobierno.

Pues no podemos dejar de lado que “La gobernanza implica, entre muchas otras cuestiones, el surgimiento de intervenciones o de actuaciones ciudadanas en asuntos públicos, que al menos a nivel de denuncia, con base en datos y fuentes serias, permitan incidir en la toma de decisiones de titulares de instituciones u órganos de gobierno, sujetos al control cívico y, más que a la razón, al juicio histórico de quienes construyen ciudadanía y legitimidad de instituciones de gobierno”. Morales, Banda y Flores (2012).

Hablamos de un gobierno de oportunidades sociales que le permite interactuar dentro de la vida pública, los autores mismos lo indican a través del refrán de que “cada pueblo tiene el gobierno que merece” para los autores Morales-Banda-Flores en la medida que los gobiernos permitan incluir a sus ciudadanos estos tendrán una mayor capacidad para afrontar con mejores estrategias la injusticia, la impunidad, la pobreza y la carencia de oportunidades, pues es importante tener “ciudadanos” capaces de presentar propuestas, fortalecer sus debilidades, crear espacios para la resolución de sus problemáticas, es una tarea en suma de un trabajo en conjunto.

Con base en todo lo anterior no podemos decir que gobernanza es una definición rígida es una manera de comprender que hoy en día falta mucho para esclarecer que es lo que realmente implica para las sociedades modernas, para muchos autores representa un reto de entenderla y se ve desde diferentes perspectivas.

Pues bien para el caso Luis Aguilar (2006) es un concepto bifronte es decir: “Por un lado, mira hacia al pasado oscuro de los gobiernos de la crisis y otras formas arcaicas de dirección social y marca su deslinde de esos modelos gubernativos desastrosos, por otro lado mira hacia el futuro perfil de la sociedad, cuyo funcionamiento es modelado por la presencia de nuevos sujetos colectivos, más

independientes e interdependientes en sus actividades e indica entonces el nuevo modo de gobernar que se ha ido configurando obligadamente en ese nuevo contexto social.” (p.80).

Dicho planteamiento para Aguilar enmarca dos caras el pasado y el futuro, ese pasado de crisis de los gobiernos, donde el involucramiento de la sociedad era un proceso complicado, y el ahora, donde contamos con más mecanismos es decir leyes, reglamentos, planeación, nueva literatura de lo que nos permite referirnos a nuevos sujetos sociales capaces de organizarse, capacitarse, formarse con base en una nueva interacción social.

Una nueva manera de gobernar, sin embargo no podemos dejar de lado ni pasar por alto, que el hecho de involucrar a los individuos en las acciones sociales, suele ser un proceso desgastante pues como bien se sabe en un espacio social como lo es por ejemplo, una ciudad, los miles de intereses que se presenta suelen ser diversos y complicados de homogenizar pues lo impersonal y subjetivo que suele ser convivir y vivir dentro de un mismo espacio millones de individuos con metas, objetivos diversos suele complicarse de alguna manera en algún momento de este nuevo paradigma llamado gobernanza.

Pero sin duda se espera que la gobernanza permita crear un verdadero cambio social, político, cultural y económico.

Para entender con mayor medida esto podemos decir que es necesario crear “Un consenso para entender a la gobernanza como la participación de la sociedad en las acciones públicas que le afectan de manera directa. En esta nueva acepción no se entiende a las autoridades y a las instituciones del Estado como a los únicos a quienes corresponde la ubicación autorizada de valores; gran parte de la literatura se centra en el papel de los actores y de las redes sociales en la consecución de las metas compartidas. Estas redes pueden ser instrumentales e interinstitucionales, pero también se espera que se basen en la confianza y la

reciprocidad que deben prevalecer en las relaciones entre Estado y sociedad.”
(Mette Kjaer 2004:4) en (Meyenberg: 2012,71).

Como bien lo planteábamos falta aún más literatura que nos ayude a entender con mayor claridad dicho concepto, pues a un sujeto común le puede parecer muy ajeno esto, igual le puede parecer poco creíble el hecho de que pueda participar en los asuntos de gobierno.

Yolanda Meyenberg nos rescata la importancia de este concepto teniendo como principales puntos los siguientes:

GOBERNANZA

- 1. Instituciones hacer más redituables**
- 2. Alternativa a la representación democrática**
- 3. Permite analizar las deficiencias en el diseño de las instituciones encargadas de resolver los problemas concretos de la población**
- 4. Vida cívica y de la participación de las organización no gubernamentales para dar vitalidad a la democracia, intervención continua de la sociedad en la índole pública**
- 5. Mayor inclusión social: capacidad para hacer uso de los derechos y prerrogativas que a la letra les otorga la ley.**

Grupo de Ideas 2: Elaboración propia realizado a partir de la Lectura de Patricia Meyenberg 2012

No cabe duda que la importancia de dicho concepto nos lleva a redefinir lo que entendemos hoy en día como un gobierno democrático, ya no es suficiente que exista el voto libre y directo, es necesario que se sigan creando los mecanismos que permitan a la población apropiarse de su vida pública para así llegar a una satisfacción real de las necesidades sociales, pues como bien nos resalta Luis Patiño: en el sentido que se considera a la gobernanza como un concepto transversal, la gobernanza se configura, de hecho, como una poderosa herramienta de la interdisciplinariedad y diálogo entre las diferentes perspectivas teóricas, el riesgo es que se empañe la gobernanza, a través de un énfasis excesivo de los cambios sociales y un uso político de la legitimación de las

relaciones desiguales de poder, la gobernanza difícilmente se convertirá, en el futuro reciente, en una teoría compartida por diferentes disciplinas, pero podría ser un vehículo de comparación y aprendizaje.”(Patiño:2014, 42).

Por tanto politólogos, sociólogos, como trabajadores sociales deben comenzar no sólo por describir y analizar las implicaciones de éste, sino también tratar de que la ciudadanía se lo apropie.

1.4 La ciudad y la gobernanza

Después de haber descrito ambos conceptos podemos tratar de entender y comprender si existe una relación directa entre ambos con un primer acercamiento nos damos cuenta que para que una ciudad funcione adecuadamente es necesario que exista en primer término gobernabilidad¹.

Sin embargo como hablamos de ciudad donde como bien nos referimos existen individuos complejos que buscan una forma de construir ciudadanía, tenemos que

¹ Para entender la gobernabilidad nos podemos referir a Alfonso Iracheta donde destaca “la gobernabilidad es la cualidad y la condición de estabilidad y duración en el gobierno surgido de unas elecciones; es la capacidad de la sociedad – y su gobierno – para atender las demandas, necesidades y expectativas de todos. Hasta tiempos recientes ha sido el gobierno el que se ha responsabilizado de manera directa y cuasi única de hacer efectiva la gobernabilidad (Iracheta: 2009; 64-64). La gobernabilidad es un tema de suma importancia que en un primer acercamiento permite rescatar a la sociedad en la toma de decisiones y sin embargo sigue siendo un tema desde esta perspectiva que solo le compete al gobierno así lo reafirma Luis Aguilar. “La cuestión de la gobernabilidad no se caracteriza sólo por su referencia a la probabilidad de la crisis gubernativa, sino porque también hace suya la premisa de que el agente central o único de la conducción social es el Estado, concretamente los poderes públicos y su provisión de servicios públicos”. (...)Es decir el asunto de la gobernabilidad es esencialmente asunto del gobierno, no de la sociedad. Asimismo el riesgo de la ingobernabilidad concierne directamente al gobierno” (Aguilar:2006;69 y 71). El asunto que atañe propiamente al termino gobernabilidad es una asunto propio del Estado, donde la sociedad marca su importancia en el nivel que el mismo gobierno soluciona sus demandas, sin embargo podemos dar cuenta que este tema tiende a ser cortado en relación al alcance que quisiera tener que es que en sí mismo la sociedad se involucre, para eso nos referimos hoy en día al término de gobernanza y las claves que este enuncia en relación a su posible efectividad en una sociedad civil.

hoy día sea la población quien decida e interroga sobre aquello que se ha vuelto una necesidad o problemática dentro de la ciudad.

Para lo cual nos referimos a la gobernanza:

- Es necesario que la población participe y se involucre en las acciones de gobierno
- Debe de existir participación social y ciudadana
- Debe hacer consenso, confianza
- Todo individuo involucrado en la toma de decisiones depende del otro

Es decir la gobernanza dentro de las ciudades tiene un papel primordial:

- Saber detectar y actuar en las necesidades y problemáticas
- Saber integrar a la población en la toma de decisiones (aún cuando la población es diversa)
- Reconocer que la ciudad es un espacio, localidad cambiante y que debe ajustarse a las nuevas necesidades.
- Saber reconocer los nuevos paradigmas y retos que enfrentan las sociedades modernas.

Un pequeño ejemplo que podemos dar es un ejercicio ciudadano que se realizó en la ciudad de México, llamado “Consulta sobre el presupuesto participativo”.

En dicha consulta se tenía que los propios ciudadanos de su localidad establecieron un diagnóstico de aquello que resultaba una problemática a atender, de aquello rescataban acciones y estrategias a seguir, así se podían tener varios proyectos de intervención donde la población votaría por aquel que resultara el más inmediato a resolver para que después el proyecto ganador, el gobierno a través de los ciudadanos lo pusiera en marcha.

Esto nos da un pequeño ejemplo de que existen acciones de gobierno que tratan de mezclar a la ciudadanía en las decisiones públicas (que tengan éxito, es un tema aparte) es pues sin duda alguna un ejercicio sumamente importante que se

genera en un espacio como lo es la ciudad donde vemos que la gobernanza se hace partícipe al consensar y generar confianza entre sus ciudadanos.

Por lo tanto este tipo de acciones nos hacen reconocer la importancia que tiene que la ciudadanía se involucre en las actividades de gobierno, para esto es necesario rescatar no solo al término de participación ciudadana, sino también al de gobernanza que nos hace aterrizar la importancia que tiene cada agente social en el papel de desarrollo de una política pública en particular encaminada a un desarrollo de un espacio social (ciudad).

Es pues un reto de este siglo, que exista gobernanza en las ciudades, un reto que día con día se extiende y amplía los espacios, los ciudadanos, la infraestructura, las formas de interrelación que se envuelve en un modelo económico complejo para una gran parte de la población que la habita.

1.5 Formas de gobierno metropolitano ¿Qué es un gobierno metropolitano?

El fenómeno metropolitano al que estamos expuestos día a día nos hace comprender y analizar varias cuestiones:

- No cabe duda que día con día aumentamos en el número de población, con un nivel de espacio cada vez más reducido.
- Lo que hace que el nivel de intervención sea incierto en algunos casos pues aún no cuentan con un esquema de intervención socio-política en la atención a las demandas de las entidades colindantes (caso particular Zona Metropolitana del Valle de México)
- Parece ser que uno de los factores más alarmantes para llevar a cabo el establecimiento de alguna autoridad metropolitana, es la falta de acuerdos políticos y los intereses particulares, que hace que esto a nuestros días persista y se normalice a tal punto de no concretar programas, proyectos,

reglamentos o leyes que indiquen de manera clara la unificación de las problemáticas y necesidades a atender

De acuerdo a la investigación realizada nos percatamos de algunas definiciones, así como las formas de intervención metropolitana.

Pues bien, podemos empezar con algunas ideas que nos menciona Ugalde-Vicente en “Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México” en dicho artículo hace mención a lo siguiente:

“La concentración de personas y de actividades es lo que vuelve complejas las tareas tradicionalmente adjudicadas a gobiernos locales. Se trata de realizar las funciones tradicionales, pero en este caso para un mayor número, problema nada trivial en un escenario de creciente escasez de recursos; asimismo se trata de atender la emergencia y expansión de otros fenómenos sociales. Asociados a esos nuevos y a los tradicionales fenómenos sociales que se presentan en las áreas metropolitanas, algunos de los retos más apremiantes de su gobierno se refieren al ordenamiento del territorio, a la movilidad y a los diferentes aspectos que se le relacionan. (...) Avanzar hacia la fusión de gobiernos de territorios contiguos (consolidación) o bien de permanecer en un esquema de no fusión (fragmentación) (Carmichael y Midwinter, 2000). En cuanto al debate sobre el modelo del poder público en un territorio metropolitano, la discusión plantea generalmente la alternativa entre un gobierno con mandato específico *versus* un gobierno con mandato general; y aún entre un gobierno electo *versus* un gobierno designado (Barlow, 1991).”²

Es decir, se está hablando de la alternancia de un gobierno local a uno regional, donde las tareas se vuelven cada vez más complejas por el número de habitantes, necesidades y tareas que se ven inmiscuidas en el área metropolitana.

² <http://www.redalyc.org/pdf/312/31222206.pdf> consultado el 09 de abril 2017 a las 5:00pm

La aparición de nuevos fenómenos sociales cada vez más complejos se vuelve primordial atender ya no a nivel local, sino más bien a una escala regional donde se visualice las problemáticas desde un punto de vista metropolitano, es por lo tanto que los gobiernos puedan fusionarse para concretar mejor las líneas de acción a seguir.

Pues bien otra idea que nos ayuda a entender qué es un gobierno metropolitano, la maneja la autora Abigail Rolón en su ensayo ¿Cómo gobernar las zonas metropolitanas de México?³ en el cual nos expresa: “Está basado en la funcionalidad económica de la zona metropolitana, así el área administrativa se empalma con el área que comprende su funcionalidad económica. Este tipo de gobierno asume un poder de toma de decisiones a nivel regional en ciertos sectores en los que goza de autonomía. La estructura institucional de este tipo de gobierno está construida sobre agencias multisectoriales. Las principales responsabilidades de la asociación multisectorial son la planeación del territorio, de red de transporte, y del desarrollo económico. La asociación se financia con contribuciones municipales y las transferencias del gobierno estatal”.

Abigail Rolón nos destaca la misma postura: la toma de decisiones en escala regional, pero también nos rescata ideas como las agencias multisectoriales que dichos gobiernos presentan esto es para la atención de las principales líneas de atención que se visualizan más a escala regional, se trata como bien lo indica la autora que las aportaciones no sólo vengan del gobierno municipal sino también del federal, estamos hablando de una gobernanza en redes es decir: municipal-estatal y hasta federal incluyendo también a la sociedad civil y las instituciones privadas en la atención de necesidades y problemáticas metropolitanas.

3

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:mSUQrrkcjeAJ:www.la.fnst.org/index.php/biblioteca-de-la-libertad/biblioteca-de-la-libertad-en-america-latina/item/download/18_a539d7632c047efde1aae0c4d8f56e8f+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx
consultado el 09 de abril 2017 a las 9:00pm

Este tipo de gobernanza requiere del involucramiento de diversos sectores de la sociedad para la obtención de los fines que se persiguen y sin duda alguna una gobernanza en redes es lo que requiere un gobierno metropolitano.

Pero podemos detenernos en este aspecto y rescatar que para Ugalde-Vicente existen diversos tipos de gobiernos metropolitanos destacando los siguientes: “cuatro tipos de entidades: *i*) de propósito general representativo (son los casos de Singapur, Beijing, Londres o bien, los gobiernos de los distritos metropolitanos de Bogotá o Quito); *ii*) de propósito especial representativo; *iii*) de propósito general no representativo (como en Santiago, gobernada por un intendente designado por el presidente de la República); y *iv*) de propósito especial no representativo (como es el caso de las comisiones *ad hoc* para la Zona Metropolitana del Valle de México Barcelona).”

Con dichos modelos tenemos una visión más clara de cómo son los gobiernos metropolitanos pues no debemos olvidar que cada uno presenta características distintivas, por el tipo de sociedad, territorio y de gobierno en que cada una se desenvuelve.

Siguiendo entonces este orden de ideas tenemos que “de acuerdo a diversas experiencias internacionales, la estructura institucional para gestionar las metrópolis puede contemplar (Marquina:2015,197).

MODELO SUPRAMUNICIPAL	CARACTERISTICAS
1. La conformación de un cuarto nivel de gobierno	El gobierno cuenta con una estructura de representación democrática tradicional. Sus gobernantes son electos para gobernar legítimamente
2. La creación de una autoridad metropolitana	Existe un espacio formal de deliberación sobre los asuntos metropolitanos y autoriza el presupuesto destinado a la metrópoli o megalópolis. La autoridad metropolitana cuenta con una estructura de gobernanza en donde la participación del sector privado es relevante. La ciudadanía participa a través de la presencia de expertos y organizaciones de la sociedad civil en el consejo metropolitano. A diferencia del gobierno metropolitano, la autoridad metropolitana carece de plena autonomía presupuestal.
3. El establecimiento de acuerdos de cooperación intermunicipal	Cooperación entre los municipios conurbados. Los convenios y acuerdos de colaboración que se establecen entre los municipios son de carácter sectorial e interinstitucional y son el soporte jurídico para la elaboración y ejecución de proyectos específicos que en su mayoría están relacionados con el desarrollo de infraestructura.

Sin lugar a dudas no podemos dejar de lado que el contexto (es decir dinámica de la población, el nivel de población, la cultura y la forma de hacer política) depende mucho de lo que se pretende establecer con cada forma de gobierno metropolitano, no es igual y nunca lo será para cada nación y por lo tanto no puede existir un modelo único e inequívoco de gobierno metropolitano.

Otro caso que podemos exponer simplemente para que quede un poco más claro la diversidad de formas de gobiernos metropolitanos es lo que nos habla Larry S. Bourne donde expone dos tipos de gobierno teniendo lo siguiente: (Bourne:1999).

MODELOS DE ORGANIZACIÓN POLÍTICA METROPOLITANA	CARACTERÍSTICAS
1. MODELO CONSOLIDADO O METROPOLITANO (METRO)	Existen gobiernos, servicios y organismos reguladores locales relativamente fuertes. Modelo cautelosamente más justo pues permitiría, pero no garantizaría –la distribución intermunicipal de recursos e ingresos. Las desventajas son la descentralización a nivel metropolitano tienden a ser evidentemente burocráticas, rígidas e inflexibles.
2. MODELO DESENTRALIZADO	Los gobiernos municipales mantienen su autonomía y autoridad y donde no existen gobiernos metropolitanos o autoridades con mandato popular. Supone tener más gobiernos locales porque estos gobiernos están más cercanos de la gente. Panorama político fragmentado es en efecto más eficaz porque permite diferentes niveles de provisión de servicios

Estos casos hacen mención específica al caso del gobierno en Toronto que nos deja ver la variedad de variables que se utilizan para dar atención a las necesidades que surgen y sobre todo nos habla de un nivel de organización mucho más estructural.

Para hacer mención de algunos ejemplos de gobiernos metropolitanos actuales podemos destacar los siguientes:

<p>GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO DE SANTIAGO</p>	<p>El Gobierno Regional es un organismo autónomo liderado por la Intendencia Metropolitana, que se encarga de la administración superior de la región, se preocupa por el desarrollo armónico y equitativo del territorio. Su principal labor es la planificación y la confección de proyectos que impulsen el desarrollo económico, social y cultural de la Región Metropolitana, tomando en cuenta la preservación y mejoramiento del medio ambiente y la participación de la comunidad.⁴</p> <p>ORGANOS DE GOBIERNO. 1 Intendente, 8 jefaturas y Consejo Regional</p>
<p>MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO</p>	<p>Es un órgano de gobierno que actúa como facilitador de los esfuerzos de la comunidad en la planificación, ejecución, generación, distribución y uso de los servicios que hacen posible la realización de sus aspiraciones sociales.⁵</p> <p>ORGANOS DE GOBIERNO: Alcalde, Vicealcalde y 2da Vicealcalde, 1 consejo metropolitano (21 concejales), comisiones (social, económica, territorial)</p>
<p>AREA METROPOLITANA DE BARCELONA</p>	<p>El AMB tiene como función la prestación de los servicios públicos en el área metropolitana de Barcelona a través de la implicación y participación ciudadanas y de la interlocución con los agentes económicos y sociales. La administración metropolitana también da soporte a la gestión de los ayuntamientos que forman parte de ella. Los órganos de gobierno del AMB se constituyen siempre después de las elecciones municipales, normalmente hacia finales de julio y su mandato es de cuatro años.⁶</p> <p>ORGANOS DE GOBIERNO: Alcaldes, 36 Concejales de municipios metropolitanos, 1 consejo metropolitano, 1 presidencia, vicepresidencia ejecutiva, vicepresidentecias (temas específicos) y junta de gobierno.</p>

Grupo de ideas 3: Elaboración Propia a partir de las páginas web consultadas

Un gobierno metropolitano estructurado y sectorial damos cuenta en estos tres tipos de gobiernos.

Pues bien entendemos que un gobierno metropolitano es la asociación de dos o más entidades jurídico-político y administrativas que por su característica geografica y demográfica comparten situaciones de interés.

Como bien nos recalca Larry S. Bourne hoy en día ante ciudades más competitivas, de mayor conocimiento, de mayor tecnología el debate actual sobre como reorganizar lo metropolitano nos pone en jaque, estamos hablando que un futuro próximo las ciudades estarán sobrepobladas y la capacidad de intervención si continua siendo local se verá mermada por la falta de intervención, necesitamos

⁴ <https://www.gobiernosantiago.cl/que-es-el-gobierno-regional> consultado el 10 de abril 2017 a las 5:30 pm

⁵ <http://www.quito.gob.ec/index.php/municipio/concejo-metropolitano> consultado el 10 de abril 2017 a las 6:50 pm

⁶ <http://www.amb.cat/es/web/amb/govern-metropolita> consultado el 10 de abril a las 9:00 pm

sin duda alguna el involucramiento de una gran parte de la sociedad para dar mayor cauce a las demandas, así como de la sociedad civil y los privados, hablamos como bien lo comentábamos de tener una gobernanza en redes capaz de involucrar a todos los actores que tengan que ver en la intervención de los asuntos metropolitanos.

Un gobierno así nacería de la necesidad de dar una atención adecuada y generalizada (menos particularizada) a las problemáticas que se comparten en territorios contiguos, como es el caso de la Ciudad de México y el Estado de México, dichas entidades se ven rebasadas por sus propios límites al compartir problemáticas que se vuelven parte de ambos territorios y que son necesarias de atender, no ya desde una perspectiva del gobierno local, delegacional o municipal, sino desde una visión contigua que está afectando el uno al otro.

Vemos administraciones latinoamericanas que han puesto en marcha gobiernos metropolitanos con una estructura administrativa, política y social para la atención de toda lo que representa el área metropolitana que atender, por tanto la Zona del Valle de México se ha visto rebasada por aspectos jurídicos de la misma Ciudad de México, y políticos es decir de diversidad de intereses partidarios lo que han afectado que se genere un cambio metropolitano.

Como bien lo menciona Alfonso Iracheta “México requiere transitar de formas de gobierno más modernas y acordes con la realidad social, y en el caso del fenómeno de metropolización, acordes también con la realidad espacial. De ahí que aparece en el debate nacional la propuesta de un gobierno metropolitano en el Poder Legislativo, para lo cual se plantea constituir congresos, asambleas o parlamentos metropolitanos para cada zona o región metropolitana ubicada en el territorio de dos o más entidades federativas o dentro de una entidad federativa.” Las condiciones y procedimientos a considerar son los siguientes:-El congreso, asamblea o parlamento metropolitano se creará cuando sea declarada la existencia de una metrópoli por el Ejecutivo Federal y constituida por ley por el Congreso de la Unión. (Iracheta: 2000,153)

-Asumirá las mismas funciones legislativas para las metrópolis adicionales que sean declaradas a nivel interestatal, conjuntamente con su o sus contrapartes de la o las entidades involucradas. (Iracheta: 2000,153)

-Cuando sea declarada una metrópoli dentro de una entidad federativa, se establecerá igualmente la constitución de un Congreso, Asamblea o Parlamento Metropolitano, para asumir las mismas funciones y atribuciones que el caso anterior. (Iracheta: 2000,153)

-En el caso de metrópolis interestatales, este espacio para legislar se integrará por diputados locales de los congresos estatales, asumiendo cada uno de ellos este encargo como parte de sus funciones legislativas normales. El número de legisladores deberá ser paritario y de acuerdo con la estructura partidista de los congresos. La paridad se fundamenta en la representatividad de los intereses de la entidad federativa para el desarrollo de la metrópoli (Iracheta: 2000,153)

Estas son pues algunas líneas de acción que Alfonso Iracheta propone para empezar a contar con un gobierno metropolitano (específicamente para México) necesidad que se vuelve cada vez más primordial si visualizamos las necesidades y problemas que se experimentan día con día en las metrópolis mexicanas. Como sociedad contamos con una diversidad de problemas tanto sociales, económicos, culturales, ambientales como políticos que no nos han permitido detenernos a pensar que mucho de lo que padece la zona metropolitana del Valle de México es compartida entre Estados, y por lo tanto hoy en día no está en la agenda pública la posibilidad de contar con un gobierno metropolitano, pues existen otros asuntos que resolver para la zona del Valle de México. Por tanto, se vuelve necesario que investigadores, analistas y profesionales no dejen de lado resolver qué líneas de acción se pueden comenzar a tener como bien lo menciona Iracheta para fomentar y crear estrategias de carácter metropolitano que sirvan realmente para dar solución a un problema que ya está y que será necesario trabajar.

CAPITULO 2

2. Aspectos Jurídico-Políticos de la Zona metropolitana del Valle de México

En el presente capítulo se hablará de la parte jurídica y política que atañe el asunto relacionado a la Zona del Valle de México en cuestión en que se ha avanzado por tratar de construir líneas de acción metropolitana, o bien un posible gobierno metropolitano.

Era pues importante describir en el primer capítulo qué entendemos por ciudad, ya que hablar de la Ciudad de México es referirnos a una de las ciudades más grandes del mundo entendimos que es importante, por el nivel de fenómenos sociales, políticos, económicos y culturales que emergen dentro de ella y cómo es que un aspecto hoy día relevante como lo es la gobernanza adquiere transcendencia en las ciudades, ya que nos habla del involucramiento de la sociedad en los asuntos de su gobierno.

Pues bien en primer lugar analizaremos qué se ha realizado a nivel federal pasando por el art.115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para que posteriormente podamos abordar La Ley General de Asentamientos Humanos y el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Posteriormente hablaremos a nivel local, es decir que tanto el Gobierno de la Ciudad de México y del Estado de México han abordado en sus leyes o reglamentos la cuestión metropolitana.

Con dicho capítulo pretendemos visualizar los avances jurídicos y políticos que tanto el gobierno federal como local han creado tal vez no para un posible gobierno metropolitano, pero si para tratar de atender las necesidades metropolitanas, por tanto al enunciar las leyes y programas locales y federales daremos una postura sobre qué tanto éstas nos ayudan a construir un posible gobierno metropolitano.

2.1 Base jurídica y política de la Ciudad de México y Estado de México en materia metropolitana.

A Continuación presentaremos el resultado de una búsqueda en materia jurídico y político de lo que se ha hecho a nivel federal y local en atención al fenómeno metropolitano.

2.2 NIVEL FEDERAL.

Cabe destacar que las leyes y programas parecen ser de poco alcance para lo que realmente necesita la Zona del Valle de México.

Como primer ordenamiento empezaremos por el lado federal: tenemos la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en ella se rescatan dos artículos.

2.2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁷

Artículo 115 fracción VI

Establece que: “Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la ley federal de la materia.”

Artículo 122

Dicho artículo ha tenido desde su creación 12 reformas la primera el 06-09-1929 y la más actual hasta hoy día la del 17-06-2014⁸, en dicho artículo nos hace mención sobre las facultades y competencias del congreso de la unión, el

⁷ http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_240217.pdf Consultada el 05-11-15 a las 3:00pm

⁸ http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum_art.htm Consultado el 05-11-15 a las 5:24pm

Presidente de la República, la Asamblea Legislativa, el Jefe de Gobierno y lo relativo al Tribunal Superior de Justicia.

En el apartado G) de dicha ley nos establece que para la eficaz coordinación de las distintas jurisdicciones locales y municipales entre sí, y de éstas con la federación y el Distrito Federal en la planeación y ejecución de acciones en las zonas conurbadas limítrofes con el Distrito Federal, de acuerdo con el artículo 115, fracción VI de esta Constitución, en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte, agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública, sus respectivos gobiernos podrán suscribir convenios para la creación de comisiones metropolitanas en las que concurren y participen con apego a sus leyes. Las comisiones serán constituidas por acuerdo conjunto de los participantes. En el instrumento de creación se determinará la forma de integración, estructura y funciones. A través de las comisiones se establecerán:

- a) Las bases para la celebración de convenios, en el seno de las comisiones, conforme a las cuales se acuerden los ámbitos territoriales y de funciones respecto a la ejecución y operación de obras, prestación de servicios públicos o realización de acciones en las materias indicadas en el primer párrafo de este apartado;
- b) Las bases para establecer, coordinadamente por las partes integrantes de las comisiones, las funciones específicas en las materias referidas, así como para la aportación común de recursos materiales, humanos y financieros necesarios para su operación; y
- c) Las demás reglas para la regulación conjunta y coordinada del desarrollo de las zonas conurbadas, prestación de servicios y realización de acciones que acuerden los integrantes de las comisiones.

Pues bien dichos artículos se intercalan poniendo énfasis en que si se lleva a diagnosticar una continuidad demográfica es decir zona conurbana o zona metropolitana es necesario actuar con base en comisiones en asuntos particulares (asentamientos humanos, protección al medio ambiente, transporte), donde dichas comisiones trabajarán en coordinación, donde haya aportaciones comunes y demás reglas que dichos artículos hagan mención.

Las facultades otorgadas por la constitución en materia metropolitana se queda corta con lo que sucede y se vive en la Zona Metropolitana del Valle de México, no nos habla de la unificación de un gobierno que sea la instancia ejecutora de políticas metropolitanas, hablamos en este plano porque tendría la ley máxima de la nación instruirlo.

Sin embargo deja que los gobiernos locales, si es que lo requieren realicen convenios que a su vez formar comisiones donde éstas serían las encargadas de ejecutar políticas y sin embargo no habla de alcances y límites de dichos convenios.

Sin duda alguna si bien es un apartado pequeño que describe propiamente lo que acontece con lo metropolitano y como tal no se cataloga ni se describe así, es necesario entender que las zonas conurbanas son un fenómeno que se extiende con mayor rapidez en estos años, donde la sociedad va ampliando su forma de vida y por lo tanto este tipo de artículos se vuelven importantes para poder dar un alcance real a las necesidades metropolitanas.

2.2.2 Ley General de Asentamientos Humanos

La ley general de asentamientos⁹, la cual en algunos artículos y apartados hace referencia al tema metropolitano, contiene lo siguiente.

⁹ Ley General de Asentamientos Humanos vigente al julio 2015 sacada de la página <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/174/default.htm?s=> Consultada el 26-10-15 a las 5:51pm

Ley General de Asentamientos Humanos

Artículo 7

Fracción:

I proyectar y coordinar la planeación del desarrollo regional con la participación que corresponda a los gobiernos estatales y municipales;

VII: coordinarse con las entidades federativas y los municipios, con la participación de los sectores social y privado, en la realización de acciones e inversiones para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, mediante la celebración de convenios y acuerdos;

XIV: participar en la ordenación y regulación de zonas conurbadas de centros de población ubicados en el territorio de dos o más entidades federativas;

Artículo 10

La Secretaría con la participación en su caso, de otras dependencias y entidades de la administración pública federal, promoverá la celebración de convenios y acuerdos de coordinación y concertación entre la federación y las entidades federativas, con la intervención de los municipios respectivos y en su caso, de los sectores social y privado.

Artículo 12

La planeación y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población, se llevarán a cabo a través de:

I. El programa nacional de desarrollo urbano;

II. Los programas estatales de desarrollo urbano;

III. Los programas de ordenación de zonas conurbadas;

IV. Los planes o programas municipales de desarrollo urbano;

V. Los programas de desarrollo urbano de centros de población, y

VI. Los programas de desarrollo urbano derivados de los señalados en las fracciones anteriores y que determinen esta ley y la legislación estatal de desarrollo urbano.

Los planes o programas a que se refiere este artículo, se regirán por las disposiciones de esta ley y en su caso, por la legislación estatal de desarrollo urbano y por los reglamentos y normas administrativas estatales y municipales aplicables.

La federación y las entidades federativas podrán convenir mecanismos de planeación regional para coordinar acciones e inversiones que propicien el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos ubicados en dos o más entidades, ya sea que se trate de zonas metropolitanas o de sistemas de centros de población cuya relación lo requiera, con la participación que corresponda a

Artículo 20

Cuando dos o más centros de población situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad física y demográfica, la federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el fenómeno de conurbación de referencia, con apego a lo dispuesto en esta ley.

Artículo 21

La federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, deberán convenir la delimitación de una zona conurbada, cuando:

I. Sea procedente el estudio y resolución conjunta del desarrollo urbano de dos o más centros de población, situados en el territorio de entidades federativas vecinas, que por sus características geográficas y su tendencia económica y urbana, deban considerarse como una zona conurbada;

II. Se proyecte o funde un centro de población y se prevea su expansión física o influencia funcional en territorio de entidades federativas vecinas, y

III. Solamente uno de los centros de población crezca sobre la zona conurbada.

Artículo 23

La comisión de conurbación prevista en el convenio a que se refiere el artículo anterior, tendrá carácter permanente y en ella participarán la federación, las entidades federativas y los municipios respectivos. Dicha comisión será presidida por un representante de la secretaría de desarrollo agrario, territorial y urbano y funcionará como mecanismo de coordinación institucional y de concertación de acciones e inversiones con los sectores social y privado.

Dicha comisión formulará y aprobará el programa de ordenación de la zona conurbada, así como gestionará y evaluará su cumplimiento.

Artículo 24

Los programas de ordenación de zonas conurbadas contendrán:

I. La congruencia del programa de ordenación de zona conurbada con el programa nacional de desarrollo urbano, los mecanismos de planeación regional a que se refiere el artículo 12 de esta ley, así como con los programas de desarrollo urbano de las entidades federativas y de los municipios respectivos;

II. La circunscripción territorial de la conurbación;

III. Las bases para la elaboración y ejecución de los proyectos que se vayan a realizar en la zona conurbada;

	<p>IV. La determinación básica de espacios dedicados a la conservación, mejoramiento y crecimiento, así como de la preservación y equilibrio ecológico de los centros de población de la zona conurbada, y</p> <p>V. Las acciones e inversiones para la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos que sean comunes a los centros de población de la zona conurbada.</p>
<p>Artículo 25</p>	<p>Una vez aprobados los programas de ordenación de zonas conurbadas por las comisiones de conurbación, los municipios respectivos en el ámbito de sus jurisdicciones, determinarán en los planes o programas de desarrollo urbano correspondientes, las reservas, usos y destinos de aéreas y predios</p>
<p>Artículo 26</p>	<p>Los fenómenos de conurbación ubicados dentro de los límites de una misma entidad federativa, se regirán por lo que disponga la legislación local, sujetándose en materia de zonificación a lo previsto en el artículo 35 de esta ley.</p> <p>La atención y resolución de problemas y necesidades urbanas comunes a centros de población fronterizos con relación a localidades de otros países, se sujetarán a los tratados, acuerdos y convenios internacionales en la materia, en los que se promoverá la participación de las entidades federativas y los municipios respectivos.</p>

La ley presenta tanto pros como contras, sin lugar a dudas abarca desde el simple hecho de delimitar una zona conurbada hasta establecer convenidos y por consiguiente programas para la actuación en zonas clasificadas, es pues una ampliación de lo que dicta los artículos constitucionales 115 y 122.

Sin embargo no habla de una instancia ejecutora de los programas, si bien lo designa a los municipios, se necesita de una autoridad que se encargue de ejecutar las acciones es decir contar con un ente único que no sólo ejecute, sino también diseñe, planee y organice.

Me parece una ley que puede llegar a tener grandes alcances pero aún falta adecuarla a las necesidades y retos que hoy exige día con día las zonas metropolitanas.

2.3 Nivel Local Ciudad de México y Estado de México

Ahora bien presentamos lo que a nivel local se cuenta, esto es presentaremos lo que la Ciudad de México y el Estado de México cuentan en sus leyes para atender lo metropolitano.

2.3.1 Comisiones Metropolitanas

Ahora bien, vamos a dar paso a una situación sumamente importante que se ha quedado corta y sin interés político y ciudadano, y que si esta tuviera el respaldo, la administración, el interés financiero, la asociación con las leyes establecidas, se estaría hablando que el Valle de México contaria con las herramientas iniciales para la construcción de una gobernanza metropolitana, esto es, las comisiones metropolitanas.

A partir de las reformas realizadas al artículo 122 constitucional, como bien se señala en el apartado G, se crearían comisiones que trabajen de acuerdo a las funciones descritas en dicho artículo, dichas comisiones fueron creadas en los siguientes años¹⁰:

- 27 de junio de 1994 Comisión Metropolitana de agua y drenaje.
- 27 de junio 1994 Comisión Metropolitana de Transporte y viabilidad.
- 27 de junio 1994 Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de justicia.
- 26 de junio 1995 Comisión Metropolitana de Asentamientos humanos.
- 17 de septiembre 1996 Comisión Ambiental Metropolitana.

¹⁰ <http://www.aldf.gob.mx/archivo-d39d71771bdd835bb55c5a7cfc9234da.pdf> Consultado el 06-11-15 a las 4:34pm

Ahora bien tenemos que a grandes rasgos cada comisión se encarga de:¹¹

COMISION METROPOLITANA	CARACTERISTICAS
AMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none">• Monitoreo Atmosférico de la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México.• En caso de presentarse elevados niveles de contaminación ambiental declarar y dar por terminada alguna Fase del Programa para Contingencias Ambientales Atmosféricas.• Suspensión del Programa Hoy No Circula en días feriados, si las condiciones ambientales así lo permiten.• Seguimiento al Programa de Verificación Vehicular Obligatoria
ASENTAMIENTOS HUMANOS	<ul style="list-style-type: none">-Revisar y actualizar el Programa de Ordenación de la ZMVM.•Propiciar la homologación del marco normativo que regula acciones de gobierno en la Zona Metropolitana, con la finalidad de sujetar a normas comunes la planeación de las áreas homogéneas en los límites de los dos territorios de las entidades federativas que integran esta comisión.•Dar continuidad a los Programas de Acciones Prioritarias de las Franjas de Integración Metropolitanas, aprobadas Chalco-Tláhuac; Tlalnepantla-Azcapotzalco y Huixquilucan-Cuajimalpa) y por elaborarse.

¹¹Información obtenida a partir de la página <http://portal2.edomex.gob.mx/sedemet/index.htm> Consultada el 06-11-15 a las 4:56pm

TRANSPORTE Y VIABILIDAD

- Continuar con las acciones de coordinación para dignificar el servicio que se presta en las estaciones del Metro que corre en territorio del Estado de México.
- Programa Rector Metropolitano de Transporte y Vialidad.
- Acciones para el Desarrollo del Transporte Metropolitano.
- Placas y Autorizaciones Metropolitanas.
- Evaluación y Desarrollo de Vialidades en Zonas Limítrofes.

SEGURIDAD PÚBLICA Y PROCURACIÓN DE JUSTICIA

- Establecer el Sistema de Transferencia de Llamadas 066 en el Distrito Federal y Municipios conurbados del Estado de México.
- Instalación del Enlace de Comunicaciones entre Balbuena – La Caldera – C4 Toluca a cargo del Gobierno del Estado de México.
- Concretar la adquisición e instalación de cámaras de videograbación para la identificación de placas o vehículos con reporte de robo.
- Garantizar el intercambio de información delictiva.
- Aprobar el Reglamento de Tránsito Metropolitano.
- Fortalecer el CAT Metropolitano y el Frente Común contra la Inseguridad en Municipios y Delegaciones Limítrofes.
- Que las fuerzas policíacas, en caso de emergencia o flagrancia en la comisión de un ilícito y su persecución, puedan introducirse del territorio del Estado de México al Distrito Federal y viceversa, sin necesidad de autorización formal, obligándose a comunicar por radio o vía telefónica a la corporación competente.
- Aplicación de operativos en la Zona Metropolitana del Valle de México para reforzar la vigilancia entre las Delegaciones limítrofes con los Municipios, integrados por personal del Distrito Federal y del Estado de México.
- Habilitar 4 Agencias del Ministerio Público, 2 por

entidad, que permitan el levantamiento de denuncias y la investigación coordinada.

AGUA Y DRENAJE

-Analizar la problemática del suministro de agua en la zona metropolitana con una visión común que sirva de pauta para la renovación de acuerdos.

- Dar continuidad al Programa Integral de Saneamiento de Agua y Drenaje del Valle de México.

PROTECCIÓN CIVIL

- Concluir el Atlas de Riesgo para la Zona Metropolitana.
- Fortalecer los Programas Metropolitanos de Protección Civil en operación, a través de la incorporación de los representantes de los gobiernos del Distrito Federal, y del Estado de México.
- Instrumentar el protocolo de atención a siniestros entre el Estado de México y el Distrito Federal.

Como podemos dar cuenta las comisiones tratan de abarcar todas las problemáticas y necesidades comunes que hay entre las zonas conurbadas principalmente del Distrito Federal y el Estado de México.

Estas organizaciones son un pequeño esfuerzo del gobierno para tratar de entender qué es lo que pasa cuando se comparte un tema, una problemática, sin embargo vemos que su capacidad y vinculación es relativamente menor a lo que realmente se necesita, ya que sería oportuno poder vincularlas a nivel local y federal para tratar de mantener así un orden que permita coordinarse de manera más certera.

Sin duda alguna son una base sumamente importante para el fenómeno metropolitano, sin embargo se debe dar el real peso que tienen estas pequeñas comisiones, es decir se debe buscar más vinculación, obligatoriedad y trabajo más en conjunto para que así poco a poco se den los resultados esperados.

2.3.2 Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Este programa es una alternativa a lo que día a día se vuelve un fenómeno en constante movimiento, es decir, los cambios en los estilos de vida de la población que habita una zona conurbada, un espacio donde se entrelazan millones de historias en conjunto y que cada una implica o es la consecuencia de otra, es decir están hiladas.

Dicho programa sabe del nuevo orden multidimensional que existe entre un barrio, una metrópoli, o una multiescala, es decir, diferentes formas de vida pero que se vuelven zonas importantes que atender. Los avances y la transformación del capital y de información vuelven importantes atender, ya que estamos hablando de cambios paulatinos en el ordenamiento territorial, social, económico, político y cultural.

Como bien lo recalca el programa, “busca sentar las bases de aquellos temas comunes sobre los cuales se deberá construir los acuerdos”¹² es decir a partir del diagnóstico realizado y las estrategias e instrumentos que se proponen y las leyes que ya existen se debe dar una amplia forma de intervención en la zona metropolitana que exista para poder dar así una respuesta oportuna a las necesidades comunes que se viven día con día en dicha zona.

Ahora bien dicho programa se divide en cinco apartados los cuales tenemos:

- ✓ Delimitación de la Zona Metropolitana del Valle de México
- ✓ Diagnóstico Sectorial e Integral: en dicho apartado de manera general podemos decir que el sectorial abarca lo ambiental, económico, social, lo de infraestructura y lo jurídico, en el caso del integral nos menciona el transporte, seguridad y sustentabilidad.

¹² Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México consultado en <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/POZMVM.pdf> el día 05-11-15 a las 20:03 pm

- ✓ Estrategia Global: en dicho apartado nos habla de la gestión y gobernabilidad, la participación (en cuanto a los niveles de gobierno en los asuntos anteriormente descritos en el diagnóstico), así como de la participación ciudadana que hay dentro de la sociedad, y propiamente el financiamiento metropolitano, como también nos menciona la sustentabilidad ambiental, y la movilidad y accesibilidad.
- ✓ Proyectos Estratégicos: nos habla de asuntos básicos como el aire, agua, cambio climático, vivienda, equipamiento (abasto, educación, cultura).
- ✓ Instrumentos de gestión metropolitana: aquellos que sirven para atender todo aquello que se describió en dicho programa, hablando propiamente de lo jurídico, técnico, financiero y de administración y gestión.

El caso del programa de ordenación de la Zona del Valle de México me parece un gran esfuerzo por tratar de administrar lo metropolitano.

Considero que el programa en sí es una de las mejores opciones que se tienen para tratar de construir acciones reales para encaminar la metrópoli, el alcance mismo puede llegar a ser poco, pero sería la forma en cómo se empezaría a trabajar si es que se comenzara a formular un gobierno metropolitano.

2.4 Ciudad de México: Estatuto De Gobierno Del Distrito Federal:¹³

Sección III De La Coordinación Metropolitana

ARTÍCULO 69.- El Distrito Federal participará, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y este Estatuto, en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la Federación, Estados y Municipios en las zonas conurbadas limítrofes con la Ciudad de México, en materias de asentamientos humanos; protección al

¹³ <http://www.cdmx.gob.mx/gobierno/marco-juridico/cdmx> consultado el 03 de abril 2017 a las 8:00 pm

ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública.

ARTÍCULO 70.- El Jefe de Gobierno del Distrito Federal, dentro del ámbito de sus atribuciones y de conformidad con lo dispuesto en este Estatuto, podrá: I. Acordar con la Federación, los Estados y Municipios limítrofes, la constitución integración y funcionamiento de comisiones metropolitanas como instancias de organización y coordinación en las materias a que se refiere el artículo anterior; y II. Suscribir convenios con la Federación, los Estados y Municipios limítrofes, de conformidad con las bases establecidas por las comisiones a que se refiere la fracción anterior, para determinar los ámbitos territoriales y de funciones respecto a la ejecución y operación de obras, prestación de servicios públicos o realización de acciones en las materias a que se refiere el artículo anterior.

ARTÍCULO 71.- Los convenios que se celebren en el seno de dichas comisiones serán suscritos por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal o por el servidor público que éste designe para tal efecto. Tratándose de materias concurrentes o en el caso de que se comprometan recursos federales asignados o transferidos al Distrito Federal, también deberán suscribirse por un representante de la administración pública federal.

ARTÍCULO 72.- En la coordinación metropolitana, por el Distrito Federal participarán los titulares de las dependencias o entidades paraestatales encargadas de las materias objeto del acuerdo, así como los titulares de los órganos político-administrativos de las demarcaciones territoriales limítrofes, conforme a las disposiciones que dicte el Jefe de Gobierno.

ARTÍCULO 73.- La participación del Distrito Federal en la coordinación metropolitana, se sujetará a las siguientes bases:I. Tratándose de la aportación de recursos materiales, humanos y financieros, sólo se contraerán compromisos hasta por los montos autorizados por la Asamblea

Legislativa, en el presupuesto de egresos del ejercicio correspondiente; II. Será causa de responsabilidad de los servidores públicos del Distrito Federal que participen en la coordinación metropolitana, contraer compromisos fuera del ámbito de sus atribuciones o de las disponibilidades presupuestales aprobadas III. Los compromisos que el gobierno del Distrito Federal adquiera así como las reglas a que sujete su participación, deberán ajustarse a lo dispuesto por las leyes que expida la Asamblea Legislativa; las leyes generales expedidas por el Congreso de la Unión tratándose de materias concurrentes y en general a lo dispuesto por la legislación local aplicable a la materia de que se trate; y IV. En todo caso, los integrantes de las comisiones, contarán con la asesoría y el apoyo técnico y profesional necesarios de acuerdo con la naturaleza y características de la materia de que se trate.

ARTÍCULO 74.- Los acuerdos y convenios que en materia de coordinación metropolitana suscriba el gobierno del Distrito Federal, deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

ARTÍCULO 75.- El Jefe de Gobierno difundirá el contenido de los acuerdos y convenios entre los habitantes del Distrito Federal que residan en la zona materia de los mismos, a fin de que éstos conozcan sus alcances, así como a las autoridades responsables de su ejecución.

Ahora bien es necesario dar un pequeño repaso de todo lo que aconteció con la Reforma Política de la Ciudad de México, puesto que de esto se derivaron posturas, acciones y planteamientos que visualizaban la necesidad de tocar el tema metropolitano.

2.4.1 Reforma de la Ciudad de México.

La reforma política para el Distrito Federal, ha sido un proceso de avance discontinuo, ya que desde el año 1995, se plantea la necesidad de cambiar el

régimen político del Distrito Federal, es decir, volverlo un Estado más de la República Mexicana, sin embargo dicha idea ha quedado rezagada puesto que se han aprobado otras reformas, dejando de lado la idea de volverlo un Estado.

Pues bien recapitulemos, para el año 1994 Ernesto Zedillo Ponce de León “formuló una convocatoria a los partidos políticos y los ciudadanos para terminar de construir de una vez por todas la democracia en México. Atendiendo a esta convocatoria el 17 de enero de 1995 el PAN, PRI, PRD y PT, convinieron suscribir los compromisos para un acuerdo político nacional, con el objetivo de promover a la brevedad el inicio del diálogo nacional para la reforma política con la participación de todas las fuerza políticas nacionales animados por un genuino espíritu de consenso” (Serrano:2002:249).

Dicho acuerdo pretendía varios puntos importantes, entre ellos, una reforma electoral, hablaba también del Estado de Derecho, la legalidad, equidad y transparencia en los procesos electorales y también buscaba “Impulsar la reforma política del Distrito Federal con la participación de la ciudadanía” (Serrano:2002:250).

Impulsarlo a través de la participación ciudadana es un proceso desafiante me parece, ¿Por qué? hacer participar a un sujeto social implica: hacer que se involucre en los asuntos públicos, que esté informado, que pida rendición de cuentas, sin duda que tenga un contacto mayor con su gobierno.

Pues bien, para el día 27 de octubre de 1995 “El departamento del Distrito Federal, los grupos parlamentarios de la Asamblea Legislativa, los dirigentes de partidos políticos, y las comisiones del Distrito Federal de la Cámara de Diputados y del Senado, suscribieron el Acuerdo Político Nacional para la reforma democrática del Distrito Federal” (Serrano:2002:251).

Fueron ocho aspectos importantes, mismos que podemos resumir:

1. Derechos Políticos de los capitalinos

2. Fortalecimiento de las instituciones de gobierno
3. Equilibrio entre los poderes de la federación
4. Régimen de gobierno y al sistema electoral
5. Adecuada institucionalización de corresponsabilidad ciudadana
6. Marco general de la reforma de Estado
7. Mesas de deliberaciones de la Reforma Política del Distrito Federal
8. Reafirmar consensos y determinar nuevos avances en la elaboración de proyectos definitivos que integren esta reforma. (Serrano:2002: 252-253)

Acuerdos que permitirían formar comisiones y a su vez una agenda en la cual se permitirá trabajar con base en las problemáticas que presentará cada rumbo, es importante mencionar que se establecieron dentro de la agenda 8 temáticas para abordar:

- Elección del Jefe de Gobierno
- Atribuciones de la Asamblea Legislativa
- Régimen de las Delegaciones Políticas
- Vía de democracia participativa
- Régimen electoral para el Distrito Federal
- Sistemas de Coordinación Metropolitana
- Propuestas Especificas en materia judicial y de seguridad pública.(Serrano: 2002:256-257)

Dichos planteamientos se iban a manejar de acuerdo a los consensos y propuestas de los diferentes partidos políticos.

Ahora bien, es importante detenernos en el apartado de Sistemas de Coordinación Metropolitana, misma que rescata los siguientes puntos:

- ✓ Régimen potestativo u obligatorio
- ✓ Coordinación para la planeación y ejecución de acciones conjuntas
- ✓ Sistema orgánico concentrado y desconcentrado (Serrano: 2002:257)

Para tales efectos los partidos políticos, establecieron diversos acuerdos relativos a los puntos anteriormente descritos, en el caso de la coordinación metropolitana podemos mencionar el acuerdo 25 y 26.

- ✓ Se revisará el sistema de coordinación establecido para las zonas conurbadas. Existe la facultad protestativa de las Entidades limítrofes para celebrar convenios de coordinación para la planeación y regulación conjunta en materia de asentamientos humanos, protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico, transporte, agua potable y drenaje, recolección tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública. Se requiere de un régimen obligatorio bajo supuestos normativos constitucionalmente previstos. (Serrano: 2002:264)
- ✓ Los supuestos normativos se referirán a fenómenos o circunstancias que requieran indispensablemente una atención conjunta y coordinada. En tales casos, además de la planeación y regulación, será obligatorio para la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, celebrar convenios para la ejecución y operación de obras, y la prestación de servicios que respondan a las necesidades comunes de las receptoras zonas conurbanas.(Serrano:2002:264)

Pues bien, vemos un apartado pequeño, pero importante de la postura metropolitana, que bien va ligado tanto al programa de ordenación territorial, como a lo que se establece dentro de la Constitución Política Mexicana.

Los acuerdos y los convenios parecen ser un punto medular que en ese momento se tenía y que se establecen para resolver las necesidades metropolitanas.

Sin embargo, debemos decir que dicha reforma lejos de convertirse en algo totalmente político, debe enfocarse y mirar hacia el lado administrativo, ya que es necesario un cambio para la capital en la forma en cómo se organiza y administra la capital, es por eso que parece importante que dentro de este cambio que se le quiere dar a la ciudad, se establezca como prioridades hablar de un posible gobierno metropolitano.

Ahora bien, el Senado de la República creó una comisión que trabaja todo lo relacionado a la Reforma Política del Distrito Federal empezando formalmente sus trabajos el 1 de septiembre del 2012¹⁴

La comisión ha trabajado varias vertientes, podemos mencionar las mesas temáticas que han llevado a cabo una de las cuales se celebró el 12 de diciembre de 2012.

En dicha reunión se destacó el avance que se ha tenido en relación a las iniciativas previamente aprobadas como es el caso de:

- Iniciativa de la Senadora María de los Ángeles Moreno Uriegas, con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Bases Generales de Régimen Local del Distrito Federal, presentada el 29 de abril de 2010. Se turnó a las Comisiones Unidas del Distrito Federal; y de Estudios Legislativos¹⁵

En dicha mesa temática se destacó la voluntad política que se tiene para avanzar en dicha materia.

¹⁴ http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/index.php Consultado el 27 -11-15 a las 12:23pm

¹⁵ Documento del Senado
http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/docs/reforma_politica/Dictamen.pdf Consultado el 27 -11-15 a las 12:36pm

Otra de las mesas sumamente importantes de mencionar es la celebrada el 8 de abril de 2013¹⁶, donde se habla de un nuevo portal de internet creado precisamente para mostrar contenido e información a la ciudadanía sobre lo que se está realizando en el tema de la Reforma Política, dicho portal es wikiconstitución.¹⁷

El propósito de acuerdo al senador Mario Delgado, de dicho medio de comunicación es “la ciudadanía podrá hacer propuestas y consultar las cuentas de Twitter @wikicomms y de Facebook wikiconstitución, donde en una primera etapa se podrán presentar propuestas sobre la conformación de una nueva constitución local, así como de un nuevo nombre de la Ciudad de México, basándose en la transformación de su población.”¹⁸

Para el 22 de abril de 2013 se establece otra mesa temática teniendo como principal tema “Una nueva división territorial para el Distrito Federal”¹⁹ donde habla de la necesidad de integrar una nueva forma de organización espacial para el DF, ya que hay delegaciones con un nivel alto de población y otras con un nivel demasiado bajo, tal es el caso de Iztapalapa que cuenta con cerca de 1.8 millones de habitantes y que ningún otra delegación cuenta con tal población.

Pues bien para el 21 de mayo de 2013, se presenta ante el Senado una propuesta por parte de IMCO (Instituto Mexicano para la Competitividad).²⁰ Dicho instituto

¹⁶ Mesas temáticas http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas.php Consultado el 25-11-2015 a las 7:30pm

¹⁷ <http://wikiconstitucioncdmx.wikidot.com/wikiindiceconstitucioncdmx> Sólo se encuentra algunos fragmentos de lo que presento la iniciativa para la redacción de la Constitución.

¹⁸ Boletín 1282 del Senado de la República <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/periodo-ordinario/boletines/6298-boletin-1282-senado-propone-acelerar-reforma-del-df-prevista-en-el-pacto-por-mexico-para-2014.html> Consultado el 27-11-15 a las 12:57pm

¹⁹ Mesas temáticas http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas.php

²⁰ Mesas temáticas Consultado el 25-11-15 a las 4:50pm http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/presentacion_210513_1.pdf

rescata las ventajas de la gobernanza metropolitana teniendo como principales puntos:

1. Mejor coordinación e información
2. Economías de escala en operación
3. Fortaleza institucional y financiera

No hay un modelo único de gobernanza metropolitana²¹, lo que propone dicho instituto es esencial para un desarrollo metropolitano, ya que se está hablando de gobernanza en redes, es decir, saber hacer partícipe a los ciudadanos, gobierno y las instituciones privadas de la realidad que se vive día con día en la capital.

Otro estudio realizado por parte de Centro Mario Molina “Más allá de las metrópolis”²² destaca lo siguiente:

Los retos de las zonas metropolitanas son:

- ✓ Falta de reconocimiento legal e institucional
- ✓ Urbanización dispersa, ineficiente y de alto riesgo
- ✓ Falta de sustentabilidad y polarización social

En dicho estudio compara los gobiernos metropolitanos que se han llevado a cabo en otros países del mundo como lo es Tokio, Barcelona, Londres, Quito dejando ver que urge un modelo de gestión metropolitana y con mando de autoridad para ejercer dentro de la Ciudad de México, es decir no sólo basta con una reforma política sino también será necesario una adecuación, organización administrativa, y espacial de la ciudad.

²¹ Ideen

²² http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/presentacion_210513_2.pdf
Consultado el 23-11.15 a las 3:50 pm

Prosiguiendo con dichas mesas, el 28 de noviembre de 2013 se llevo a cabo el foro “Análisis de la reforma política del DF”²³ donde se discutió la propuesta presentada por el PRD donde establece que “La iniciativa sostiene que el Jefe de Gobierno hará llegar a la Asamblea Constituyente su propuesta de texto constitucional, y la Asamblea Constituyente deberá aprobar el régimen interior y las reglas para la discusión, deliberación y aprobación del proyecto correspondiente. Además propone que el Jefe de Gobierno pueda convocar a la ciudadanía a participar para que la población aporte propuestas de redacción del texto constitucional, mediante diversos mecanismos que se definirán previamente. Otra propuesta es darle autonomía a la Ciudad de México para que a través de su propio poder legislativo autorice los techos de endeudamiento, en concordancia con la autonomía constitucional que lograría la Ciudad de México. En consecuencia, ya no será necesaria la intervención del Ejecutivo Federal y del Congreso en materia de deuda para la Ciudad de México como actualmente se establece.”

En dicha mesa se enfatiza que es necesario llegar a concretar la propuesta de reforma política para el año 2015, ya que existe mucho más accesibilidad por parte de los niveles de gobierno en fortalecer una reforma para el DF, (como lo es el caso del Pacto por México²⁴).

²³ Mesas temáticas http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/relatoria_281113.pdf
Consultado el 27-11-15 a las 10:00pm

²⁴ El Pacto por México en el punto 5.4 establece: Impulsaremos la culminación del proceso de reforma del Distrito Federal. Para ello, se instalará una mesa nacional de negociación para acordar sus términos. La reforma comprenderá los siguientes temas: (Compromiso 91): -Se definirá el nombre oficial de la Ciudad de México que es la capital de la República.-Se dotará de una Constitución propia al Distrito Federal: -Se revisarán las facultades del Jefe de Gobierno y de la Asamblea Legislativa del DF. -En el orden de gobierno delegacional o equivalente se impulsará la elección de gobiernos colegiados con representación plural, semejante a los ayuntamientos, acorde a la presencia de las fuerzas políticas en cada demarcación. -Se definirá un esquema del Distrito Federal que considere su carácter de capital de la República. <http://pactopormexico.org/acuerdos/#governabilidad-democratica> Consultado el 28-11-15 a las 8:50pm

La última mesa de debate se llevó a cabo el 9 de febrero de 2015 con el título “Hacia una constitución para la Ciudad de México”²⁵ donde se destacó lo primordial que representa para la Ciudad tener una constitución propia y los esfuerzos que hasta el día se han logrado para llegar a pequeños pero concisos pasos para aprobar la reforma política.

Pues bien con base en dicho esquema de trabajo fue que se desarrolló algunas iniciativas por parte de los senadores en materia de reforma al Distrito Federal, teniendo las siguientes²⁶:

13-diciembre de 2012	Modificación al art. 75 bis y 75 ter del capítulo 2 del Estatuto de Gobierno del DF
05 diciembre de 2012	Modificación al inciso F y se recorre al actual G) del art 122 base segunda fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
05 septiembre de 2013	Modificación al art. 10 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.
03 octubre de 2013	Se expide la Ley de Manifestaciones Públicas en el Distrito Federal.
20 noviembre de 2013	Se adicionan diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de reforma política: Art 41.43,44,122, y 124 <ul style="list-style-type: none"> • Desaparición de la figura constitucional del DF para crear una ciudad capital • Ciudad de México como entidad • Existencia de un constituyente: estatuto de capitalidad • Crear Consejo de Desarrollo Metropolitano para avanzar en el

²⁵ Mesas temáticas Consultado el 27 -11-15 a las 6:30pm

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/relatoria_090215.pdf

²⁶ Iniciativas presentadas por el Senado de la República Consultado el 28-11-15 a las 7:50pm

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/iniciativas.php

desarrollo de la megalópolis.

26 noviembre 2013	Art 71,135 constitucional en materia de fortalecimiento al régimen federal de la república Mexicana
28 noviembre 2013	Se adiciona un segundo párrafo al art 44, se elimina el segundo párrafo de la fracción VIII del Art 75 y se reforma el art 122 constitucional.
04 junio 2014	Se reforman y adicionan diversas disposiciones al Estatuto de Gobierno del Distrito Federal en materia político-electoral.
28 octubre 2014	Se reforman el art 122 apartado C Base Primera de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
19 noviembre 2015	Se adiciona el art.9 –D del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal
26 noviembre 2015	Se expide la Ley de Capitalidad de la Ciudad de México

Con base en todo lo anterior es que se discutieron los avances sobre la posible Reforma Política del DF, pues bien se muestra la disposición de los actores políticos en desarrollar una reforma amplia y certera, sin embargo las negociaciones parecieran ser el principal obstáculo para avanzar en dicha materia.

Vemos también un avance en la problemática metropolitana que se contempla dentro de las modificaciones al sistema político del Distrito Federal, es por eso que dicha reforma también debe ser administrativa, porque debe contar con un nuevo orden espacial de la ciudad para que con base en ello se fortalezcan tanto las instituciones como también se visualice las necesidades o problemáticas sociales de manera integral, de manera metropolitana.

Ahora bien retomando lo anterior podemos rescatar el estudio hecho por el IMCO (Instituto Mexicano de la Competividad)²⁷, donde menciona que más que una

²⁷ Retomado de IMCO www.imco.org.mx “La reforma que el Distrito Federal requiere” consultado el 21-11-15 a las 9:50pm

reforma política lo que le hace falta al Distrito Federal es un cambio administrativo destacando 3 puntos medulares:

1. De aprobarse la reforma política, el DF debería mantener el control en seguridad, recaudación y servicios públicos.
2. De aprobarse la reforma, se deberán ampliar periodos de gobierno y aprobar reelección de alcaldes.
3. Se necesitará una coordinación efectiva entre DF, Edomex y municipios conurbados.

La postura de la coordinación efectiva obedece a que actualmente de acuerdo al IMCO las comisiones metropolitanas son muy débiles ya que:

- Funcionan como órganos de consulta y sus decisiones no son vinculatorias
- Carecen de presupuesto propio
- No son una solución para el reto de la ZMVM

Lo que tenemos son órganos creados para dar una aparente resolución a las problemáticas sociales, sin llegar a resolver el problema de fondo, el hecho de que de que las decisiones que tomen éstas comisiones no tengan un peso jurídico, deja un vacío para que se establezcan acciones verdaderamente importantes para el desarrollo de la zona metropolitana.

Lo que propone el IMCO²⁸ dentro de la reforma política del DF es lo siguiente:

²⁸ www.imco.org.mx "La reforma que el Distrito Federal requiere".

<p>Autoridades Metropolitanas temáticas</p>	<p>Organismos descentralizados autónomos y con presupuesto propio.</p> <p>Recursos del gobierno federal, entidades federativas y delegaciones y municipio.</p> <p>Consejo Técnico: conformado por expertos y la sociedad civil</p> <p>Blindaje político: instituciones técnicas y profesionalizadas con servicio profesional de carrera.</p> <p>Sujetos a estándares de calidad en el servicio.</p>
<p>Consejo Metropolitano</p>	<p>De corte político (con representantes de todos los órdenes de gobierno).</p> <p>Con decisiones vinculatorias.</p> <p>Capaz de manejar recursos para proyectos metropolitanos.</p> <p>Supervisar a organismos técnicos metropolitanos</p>

Es importante dar el peso que se requiere a lo que implica gobernar una zona metropolitana.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal en su V legislatura creó la comisión especial para la reforma política del DF, destacando en el punto 17 el siguiente panorama.

- Establecer las bases para la celebración de acuerdos y la creación de figuras asociativas de carácter metropolitano como entidades de coordinación y gestión entre el Distrito Federal y los distintos órdenes de gobierno de las entidades federativas colindantes.

La misma comisión habla de poder dotar la gestión metropolitana de personalidad jurídica, presupuesto, ser multidisciplinarias, capacidad para desarrollar actividades así como promover la participación ciudadana, es decir crear instancias de carácter metropolitano con un avanzado esquema de intervención social.

Es decir necesitamos instancias públicas que permitan actuar de manera certera en las necesidades que día con día se intensifican, ya que actualmente no vivimos en un gobierno que este más inmiscuído en resolver y atender los problemas suscitados en escala metropolitana, más bien se da una solución de corto plazo para resolver necesidades particulares, sin detenerse a pensar que se necesita reconocer y actuar dentro las zonas conurbadas y lo que implicaría saber gobernarlas.

De todo lo anterior descrito, se derivó la creación de la actual Constitución Política de la Ciudad de México, la cual hasta este momento se encuentra vetada por el Senado de la República, si bien no sabemos aún cuan será el camino de dicho ordenamiento, podemos rescatar que existe un artículo que trata el tema que nos ocupa, por lo cual a continuación presentamos.

2.4.2 Constitución Política De La Ciudad De México.²⁹

Artículo 19 Coordinación Metropolitana y Regional

1. La coordinación y gestión regional y metropolitana es una prioridad para las personas que habitan la Ciudad. Las autoridades deberán impulsar gradualmente un desarrollo incluyente, funcional y eficiente para los habitantes de la Ciudad de México a través de la coordinación con la Federación, los Estados y Municipios conurbados de la Zona Metropolitana del Valle de México y la Región Centro del país, coherente con el Sistema de Planeación Nacional y el de la Ciudad de México. Las autoridades de la

²⁹ <http://www.cdmx.gob.mx/gobierno/marco-juridico/cdmx> consultado el 03 de abril 2017 9:00pm

Ciudad de México, al participar en organismos metropolitanos, deberán hacerlo corresponsablemente con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad, movilidad, sustentabilidad y calidad de vida en la metrópoli, procurando en todo momento la equidad en la colaboración.

2. El Gobierno de la Ciudad y las alcaldías impulsarán la creación de instancias y mecanismos de coordinación con la Federación, los Estados y Municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esta Constitución y las leyes en la materia.

3. La Jefatura de Gobierno, en el ámbito de sus atribuciones, podrá suscribir convenios y concertar con la Federación, los Estados y Municipios conurbados, la ejecución y operación de obras, prestación de servicios públicos o la realización de acciones conjuntas en la materia. Se promoverá la creación de instrumentos y mecanismos que contribuyan a garantizar la aplicación de políticas y servicios suficientes y de calidad para las personas que habitan la Zona Metropolitana del Valle de México, con una visión territorial ecosistémica, incluyente y participativa.

4. La Ciudad de México participará en el Consejo de Desarrollo Metropolitano y en los organismos que correspondan, según lo disponga la ley. El Congreso de la Ciudad de México impulsará la coordinación con los congresos locales de las entidades de la Zona Metropolitana del Valle de México, con apego a los principios federalistas y respeto a la soberanía de estas entidades.

5. El Cabildo impulsará ante el Consejo de Desarrollo Metropolitano y los organismos correspondientes los mecanismos de coordinación metropolitana y regional que especifiquen los objetivos, plazos, términos,

recursos y responsables para la ejecución, seguimiento y evaluación de las acciones y programas acordados, así como de participación y representación ciudadana en los mismos.

6. Las alcaldías podrán suscribir acuerdos de coordinación para la prestación de servicios públicos con los municipios conurbados, en los términos que establezca y con el acuerdo de su respectivo concejo. El Congreso de la Ciudad autorizará los montos para la aportación de recursos materiales, humanos y financieros a que se comprometa la Ciudad en esta materia.

7. Los poderes públicos y las alcaldías propiciarán la participación ciudadana en la elaboración, ejecución y evaluación de la política de coordinación regional y metropolitana, de conformidad con los mecanismos de democracia directa y participativa previstos por esta Constitución; asimismo, difundirán los acuerdos y convenios para que se conozcan de manera precisa y rendirán cuentas sobre sus avances y resultados. Se realizarán consultas a la ciudadanía cuando se prevea la suscripción de acuerdos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos, susceptibles de afectarles directamente. Estas consultas serán vinculatorias conforme a lo previsto por esta Constitución.

Pues bien tenemos por un lado el Estatuto de Gobierno y la Constitución Política de la Ciudad de México, después de conocer los artículos que hacen mención al tema metropolitano, podemos decir lo siguiente:

El Estado de Gobierno nos queda a deber mucho, presenta una visión no clara de cómo actuar ante la situación metropolitana, es limitante por lo tanto, puesto que sólo habla de la integración de convenios, hasta que monto de participación económica se participaría, la difusión de convenios, y la reglamentación con la que se trabajaría.

No obstante la reciente Constitución amplía un poco más el sentido metropolitano ya que habla de instancias de coordinación metropolitana, posibles ejecutoras de las políticas: es decir de programas y proyectos metropolitanos, nos menciona también que las posibles alcaldías actuarían en la realización y ejecución de convenios, como también de la participación ciudadana en la realización de dichas políticas.

Me parece interesante la postura que se tiene ante la suscripción de convenios ya que estos deben presentar una visión incluyente, ecosistémica y participativa, con apego a los principios federalistas.

La actual Constitución busca sin lugar a dudas una real participación no sólo del gobierno en materia metropolitana, sino también de la misma sociedad y hasta organismo privados para que en conjunto y en redes se pueda realizar verdaderas acciones que presenten posturas cada vez más completas de lo que se vive día con día en la Zona del Valle de México.

Pareciera entonces que a la actual Constitución, sólo falta describir cual sería el actuar con el gobierno del Estado de México, es decir faltaría un ordenamiento jurídico-político y social que nos hablará de cómo estas entidades suscribirían convenios, harían programas, proyectos y como insertarían a la sociedad y las instituciones privadas en la atención a lo metropolitano.

Pues bien por tanto es necesario saber con qué es lo que cuenta el Estado de México en dicha materia.

2.5 Estado De México. Constitución política del Edo de México³⁰

Artículo 139.- El desarrollo de la entidad se sustenta en el Sistema Estatal de Planeación Democrática, que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para

³⁰ <http://legislacion.edomex.gob.mx/node/842> consultado el 04 de abril 2017 a las 10:00 pm

la libertad y la democratización política, social y cultural del Estado y que tiene como base el Plan de Desarrollo del Estado de México:

I. El Sistema Estatal de Planeación Democrática se integra por los planes y programas que formulen las autoridades estatales y municipales y considerará en su proceso: El planteamiento de la problemática con base en la realidad objetiva, los indicadores de desarrollo social y humano, la proyección genérica de los objetivos para la estructuración de planes, programas y acciones que regirán el ejercicio de sus funciones públicas, su control y evaluación. Las Leyes de la materia proveerán la participación de los sectores público, privado y social en el proceso y el mecanismo de retroalimentación permanente en el sistema. Los planes, programas y acciones que formulen y ejecuten los ayuntamientos en las materias de su competencia, se sujetarán a las disposiciones legales aplicables y serán congruentes con los planes y programas federales, estatales, regionales y metropolitanos, en su caso. Los ciudadanos del Estado, individualmente o a través de agrupaciones legalmente constituídas podrán participar en el proceso de planeación democrática en los términos establecidos por las leyes para la formulación de planes y programas estatales, municipales, regionales y metropolitanos para la integración social de sus habitantes y el desarrollo de las comunidades.

II. En materia metropolitana, el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos de los municipios deberán en forma coordinada y en términos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

a) Participar en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la Federación, y con las entidades federativas colindantes con el Estado, en las materias de: Abasto y Empleo, Agua y Drenaje, Asentamientos Humanos, Coordinación Hacendaría, Desarrollo Económico, Preservación, Recolección, Tratamiento y Disposición de Desechos Sólidos, Protección al Ambiente, Protección Civil, Restauración del Equilibrio Ecológico, Salud

Pública, Seguridad Pública y Transporte, Turismo y aquellas que resulten necesarias y conformar con dichas entidades las comisiones metropolitanas en las que concurran y participen con apego a sus atribuciones y conforme a las leyes de la materia. Estas comisiones también podrán ser creadas al interior del Estado, por el Gobernador del Estado y los ayuntamientos cuando sea declarada una Zona Metropolitana.

b) Integrar invariablemente al proceso de planeación regional y metropolitana a través de las comisiones respectivas para la ejecución de las obras y prestación de los servicios que conjuntamente hubieren aprobado para sus zonas metropolitanas y ejecutarán los programas conjuntos en los distintos ramos de la administración estatal y municipal, en los términos de los convenios suscritos al efecto.

c) Presupuestar a través de la legislatura y sus cabildos respectivamente las partidas presupuestales necesarias para ejecutar en el ámbito de su competencia los planes y programas metropolitanos, en cada ejercicio, y constituirán fondos financieros comunes para la ejecución de acciones coordinadas. Su participación se regirá por principios de proporcionalidad y equidad atendiendo a criterios de beneficio compartido, en términos de los convenios respectivos.

d) Regular la ejecución conjunta y coordinada de los planes, programas y acciones que de ellos deriven a través de las comisiones metropolitanas.

e) Suscribir convenios con la Federación, los Estados y municipios limítrofes y el Distrito Federal, en su caso, para la ejecución de obras, operación y prestación de servicios públicos o la realización de acciones en las materias que fueren determinadas por las comisiones metropolitanas y relacionados con los diversos ramos administrativos.

f) Publicar los acuerdos y convenios que se suscriban para dar cumplimiento a los planes metropolitanos, en los periódicos oficiales.

Al igual que el Estado de Gobierno de la Ciudad de México, se queda corto en la realización de acciones metropolitanas, ya que sólo menciona: la participación en la creación de comisiones metropolitanas; por tanto presupuestarlas y regularlas dichas comisiones, habla muy poco de la interrelación con el gobierno de la Ciudad de México, solo establece la creación de convenios que así convengan.

Parece necesario que a nivel local se realicen más esfuerzos por encaminar lo metropolitano, tanto el gobierno de la Ciudad de México como del Estado de México y en pequeña parte del Estado de Hidalgo (aunque de cierta forma la interacción con Hidalgo es realmente poca me parece, tal vez otros Estados como Cuernavaca o Puebla ya que son Estados donde los habitantes viajan más y permanecen más tiempo en esas entidades pueden llegarse a considerar más como parte la Zona Metropolitana) deben sentarse a dialogar y consensar en que materias se puede empezar a trabajar para la resolución de las problemáticas que atañen a estas entidades (sobre todo de la Ciudad de México y el Estado de México), por ejemplo un punto medular sería el transporte y movilidad puesto que es una necesidad que día con día atañe a las dos entidades de manera intensa. Por tanto si bien tanto a nivel federal como local nos habla de la creación de convenios y posibles instancias (como bien lo menciona la Constitución de la Ciudad de México) parece necesario que se empiece a actuar ya que se tienen una pequeña base jurídica para comenzar a trabajar, por tanto faltaría voluntades políticas así como presiones sociales para comenzar a ocuparse ya en materia metropolitana.

Con base en todo lo anterior descrito podemos decir lo siguiente:

- Contamos con los avances jurídicos-políticos en materia metropolitana, es decir no podemos decir que se cuenta con una perspectiva de desarrollo metropolitano.
- Pero aún falta ampliar y extender más el cómo, los límites y extender la cobertura de las acciones encaminadas en materia metropolitana.

-Los gobiernos locales y hasta el federal sólo hablan de la suscripción de convenios, los convenios si son importantes pero estamos hablando de la ejecución de políticas en materia metropolitana, entonces ¿Quién quedará a cargo?, será necesaria la creación de una instancia ejecutora metropolitana que aún no se describe.

-Se necesita establecer un nuevo orden político que permita adecuar los avances jurídicos.

-Aún hace falta una reforma administrativa a la Ciudad de México, y por consiguiente a la Zona Del Valle de México.

No estamos lejos de conseguirla, repito, se tienen las bases para sentar de mejor forma la gobernanza metropolitana, sólo hace falta adecuarla a la realidad que se está viviendo y se vivirá en esta gran zona metropolitana.

CAPITULO 3

3 Dinámicas y problemáticas metropolitanas de la Zona Metropolitana del Valle de México

El presente capítulo tiene como objetivo reconocer cuáles son las principales problemáticas metropolitanas que aquejan a la Zona del Valle de México, para lo cual en primera instancia debemos enunciar ¿Qué es una zona metropolitana?, nos apoyaremos de autores como Luis Unikel y Alfonso Iracheta, así como de la CONAPO, SEDESOL y el INEGI, donde a través de su mirada reconozcamos la importancia que tiene una zona metropolitana y su nivel de trascendencia.

Posteriormente sólo como repaso breve, enunciaremos algunos indicadores importantes que aceleraron el proceso de metropolización para México, qué hechos sociales o económicos marcaron el rumbo de la zona del Valle de México lo que la hace hoy día una de las zonas más importantes no sólo para el país, sino también para América Latina.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene la zona del Valle de México, daremos paso a describir su conformación física y demográfica para entender entonces muchas de las problemáticas que presentan sus habitantes, problemáticas que se han generado día con día y muchas veces se vuelven normales para sus habitantes, tales como: uso de suelo y vivienda, la inseguridad, la contaminación y cambios climáticos, así como el transporte y movilidad.

Todas estas problemáticas no podemos decir que se encuentran aisladas unas de las otras, al contrario estamos seguros que son problemáticas que se generan por la no atención de otra problemática, lo que hace la existencia de una, dependa la otra.

Es necesario visualizar que hace falta una visión metropolitana para el Valle de México, empezar a trabajar en conjunto y de manera ordenada, visualizando lo regional, así como aquello que es necesario empezar a trabajar de manera conjunta y así tener gobernanza en las acciones que se pretenden realizar.

3.1 ¿Qué es una zona metropolitana?

Las zonas metropolitanas son un eje central de las ciudades, estas adquieren importancia en la medida de las dimensiones que toma.

Hoy en día existen varias zonas metropolitanas que son relevantes para el estudio de las ciudades algunos países tienen gobiernos metropolitanos que pueden o no ayudarles a tener gobernabilidad y gobernanza en todas aquellas problemáticas que presentan.

Para nuestro estudio sin duda alguna nos centraremos en la Zona Metropolitana del Valle de México. Queremos dar cuenta: ¿Cómo es que la falta de un gobierno metropolitano entorpece una atención adecuada a las necesidades y problemas de la población quien las habita?.

Y es que la zona del Valle de México representa una de las zonas más espectaculares en cuanto a crecimiento no sólo demográfico sino también económico, donde la falta de una postura política clara hace que la realidad metropolitana no se le dé la importancia que tiene.

Es decir, nos damos cuenta de que existe el aspecto jurídico (aún débil para la realidad metropolitana) para poder crear acuerdos metropolitanos, porque la voluntad política recae en los intereses de partidos más que en aquello que se visualiza como necesario crear entre Estados Metropolitanos.

Ahora bien es necesario definir en primera instancia que es una zona metropolitana para lo cual tenemos la definición siguiente:

“Se define, en términos generales, como la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, y que mantienen una interrelación socio-económica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa.” (Unikel:1978,87)

Una zona metropolitana es considerada cuando el nivel de extensión territorial se ve rebasado hacia Estados que son contiguos pues comparten características sociales, económicas, culturales, ambientales y hasta puede decirse que políticas, pues como bien nos enmarca el autor la cercanía centro-periferia hacen que de alguna manera se vuelvan interdependientes, pues comienzan a compartir problemáticas, necesidades y asuntos públicos de interés común.

Alfonso Iracheta define también dicho concepto presentando características particulares:

“Constituye a la ciudad central y al área urbana continua que se ha creado por procesos de expansión de dicha ciudad central o por conurbación.

La zona metropolitana se construye considerando los límites de las unidades políticas administrativas donde se ubican, en consecuencia muy sistemáticamente los criterios adoptados para su reconocimiento son de acuerdo a Iracheta:

-Carácter Urbano

-Expansión sobre diversas unidades político-administrativas

-La interconexión centro periferia que en cada caso asume distintos niveles y grados.” (Iracheta: 2009,52)

Sin lugar a dudas una zona metropolitana presenta características especiales y esenciales como bien lo menciona Iracheta: el nivel de urbanización que tiene que ver precisamente con las actividades que se realizan dentro de la metrópoli, específicamente terciarias: empresariales, industriales, otra característica sin duda es la contigüidad entre entidades, el centro y periferia es decir, el nivel de interrelaciones que se producen sociales o económicas que se generan, esto va de la mano con la expansión territorial que se produce en la zona metropolitana, pues se ve rebasada por los límites entre comunidades dando como resultado compartir problemáticas y necesidades, la ciudad central se vuelve primordial para el desarrollo de las periferias pues de ello depende su crecimiento no sólo

demográfico (nivel de densidad de población por km² se vuelven un factor esencial también), sino también social, cultural y no cabe de duda que el económico, pues bien hay una relación contigua y necesaria entre estas (centro-periferia) lo que hace que se convierta en una zona metropolitana.

Aquí nos puede ayudar nuevamente Iracheta para tener en claro la postura que se presenta: Las zonas metropolitanas: “Son unidades socioespaciales y no conjuntos independientes de áreas urbanizadas y de jurisdicciones político-administrativas. El reconocimiento que su población hacia de la “gran ciudad” y la complejidad e intensidad de flujos e intercambios entre sus funciones económicas y sociales así lo confirman” (Iracheta: 2009, 46).

Pues bien, de parte de la sociedad hay un reconocimiento de lo que representa la ciudad central, pues en ella muchos individuos tienen actividades primordiales en su día a día como lo es el empleo, esto hace que la ciudad central se vuelva centro de poder social, económico, político y cultural.

Ahora bien una postura de qué es una zona metropolitana un poco más técnica la maneja “Sedesol, Conapo e INEGI (eds.) (2012), Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2010: donde indica lo siguiente:

“Al conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica. También se incluyen a aquellos municipios que por sus características particulares son relevantes para la planeación y política urbanas de las zonas metropolitanas en cuestión.

Adicionalmente, se define como zonas metropolitanas a todos aquellos municipios que contienen una ciudad de un millón o más habitantes, así como aquellos con

ciudades de 250 mil o más habitantes que comparten procesos de conurbación con ciudades de Estados Unidos de América”.³¹

Aquí un factor clave para definir una zona metropolitana es el nivel de población que se ve concentrada en un municipio y que sin embargo éste se ve rebasado por sus propios límites, volviéndose así una zona que atender en escala ya metropolitana.

Por tanto podemos indicar lo siguiente: una zona metropolitana es como un rompecabezas que se une con el fin de completarse. Como hay una población expandida en todo el territorio que colindan (contigüidad) no se alcanza a distinguir qué territorio es de una localidad y cual es del otro, pues comparten actividades económicas creando una urbanización para ambas localidades dando forma a lo que es la zona metropolitana.

Sin lugar a dudas las zonas metropolitanas se vuelven pilares en las ciudades, es un fenómeno que día con día crece y da forma y estilos de vida particulares.

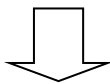
3.2 Repaso Breve: Proceso de Metropolización en México.

Son muchos los factores sociales, políticos y hasta económicos que han influido para que la zona del Valle de México sea lo que hoy en día es, algunos con los cuales podemos destacar como hechos importantes que dieron pauta para que se conformara y diera origen a una de las zonas más pobladas e importantes de América Latina son los siguientes:

³¹ http://sedemet.edomex.gob.mx/que_es consultado el 05-05-17

INDICADORES QUE ACELERARON EL PROCESO DE METROPOLIZACIÓN

1980 - 2000



- 1980 Aprobación de los planes generales de desarrollo urbano
- Durante la segunda mitad del siglo XX el desarrollo urbano se acelera, acompañado del aumento de la población (Modelo de Sustitución de Importaciones) (Negrete:2010,174)
- Exponencial crecimiento de la industria maquiladora entre 1980-1990 de 620 a 1703 plantas (Garza: 2005,73).
- Finales del siglo XX se visualiza un cambio de concentración territorial primera una metrópoli a una megalópolis (Garza: 2005,74).
- Tratados como el de Libre Comercio 1994 o aparición del GATT 1986. acuerdos con la unión europea, el país se centra en la producción y comercio mundial (Negrete: 2010,174)
- El modelo neoliberal sin duda alguna aceleró el proceso para cambiar la estructura económica y política del país generando una nueva forma de plantear las políticas públicas del país.
- Políticas se quedaron relegadas tales como Programa de Desarrollo de la zona metropolitana de la Ciudad de México y la región centro (Garza: 2005,75)
- 7 de cada 10 mexicanos son urbanos para el año 2000 (Garza: 2005,92)
- A inicios del siglo XXI 8 de cada 10 habitantes urbanos viven en un conjunto de las 56 zonas metropolitanas (Garza: 2005, 99)
- OCDE concluye "México no tiene, estrictamente hablando, una política regional, sino políticas nacionales con fuertes implicaciones territoriales tales como la política social, comercial y de investigación y desarrollo (OCDE: 1997, 9) en (Garza: 2005, 103)
- Gobiernos de Salinas y Zedillo anularon programas de desarrollo urbano y dieron cabida a Progres, Solidaridad y resurge el Programa 100 ciudades (Garza: 2005, 103).
- Programa 100 ciudades: trata meramente de apoyar a los gobiernos locales para que desarrollen las capacidades técnicas y de gestión necesarias para planear su crecimiento urbano (...) apoyan a los gobiernos a moderniza su catastro, sin embargo el programa muere con el fin del siglo XX (Garza: 2005,104).

Una gran reestructuración para el país fue el cambio de modelo económico (neoliberal) que trajo consigo grandes cambios estructurales para el país, los cambios y las prioridades de las políticas sociales, definieron mucho del rumbo del desarrollo urbano para las zonas metropolitanas.

La zona del Valle de México, fue creciendo poco a poco en el tamaño de población así como de las actividades que se concentran, su proceso de metropolización fue acelerado y centralizado, es decir se empezó a centrar la política y la economía en la gran metrópoli como motor fuerte para el crecimiento del propio país. Hoy día nos topamos con una de las zonas más pobladas y dinámicas incluso de América Latina.

Lo que es hoy la zona del Valle de México, sin duda alguna es producto de lo que la sociedad que vive y transita por ella la ha vuelto un centro de crecimiento exponencialmente económico, político, cultural y social dando como resultado una ciudad con grandes vertientes y alcances para el propio avance de la sociedad mexicana.

3.3 Las metrópolis actuales: Conformación actual de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Hablando propiamente de cómo ha ido evolucionando el fenómeno metropolitano podemos destacar que en cuanto al crecimiento de las zonas metropolitanas en México se dio de la siguiente manera: ³²

1. En México, la primera delimitación de zonas metropolitanas la realizó Luis Unikel con datos de 1960 (...) identificó doce zonas metropolitanas alrededor de otras tantas ciudades mayores de 100 mil habitantes.
2. En 1970 actualizó la información teniendo: era de nueve millones de personas, poco más de una cuarta parte de la población nacional, asentada en 64 unidades territoriales.
3. En 1993 Jaime Sobrino identificó 37 zonas metropolitanas para 1990, las zonas metropolitanas estaban constituídas por 155 delegaciones y

³² "CONAPO-INEGI-SEDESOL; "Delimitación de las zonas metropolitanas 2010", México 2012

municipios, con 31.5 millones de habitantes, esto es, 38.8 por ciento de la población nacional.

4. En 2004, la SEDESOL, el CONAPO y el INEGI publicaron el libro Delimitación de las zonas metropolitanas de México: El ejercicio resultó en la identificación de 55 zonas metropolitanas que involucraban a 309 delegaciones y municipios de 29 entidades federativas, cuya población en el año 2000 ascendía a 51.5 millones de personas, es decir, 52.8 por ciento de la población total del país.
5. En 2007, el mismo grupo conformado por las tres instituciones gubernamentales realizó la actualización de las zonas metropolitanas, empleando el mismo método e incorporando los resultados y la cartografía censal del II Censo de Población y Vivienda, 2005, así como las declaratorias y programas de ordenación de zonas conurbadas y zonas metropolitanas vigentes. Como resultado, se obtuvieron 56 zonas metropolitanas, y el número de municipios metropolitanos aumentó en 36; la población metropolitana se estimó en 57.9 millones de habitantes, es decir, el 56 por ciento del total nacional.
6. Los resultados del Censo de Población y Vivienda 2010 se realizó la presente actualización, la cual arroja un total de 59 zonas metropolitanas, en las que residen 63.8 millones de habitantes, esto es, 56.8 por ciento del total nacional, en un total de 367 delegaciones y municipios metropolitanos.

Ahora bien hablando propiamente de cómo está conformada la Zona del Valle de México tenemos que un estudio realizado por la OCDE “Estudios Territoriales: Valle de México” presento la siguiente:

“Es el centro económico, financiero, político y cultural de México. Con respecto a su población, es la tercera zona metropolitana más grande de la OCDE y la más grande del mundo fuera de Asia. De acuerdo con las delimitaciones mexicanas más utilizadas, la ZMVM abarca alrededor de 7 866 km² (casi cinco veces el

tamaño de la región del Gran Londres y tres veces el de Luxemburgo), comprende las 16 delegaciones del Distrito Federal, 59 municipios del estado de México y un municipio del estado de Hidalgo.”³³

A partir del año 2016 se considera 21 municipios del Estado de Hidalgo³⁴ (esto debido al gran crecimiento de la mancha urbana) como parte de la Zona Metropolitana del Valle de México. Sin embargo dada la poca participación en los trabajos y acuerdos realizados entre localidades, en estudios e interacción se consideran actualmente las que se mencionaron por parte de la OCDE.³⁵

Algunos datos generales tanto cualitativos como cuantitativo en cuanto a cuestiones; sociales, económicas, políticas y ambientales podemos mencionar:

SOCIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Viviendas habitadas por disponibilidad de energía 5,162,562, con agua entubada 3,269,750, y con drenaje 5 115 599.34 • Población derechohabiente: no tienen 7,804,407 y que sí tienen 11,882,231.³⁶ • Población con más alto nivel educativo.³² • Bajo nivel de marginación (acceso a servicios básicos: algunas colonias tanto del centro como la periferia son precarias)³⁷ • Vivienda a bajo costo se ha expandido a zonas periféricas, los empleados están concentrados en el núcleo metropolitano.³⁸
-----------------	---

³³ OCDE “Estudios territoriales de la OCDE: Valle de México: 2015”

³⁴ https://www.youtube.com/watch?v=wlyP-TJU_bs&t=6s consultado el 01-05-17 a las 8:00pm

³⁵ De acuerdo a la información proporcionada por la CONAPO vía Plataforma Nacional de Transparencia el día 27 de mayo 2017 la institución nos respondió “respecto a esta petición le comento que el universo de zonas metropolitanas (y de sus municipios integrantes) no ha terminado de ser actualizado y avalado por el grupo interinstitucional para la delimitación de zonas metropolitanas, constituido por SEDATU, CONAPO e INEGI, nos encontramos en fase final de estos trabajos y se ha establecido que en septiembre (esperamos sea antes) se subirá dicho listado a las páginas web institucionales, después de esto se preparará la publicación. Por lo que únicamente contamos con la Delimitación de Zonas Metropolitanas 2010”

³⁶ <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/cezm11/estatal/default.htm> consultado el 08-05-17 a las 12:14 am

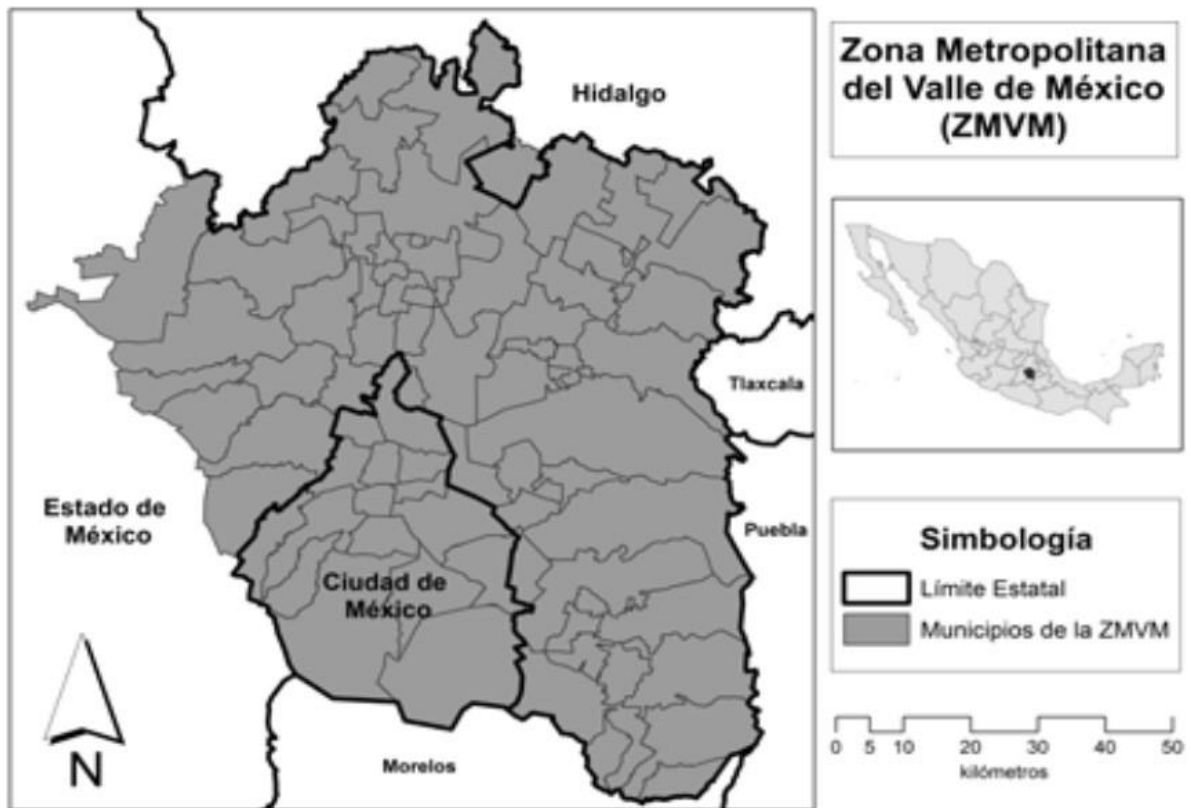
³⁷ OCDE “Estudios territoriales de la OCDE: Valle de México: 2015”

³⁸ OCDE “Estudios territoriales de la OCDE: Valle de México: 2015”

ECONÓMICAS	<ul style="list-style-type: none"> • 23% aporta del PIB del país.³⁹ • Población al año 2010 20,116,842 habitantes 37 • Se concentran servicios financieros y seguros, área de comunicaciones y transportes, bienes raíces y servicios empresariales.³⁵ • Discrepancia entre la zona socioeconómica real en la que sus empresas y habitantes residen y trabajan.³⁵
POLÍTICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Es el centro de las decisiones del país, su funcionamiento ordenado y eficiente es un asunto de seguridad nacional y estratégico para el desarrollo de México.(Iracheta:2009;196). • La zona metropolitana comprende el mayor número de distritos electorales, lo que hace evidente el peso político de la metrópoli en la nación.(Iracheta; 2009:206) • Gobernanza fragmentada (cómo y quien gobierna)³⁵
AMBIENTALES	<ul style="list-style-type: none"> • Ocupación con usos urbanos de lo que fueron lechos de lagos y la deforestación de las sierras que lo rodean, han agudizado su fragilidad (Iracheta:2009;196). • La ocupación del suelo ha dado lugar a enormes desequilibrios sociales y ambientales que, por una parte, mantienen a grandes masas de población con una calidad de vida muy baja y amenazan la del resto y, por la otra, han destruido buena parte de los recursos naturales del valle de manera irreversible y ponen en riesgo la sustentabilidad restante de la zona metropolitana (Iracheta:2009; 196).

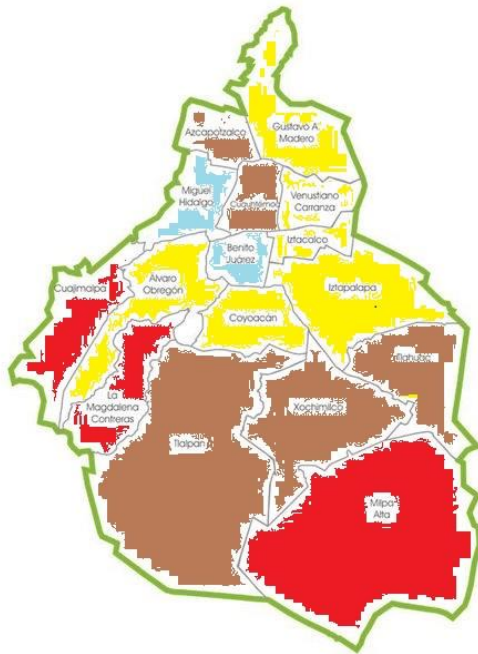
³⁹ <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/cezm11/estatal/default.htm> consultado el 08-05-17 a las 12:14 am

Ahora bien presentamos un mapa de cómo está gobernado la Zona Metropolitana del Valle de México, el cual no ayudará a comprender más su dinámica:



Conformación de la zona metropolitana del Valle de México: obtenido de la página⁴⁰

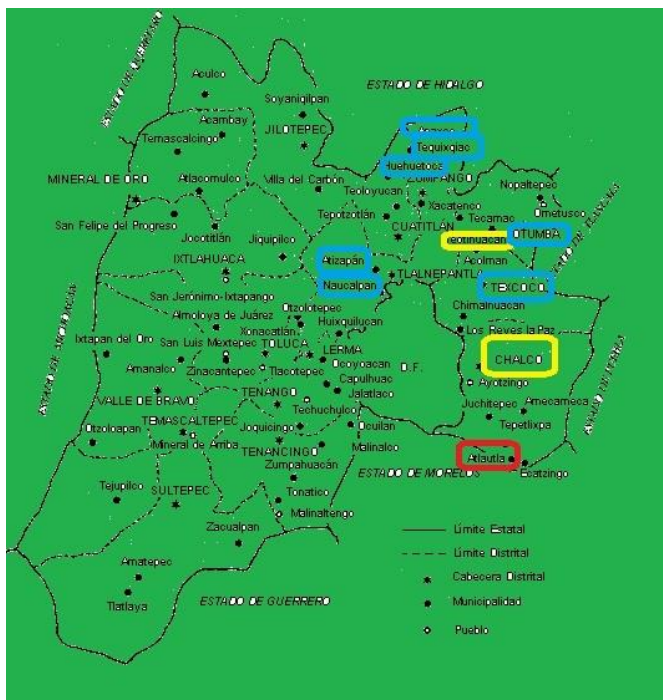
⁴⁰ <http://www.redalyc.org/jatsRepo/112/11250327011/index.html> Consultado el 23-10-17 alas 5:30pm



Delegaciones fragmentadas, el PRD tiene una delegación más que el partido de MORENA: 6 delegaciones las gobierna el PRD: Gustavo A Madero, Venustiano Carranza, Iztacalco, Coyoacán, Álvaro Obregón e Iztapalapa: en tanto Morena cuenta con 5 delegaciones: Azcapotzalco, Cuauhtémoc, Tlalpan, Xochimilco y Tláhuac

El PRI solo cuenta con 3 Milpa Alta, Magdalena Contreras y Cuajimalpa

En tanto el PAN cuenta con 2: Benito Juárez e Hidalgo.



Municipios no gobernados por el PRI

PAN: Apaxco, Atizapan de Zaragoza, Atlautla, Chinconcu, Huhuetoca, Hueypoxtla, Melchor Ocampo, Naucalpan de Juárez, Nextlalpan, Otumba, Tequixiac.

PRD: Netzahualcóyotl, Teotihuacan, Tultepec, Valle de Chalco.

Movimiento Ciudadano-PT: Temamatla

Morena: Texcoco

HIDALGO: Tizayuca: **PRI**

Con los mapas presentados de la Zona del Valle de México podemos darnos cuenta de algunos aspectos importantes que señalar:

1. Diversidad de gobierno en la Ciudad de México: existen una gran diversidad de quién gobierna la ciudad, no pertenece como tal a un solo partido, contrario al Edo de México que en su totalidad le pertenece a un solo partido, con esta visión podemos percatarnos y que la Zona del Valle de México está gobernada por el PRI.
2. Entre los nodos metropolitanos, es decir, entre las colindancias que hay entre delegaciones y municipios, son de diferente partido gobernado lo que puede llegar a obstaculizar algún tipo de decisión o de proyecto que se pudiese llegar a implementar.
3. Con base en la información obtenida vía Plataforma Nacional de Transparencia pudimos saber que no existe alguna interacción entre delegaciones y municipios colindantes, no hay acuerdos metropolitanos de ninguna índole.
4. De acuerdo al estudio realizado por On Parther la incidencia delictiva entre una delegación y municipio sí es contrastante teniendo lo siguiente:

DELEGACIÓN / NIVEL DE INSEGURIDAD	MUNICIPIO/ NIVEL DE INSEGURIDAD
GUSTAVO A MADERO – MEDIO	TLANEPANTLA- MUY ALTO
AZCAPOTZALCO – MEDIO	NAUCALPAN- ALTO
MIGUEL HIDALGO/CUAJIMALPA- BAJO-MUY BAJO	HUIXQUILUCAN –BAJO
GUSTAVO A MADERO – MEDIO	ECATEPEC- MUY ALTO

VENUSTIANO IZTACALCO/ IZTAPALAPA – ALTO-BAJO-MEDIO	CARRANZA/ NEZA – ALTO
TLAHUAC-MILPA ALTA – MEDIO-MEDIO	VALLE DE CHALCO- MUL ALTO

Información obtenida de la pagina On Parther www.onpmexico.com

Los niveles de inseguridad en el estado de México realmente son graves, ya que van desde lo Alto o Muy Alto, situación que se puede sin duda ver mermada en las delegaciones colindantes, dejando que la inseguridad se disperse por toda la zona metropolitana, es necesario y oportuno contar con sistemas de seguridad metropolitanos para dar una solución viable y confiable al problema que presenta cada delegación o municipio pero es importante darles el peso metropolitano que ya tienen.

Todo lo anterior nos ayuda a entender y comprender mejor cómo es la Zona del Valle de México; visualizamos que es compleja, que poco a poco cambia, modifica y altera su dinámica socio-espacial y que no cabe duda hace falta una atención e intervención oportuna, certera, eficiente y eficaz en las decisiones que se tomen para su buen funcionamiento.

Ya que actualmente las problemáticas que presenta el Valle de México son cada vez más complicadas de atender en escala y con visión metropolitana, pues los gobiernos locales realizan acciones para atender sus necesidades de manera local, si bien existe el Fondo Metropolitano del Valle de México⁴¹, como mecanismo financiero para establecer acuerdos de desarrollo metropolitano, esté aún no es como tal una autoridad metropolitana que tenga inclusive la oportunidad

⁴¹ Objetivos del Fondo: Competitividad económica, capacidad productiva. Ejecución de obras que le incentiven la viabilidad y disminuyan la vulnerabilidad por fenómenos naturales, ambientales y por la dinámica demográfica y económica, Consolidación urbana, Aprovechamiento óptimo de las ventajas competitivas de funcionamiento regional, urbano y económico del espacio territorial de las ZM. http://fmvm.edomex.gob.mx/mision_vision_objetivo consultado el 20 de mayo a las 11:45 pm

de legislar de manera conjunta y que se empiece entonces a pensar en la existencia de un gobierno metropolitano para el Valle de México.

Ahora bien es necesario describir cómo es que se presenta las problemáticas urbanas en la metrópoli y así saber que hace falta.

3.4 Problemáticas urbanas de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Los problemas que enfrenta la zona metropolitana del Valle de México no son difíciles de entender, visualizar y comprender, son problemáticas que se encuentran desde años, y sin embargo éstas suelen ser normalizadas.

Como ciudadana y habitante de la Ciudad de México, puedo visualizar lo difícil que es recorrer distancias que aunque parecieran cortas, éstas se vuelven complicadas por el tráfico que prevalece en el centro de la zona metropolitana. La inseguridad que existen en las calles o en el mismo transporte y la gran contaminación que se genera día con día (somos muchos y por lo tanto generamos miles de desechos de basura).

Sin embargo, una realidad que puede o no ser clara para la ciudadanía que habita la Zona Metropolitana es “en realidad compartimos problemáticas entre localidades (es decir Ciudad de México y Estado de México, apenas se pudiese visualizar la participación del Estado de Hidalgo)” y que tanto enlace o red hay entre estas localidades para comprender que si no se empieza a trabajar en conjunto difícilmente se visualizarán cambios.

Para los partidos políticos, gobernantes, assembleístas y congresistas pareciera ser no una opción viable políticamente empezar a trabajar sobre alguna instancia ejecutora de decisiones metropolitanas, pues esto implicaría que partidos o que fracción de poder llevaría a cabo la realización de dicha autoridad metropolitana.

Pues bien que podemos considerar como una problemática metropolitana; aquello que no se le ha dado una solución, podría decirse: situaciones a la deriva, asuntos

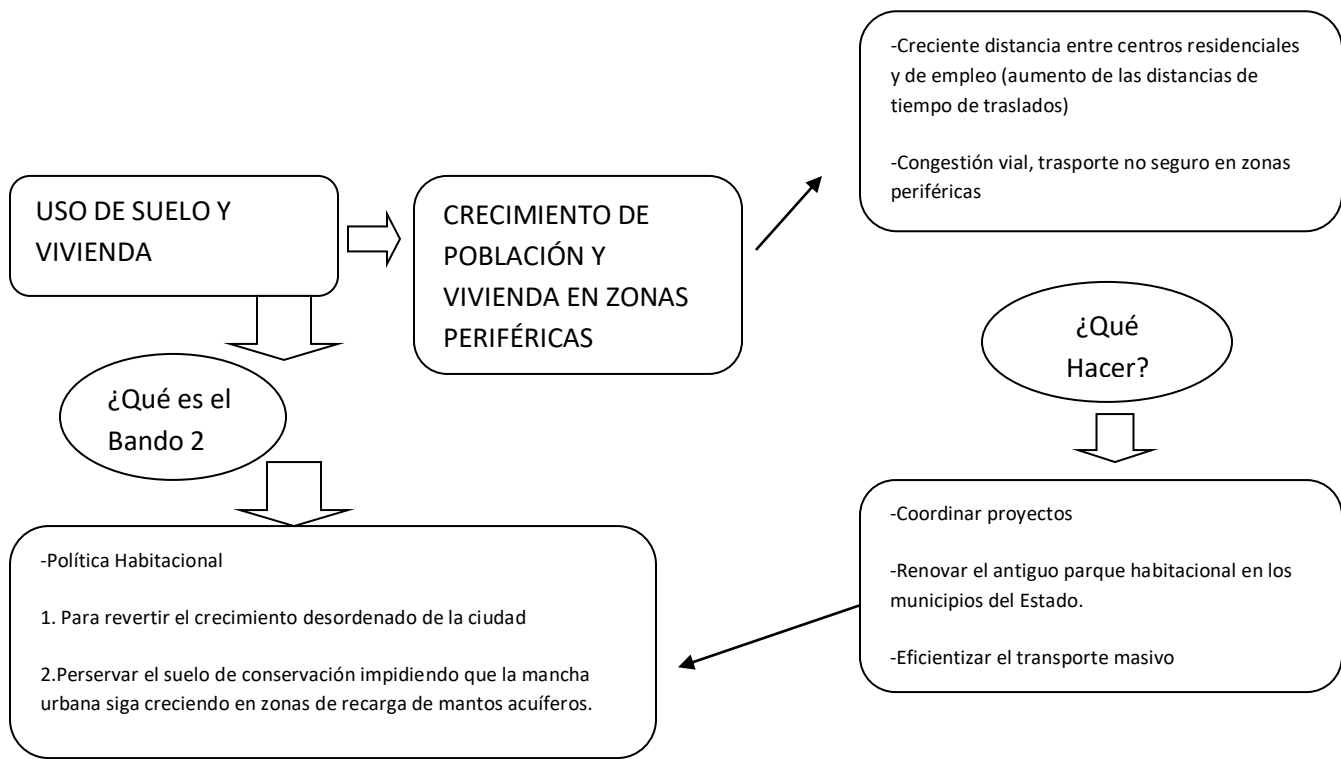
comunes aún sin una solución, fenómenos que se vuelven cada vez más concurrentes.

Pero ¿Por qué se originan? podemos enfatizar en las siguientes premisas; una falta de visión política conjunta, por la cultura de educación de los individuos miembros de la sociedad, o bien por las leyes existentes donde no existe concordancia, así como por igual modo por la falta de coordinación territorial. Se pueden hablar de muchas cosas pero sabemos que son situaciones que están ahí y deben atenderse de manera estratégica.

3.4.1 Uso de Suelo y Vivienda.

Hablar de la problemática que se presenta en relación al uso de suelo y vivienda, es referirnos al crecimiento de ocupación de suelo en las zonas periféricas, zonas donde carecen de los servicios básicos y donde el acceso al transporte se vuelve complicado esto puede ser por: lejanía, poca flota destinada entre otras situaciones.

En retrospectiva; “En 1990 las áreas de ilegalidad representaban el 29% del área total urbanizada (...) El gran problema de la escasez de vivienda ha trasladado y reproducido el acceso a vivienda en renta de la antigua vecindad a la periferia urbana, originando un nuevo tipo de habitación: el inquilino periférico” (Legorreta: 1992; 128).



Cuadro 3 Elaboración Propia: a partir de: OCDE "Estudios Territoriales" y Bando 2⁴²

3.4.2 Inseguridad

La inseguridad que persiste en el día a día en las calles, comunidades, localidades y Estados y en el mismo país es un asunto de manera general grave, ya que los niveles de delitos aumentan y difícilmente tienden a disminuir.

En el caso de la Zona del Valle de México, de acuerdo a On Partners de México que realizó una investigación para determinar los Índices Delictivos ubicó al Valle de México en la octava posición del ranking de delincuencia, siendo el municipio de Ecatepec el más inseguro⁴³

“Por su magnitud, resulta evidente que concentra el mayor número de delitos a nivel nacional. Sin embargo, en el IDM-2015 se ubicó en el octavo lugar. A pesar de presentar más de 2,600 homicidios dolosos y más de 25 mil registros de robo de vehículos durante 2015, al considerar las tasas delictivas por 100 mil

⁴² http://www.invi.df.gob.mx/portal/transparencia/pdf/LEYES/Bando_informativo_2.pdf consultado el 11-05-17 a las 12am

⁴³ <http://www.onpmexico.com/#http://www.onpmexico.com/> consultado el 17 de mayo a las 3:16pm

habitantes, esta ciudad pierde algunos lugares y por lo tanto no se ubica en el número 1 del ranking.”⁴⁴

El porqué se da está inseguridad; algunos factores que podemos visualizar desde nuestra perspectiva son:

- Nivel de población que atender en la zona del Valle de México
- Falta de un mando único de seguridad regional: Legislación única entre localidades.
- Precariedad que se genera en las zonas periféricas; desempleo, acceso a servicios, educación.

Todas estas situaciones prevalecen en la sociedad del Valle de México que tiene que enfrentarse.

A continuación presentamos un cuadro que nos ilustra mejor cómo se vive la inseguridad en el Valle de México.

PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD⁴⁵ 2015	INCIDENCIA DELICTIVA 2015⁴⁶
ESTADO DE MEXICO: 90.6	ESTADO DE MEXICO: 56,835
CIUDAD DE MEXICO: 78.5	CIUDAD DE MEXICO: 52,718
HIDALGO: 62.1	HIDALGO: 21.159

Tanto la percepción (es decir como lo siente la población) como la incidencia delictiva (la cantidad de delitos que se comenten) prevalecen con mayor aumento

⁴⁴ <http://www.onpmexico.com/media/informes/OnPartners-01-Informe-IDM2015.pdf> consultado el 17 de mayo a las 3:23pm

⁴⁵ <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/percepcion/> consultado el 17 de mayo a las 2:32pm

⁴⁶ <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/incidencia/> consultado el 17 de mayo a las 2:32 pm

en el Edo de México, teniendo niveles altos, situación que no deja de ser menor para la Ciudad de México (el Edo de Hidalgo con menor porcentaje pero muy cerca de llegar a un prevalencia mayor) y que por lo tanto la contigüidad que existe entre ambas entidades, hace muchas veces que se vuelva complicado atender las demandas de la población, es necesario y urgente establecer una planeación y posible legislación única de los delitos que se cometen en la zona del Valle de México.

3.4.3 Contaminación y Cambios Climáticos.

Visualizar la problemática de la contaminación y cambios climáticos en el Valle de México es un asunto que prevalece y en algunos días tiende a aumentar el nivel de contaminación sobre todo atmosférica.

Los problemas que se presentan más recurrentes y que se visualizan como habitante del Valle de México son:

- El uso excesivo del transporte privado
- Cantidad de basura generada: por igual modo una falta de cultura de tirar la basura en su lugar para así no propiciar hundimientos.
- Ocupación ilegal de asentamientos irregulares (pérdida de zonas de conservación)
- El ruido excesivo de transporte público y privado.

Ahora bien, hablando propiamente de cómo se visualiza cada situación podemos presentar el siguiente cuadro:

AGUA	AIRE	DESECHOS TOXICOS
<p>La disponibilidad per cápita del agua de la Cuenca del Valle de México decreció 46%.⁴⁷</p> <p>El problema básico de este servicio es la incapacidad hídrica de la cuenca del valle de México para satisfacer las demandas de agua potable. Si se considera un esquema de sustentabilidad hidrológica, el volumen disponible para agua potable sería de 30.9 m3/s. No obstante, el volumen requerido para los usos doméstico, industrial y agrícola es de 81.9 m3/s, es decir existe un faltante de 51 m3/s que se satisface con la sobreexplotación de los acuíferos ubicados en la cuenca y con los volúmenes importados de los sistemas Lerma y Cutzamala.⁴⁸</p>	<p>En la actualidad, el 90% de los vehículos que circulan en la Ciudad de México utiliza gasolina, lo que contribuye a incrementar la contaminación de la urbe. Tan sólo el DF contribuye con 5% del total de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en el país, es decir, 31 millones de toneladas de carbono (CO2) equivalente.⁴⁹</p>	<p>El manejo deficiente de desperdicios sólidos pone en riesgo la tierra, el agua y la calidad del aire. La insuficiente infraestructura, así como la escasa supervisión del cumplimiento de las normas de tratamiento de residuos forman parte del problema. No se cuenta con instrumentos de política sólidos que alienten la reducción y el reciclaje de desperdicios a nivel metropolitano. Además, la falta de planeación pone en riesgo al suelo de conservación debido a la propagación de asentamientos irregulares, rellenos sanitarios sin control y deforestación.⁵⁰</p>

Grupo de Ideas 4: Elaboración propia a partir de las páginas web consultadas

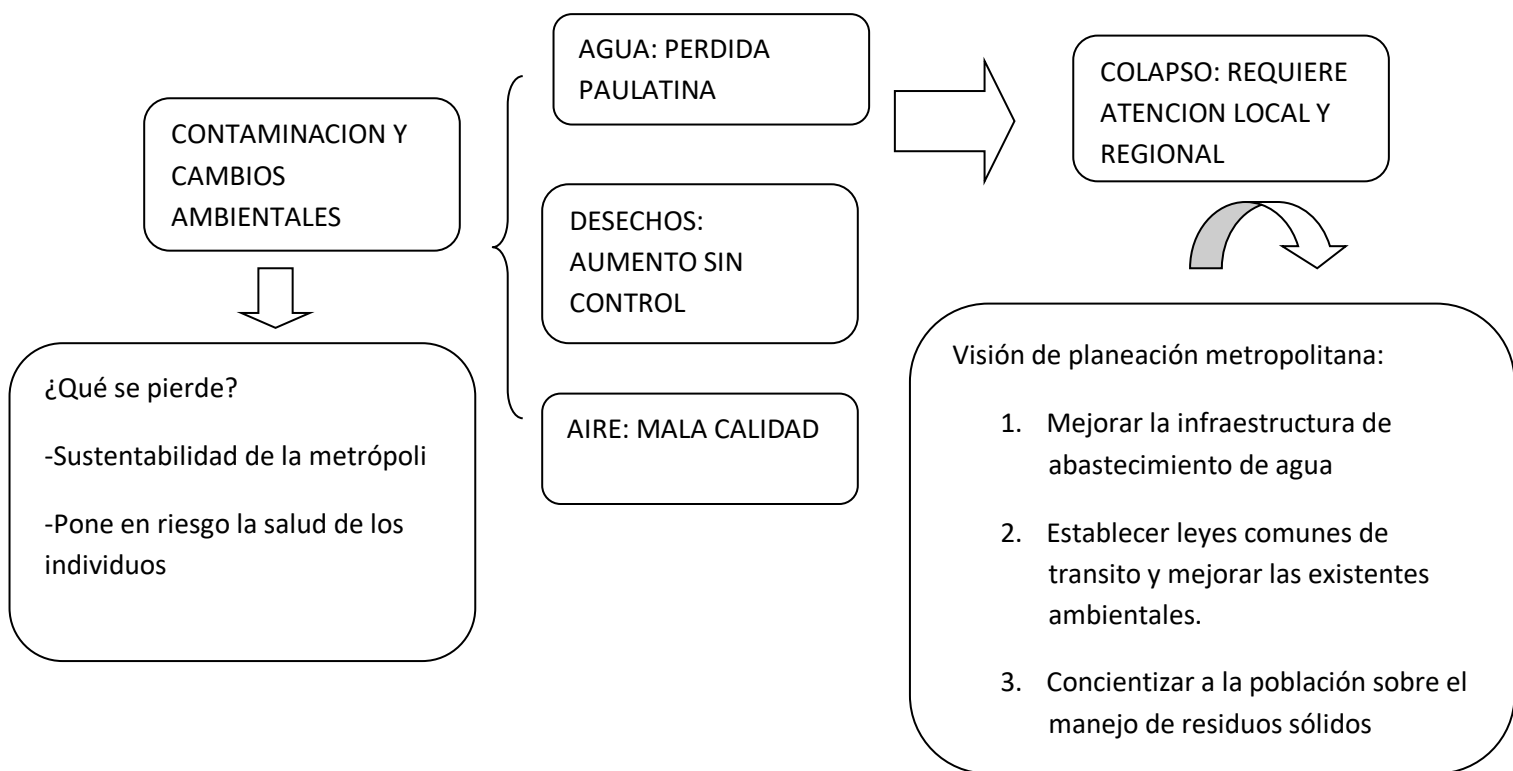
La situación ambiental del Valle de México es un riesgo para todos los que habitamos en ella, ya que está nuestra calidad de vida en juego, no es el caso de ser extremistas pero sí es manifestar una preocupación latente: pues los niveles muchas veces de contingencia ambiental suelen ser graves para el aire que respiramos y si a eso la agregamos que no contamos con la suficiente agua para abastecernos así como la poca planeación de los desechos nos centramos en un problema que se tiene que resolver con urgencia pero con medidas certeras y metropolitanas.

⁴⁷ <http://www.forbes.com.mx/6-problemas-ambientales-y-sociales-que-colapsaran-al-di/#gs.rvgRn9E> consultado el 07 de mayo a las 9:59pm

⁴⁸ <http://www.jornada.unam.mx/2014/01/27/eco-d.html> consultado el 13 de marzo a las 4:00pm

⁴⁹ <http://www.forbes.com.mx/6-problemas-ambientales-y-sociales-que-colapsaran-al-di/#gs.rvgRn9E> consultado el 07 de mayo a las 9:59pm

⁵⁰ OCDE “Estudios Territoriales: Valle de México: 2015”



Cuadro 4 Elaboración Propia a partir de Bassols 1993 y OCDE Estudios Territoriales

3.4.4 Transporte y Movilidad

Una de las grandes problemáticas que se vislumbran al recorrer las calles de la zona metropolitana es; la falta de una movilidad libre, hablando propiamente de cuando caminamos en las calles, así como también la gran cantidad de personas que somos que hace que el nivel de tráfico que se genera en días y horas laborales se vuelva un caos impresionante.

Los grandes fenómenos que se generan por dicha situación son los que Bernardo Navarro nos enuncia:

- Los desplazamientos metropolitanos han adquirido mayor longitud e inversión de tiempo y recursos, debido al crecimiento periférico disperso, extensivo y a saltos que ha tenido lugar en los años treinta.
- El parque automotriz ha crecido en magnitudes nunca antes vistas.

- Crecimiento de alternativas de transporte el tren suburbano, el sistema de metrobús, corredor cero.
- La movilidad y el propio espacio metropolitano se organiza crecientemente en torno a los corredores de transporte que vinculan nodos urbanos, prioritariamente, de equipamientos comerciales, hoy en día estos corredores urbanos reorganizan crecientemente la dinámica urbana de intercambios, movilidad y actividades. (Navarro:2010:196)

El transporte de la Zona del Valle de México parece que día con día se ve rebasado por el nivel de población que transita y se desplaza por las zonas centrales y periféricas de la zona metropolitana. Es increíble que distancias en la misma Ciudad de México se vuelvan complicadas de recorrer, hablando del tiempo que se emplea para desplazarse.

De acuerdo a Navarro “En la zona metropolitana del Valle de México se realizan 21.9 millones de viajes, se desdoblán en 30.6 millones de tramos de viaje, donde los colectivos posibilitan 46.2% de éstos, les siguen los automóviles con 20.7%; el Sistema de transporte Colectivo, 13.6%, los suburbanos, 7.2%; los taxis, 5.9%; los autobuses Red de Transporte de Pasajeros (RTP), 2.0%; las bicicletas, 1.4%; los servicios de transporte eléctrico, 1.1%, el Metrobús, 0.8%; las motocicletas, 0.3% y otros con 0.9%.” (Navarro:2010: 198).

Dicha información fue lo que arrojó la última encuesta Origen-Destino del año 2007 (actualmente en el año 2017 se realizará una nueva encuesta donde se busca la actualización de información).

Dicha encuesta nos deja ver la gran cantidad de desplazamientos que se realizan y la necesidad que se requiere de contar con transportes eficientes y una planeación eficiente y estratégica de que es lo que se requiere para evitar que se pierda la movilidad.

Algunos datos interesantes que nos destaca dicha encuesta de Origen y Destino 2007 son:⁵¹

<p>CUÁNTOS CUENTAN CON AUTOMÓVIL PRIVADO</p> <p>Del total de viviendas: 4.8 viviendas 2.2 millones tienen vehículo y 2.6 millones no tienen vehículo</p>	<p>ENTIDADES CON MAYOR AFLUENCIA</p> <p>Ciudad de México: Iztapalapa con el 14.2% y Cuauhtémoc con el 13.2 %.</p> <p>Estado de México: Ecatepec con 15.9% y Naucalpan de Juárez con 10.4%</p>	<p>PROPÓSITOS DEL VIAJE</p> <p>Regresar a casa: 9 84659</p> <p>Trabajo: 5 588 292</p> <p>Estudiar: 1 941 692</p> <p>Llevar a alguien recoger: 1 198 867</p> <p>Compras 1 075 114</p> <p>Social, diversión: 612 856</p>
<p>CONCENTRACIÓN DE VIAJES</p> <p>Entre las 6:00 y 8:59 hrs se produce un auge con el 26.8% de viajes y entre las 13:00 y 15:59 hr igualmente con un 19.3%</p>	<p>TIEMPO PROMEDIO DE LOS VIAJES</p> <p>Transporte Público: 58 min</p> <p>Transporte Privado: 41 min</p> <p>Mixto: 81 min y Otro con 53 min</p>	

Grupo de Ideas 5: Elaboración propia hecho a partir de la información obtenida de Encuesta Origen-Destino 2007

Con base en la siguiente información podemos entender que somos millones de personas que necesitamos desplazarnos, el hecho que el año 2007 hubiese esa cantidad de población con un vehículo nos habla de una necesidad de la sociedad de transportarse de manera tal vez más segura o cómoda por contar con un automóvil, sin embargo eso ha hecho sin duda alguna que el desplazamiento se vea mermado para los que no cuentan con un transporte privado.

Es importante reconocer para los gobiernos locales que es urgente un transporte metropolitano eficiente, eficaz y necesario y de acuerdo a las necesidades de la población que habita o trabaja la zona del Valle de México.

⁵¹ [http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007 Encuesta Origen Destino INEGI.pdf](http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007_Encuesta_Origen_Destino_INEGI.pdf) consultada el 22-05-17 a las 10.00 am

Estudios recientes indican que en “el 2020 esta cifra será cercana a los 5.6 millones de viajes y representará cerca del 20% del total de viajes en la ZMVM (28.3 millones de viajes en total).”⁵²

Es decir de no contar próximamente con una estrategia integrada de transporte, muy probablemente la zona del Valle de México se vea colapsada por la cantidad de personas que se mueven al día, y esto traería consigo problemas como:

- Contaminación Atmosférica
- Daños a la salud del individuo
- Posible inseguridad en zonas centrales de transporte.

Necesitamos un gran esfuerzo en red para abatir dicha problemática debemos contar con la participación de la sociedad, gobiernos locales y hasta gobierno federal y empresas privadas para trabajar en la resolución de esta necesidad.

Como bien lo indica la OCDE “se requiere una planeación metropolitana coordinada. La restauración y la mejora de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI) pueden ser fundamentales para armonizar el marco jurídico y desarrollar un plan maestro de movilidad a largo plazo.”⁵³

Sin dudarlo se requiere una perspectiva mucho más amplia en materia metropolitana para construir un transporte eficiente y seguro se podría pensar en:

- Coordinar las leyes de movilidad.
- Pensar en un esquema de protección al medio ambiente
- Crear redes que favorezcan también el acceso al transporte de las zonas periféricas.

⁵² <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm> consultado el 09-03-17 a las 11:00 am

⁵³ OCDE “Estudios Territoriales; Valle de México. 2015”

- Construir vialidades y mejorar corredores que permitan un buen desplazamiento.
- Empezar a pensar en seguir con el plan maestro del metro: es decir extenderlo a mayor medida al Estado de México y que éste se vuelva participe también en el mantenimiento y actualización de vialidades del metro.

Tal vez esto podría darle un mayor auge al transporte para que poco a poco se vuelva metropolitano pero eficaz y eficiente en su uso.

Después de haber expuesto todas las problemáticas que se viven en la gran metrópoli, podemos aseverar: “todo problema depende de otro y están ligados, por lo tanto para tratar de abatirlos es necesario solucionarlos en red”. Que queremos exponer con la hipótesis:

Un problema en red, sería por ejemplo: la contaminación y transporte: mucho de los contaminantes del aire que se generan en la zona metropolitana son por la gran cantidad de vehículos que circulan a diario en la ciudad de México y el Estado de México, situación que tendría que ser resuelta desde una visión de mejorar y estructurar mejor la movilidad en la zona del Valle de México, para así desahogar el nivel de tránsito de transportes públicos y privados y por lo tanto se busque resolver el problema también de la contaminación, generando que la calidad del aire mejore.

Para esto se tendría que pensar que la mejor forma de gobernanza es: tratar de crear acuerdos entre la sociedad, los gobiernos locales para mejorar las leyes e incluso compartirlas, para financiarlos el gobierno junto con la iniciativa privada, una visión en conjunto y donde todos los actores involucrados participen y se involucren las voces de todos, nos haría crear una mejor política de intervención en mejora de la calidad de movilidad urbana y calidad de nuestro aire.

Por tanto las zonas metropolitanas se han vuelto un fenómeno de expansión que requieren de una atención estructurada y bien planificada.

El proceso de metropolización fue un asunto que sucumbió a los habitantes de la gran metrópoli, pues los cambios económicos, sociales y políticos llevaron a que se replanteara la política social de la nación, cambiando así la forma de vida de sus habitantes.

Vemos y comprendemos que la Zona del Valle de México es una de las más importantes del país, es el motor que propicia el crecimiento y desarrollo de nuestra nación, es difícil no imaginar que existen diversidad de problemáticas en ella, pues el nivel de población, de actividades y la expansión territorial se vuelven un asunto que atender de manera conjunta con todas las partes obligadas e involucradas.

No sólo para los gobernantes, sino también para la sociedad es indispensable saber actuar ante este fenómeno urbano que tomará día con día tintes más grandes de desarrollo pero también de problemas que atender.

Por tanto debemos estar preparados para los grandes cambios que se avecinan, pues éstos afectan la dinámica de los habitantes del Valle de México.

Debemos desde mi punto de vista aprender de algunas experiencias latinoamericanas y empezar a crear un gobierno, o una instancia con reales facultades metropolitanas, eso nos hace mucha falta como gobierno y sociedad.

No podemos seguir con la idea de que el Edo de México y Ciudad de México son entidades aisladas, son contiguas y una depende de la otra. Por tanto es necesario seguir poniendo sobre la mesa que es necesaria una visión metropolitana para toda la sociedad mexicana.

CAPITULO 4

4. Avances y perspectivas de un gobierno metropolitano: Movilidad uno de los grandes retos

En el presente capítulo analizará el trabajo de las comisiones de trabajo en materia metropolitana que cuenta tanto el poder legislativo local Ciudad de México y Edo de México.

El objetivo del presente capítulo es reconocer qué tanto nuestros legisladores presenta una visión metropolitana y qué tanto han trabajado en la realización de ello, así como conocer su postura en relación a la posibilidad de tener un gobierno metropolitano para la Zona del Valle de México, así como reconocer si ambas comisiones presentan un trabajo en conjunto. Con esto queremos dar cuenta las perspectivas que tienen los representantes políticos en lo metropolitano.

Después de abordar lo anterior daremos una pequeña propuesta de cómo es que en realidad se puede comenzar a trabajar en conjunto entre Estados colindantes y ya no sólo suscribir convenios, sino elaborar un plan común y real de manera urgente en materia de Transporte y Movilidad, y es que se requiere que exista un Sistema de Transporte eficaz y eficiente y podemos continuar con uno ya existente que es el Sistema de Transporte Colectivo Metro, pues es un medio que traslada a millones de individuos y que brinda muchas ventajas.

Sabemos que existen avances jurídicos y perspectivas metropolitanas, pero ¿Qué tanto esto se lleva un plano real?.

Sin lugar a dudas debemos como sociedad exigir más, inmiscuirnos más, participar más, saber que los problemas al igual que las soluciones están en red y que para solucionarlos necesitamos involucrar a todos los actores para una solución ideal.

4.1 Comisión de Desarrollo Metropolitano Ciudad de México VII Legislatura.

La comisión de Desarrollo Metropolitano de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México VII Legislatura, está integrada por cinco diputados los cuales mencionaremos a continuación.

1. Francisco Zarate Salgado- Presidente Partido Verde Ecologista
2. Elizabeth Mateos Hernández- Vicepresidenta Partido de la Revolución Democrática
3. José Encarnación Alfaro Cazares- Secretario Partido Revolucionario Institucional
4. Wendy González Urrutia- Integrante Partido Acción Nacional
5. Vania Roxana Ávila García- Integrante Movimiento Ciudadano

De acuerdo a la página de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México VII Legislatura, se han llevado a cabo 5 reuniones de trabajo (la primera el 24-02-16 y la última el 30-11-16 publicadas en su página web) de dicha comisión, no han llevado a cabo foros.

Para la realización de las entrevistas se estableció contacto vía telefónica en las oficinas de los diputados, posteriormente algunos me canalizaban con el secretario particular del diputado, mismo que yo establecía contacto vía telefónica para entonces ellos darme una fecha para llevar a cabo la entrevista.

Fue así que el Dip José Encarnación Alfaro de la fracción parlamentaria del PRI, me recibió en sus oficinas ubicadas en la plaza de la constitución el día 27 de junio de 2017 a las 12pm. Dicha entrevista duró aproximadamente 50 minutos, donde hubo gran disposición por parte del diputado para responder los cuestionamientos que yo le presenté.

En el caso de los otros diputados continúe estableciendo contacto vía telefónica, así como visité sus oficinas y módulos.

El Dip. Francisco Zarate de la fracción parlamentaria del PVEM, no me recibió en sus oficinas, me informaron que por las actividades que realizaba el diputado, me contestaría vía correo electrónico, lo cual fue así y me regresó el documento contestado.

En el caso de la Dip. Wendy González de la fracción parlamentaria del PAN, me informó su secretario particular que por el nivel de extensión de mi cuestionario y por los tiempos de la diputada no lo podía responder, pero se me invito a asistir a las oficinas de la Comisión Integral del Agua, la cual también dirige la diputada, ubicadas en Gante, para que se me informara qué es lo que la diputada realizaba a favor del desarrollo metropolitano, dicho encuentro fue llevado a cabo el 28 de julio de 2017 a las 12pm.

En el caso de la Dip. Elizabeth Mateos de la fracción parlamentaria del PRD, su asistente de comunicación social Claudia Hernández me informó que los asesores le indicaban que el único que podría resolver el cuestionario era el presidente de la comisión de Desarrollo Metropolitano el Dip. Francisco Zarate, sin embargo les externé mi preocupación de conocer la postura de cada fracción parlamentario o al menos conocer las iniciativas de la diputada a favor del desarrollo metropolitano, a lo cual nunca tuve ninguna respuesta. Igualmente la Diputada Vania Ávila de la fracción parlamentaria Movimiento Ciudadano, estuve en contacto vía telefónica y presencial sin recibir una respuesta clara ni concisa, entregué el cuestionario sin una respuesta.

Ahora bien en el caso de las reuniones llevadas a cabo por dicha Comisión podemos rescatar algunos aspectos importantes:

En la primera reunión llevada a cabo el 24-02-16⁵⁴ llevaron a cabo un plan de trabajo, donde se tocaron los siguientes temas:

- Generar un órgano colegiado legislativo
- Modelo Policentrico de ocupación territorial
- Movilidad eficiente y equitativa
- Debe de existir gobernabilidad metropolitana
- Temas a atender: reglamento de tránsito, fuentes de empleo, educación y recreación.

Durante dicha reunión trataron varios puntos importantes, mismos que podemos mencionar lo siguiente:

- Buscar reformar e impulsar nuevas centralidades
- Crear fuentes de empleo en los centros y subcentros urbanos
- Contar con una infraestructura y equipamiento (de la delegación a municipio traslado)
- Deber impulsar una visión metropolitana
- Qué eje rector sea la contención de expansión física bajo los principios de sustentabilidad económica, social y ambiental.
- La movilidad eficiente y equitativa (red de transporte masivo, ampliar la estructura vial metropolitana)
- No es que exista falta de voluntad política, sino de acuerdos:
 1. Garantizar la protección física y patrimonial de los que viven en zonas periféricas y centrales
 2. Reactivar la economía metropolitana: intervenciones urbanísticas
 3. Perspectiva de los bosques metropolitanos
 4. Tecnologías limpias, gestión responsable en el manejo de residuos sólidos

⁵⁴ Pagina donde se puede consultar las versiones Estenográficas de las Reuniones de la Comisión de Desarrollo Metropolitano <http://www.aldf.gob.mx/versiones-estenograficas-710-51.html>

5. Crear mandos únicos (convenios de coordinación o no incluso con privados)
6. Estructura Policéntrica: Nodos Metropolitanos
 - Naucalpan-Azcapotzalco
 - Santa Fe-Huixquilucan
 - Tlalpan-Ixtapaluca
 - Neza-Iztapalapa
 - Ecatepec-Cuautitlán

- Recuperar las áreas urbanizadas
- Crear la Secretaría de Asuntos Metropolitanos (dar facultades)
- Instrumentar e institucionalizar el PARLAMENTO METROPOLITANO (Se tendría que reformar la Ley Orgánica y el Reglamento de Gobierno).

Todo lo anterior el Dip. Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, menciona como puntos importantes a atender, sin duda son temas y problemáticas realmente centrales e importantes y con una visión adecuada a las necesidades actuales.

Las reuniones llevadas a cabo por dicha comisión hasta el 30-11-16 son 5, a continuación mencionaremos lo que se llevó a cabo en las otras reuniones:

DIA DE REUNIÓN	DATOS BÁSICOS
2DA REUNIÓN DE TRABAJO 05-04-16	<p>Tema a tratar: CONTINGENCIA AMBIENTAL</p> <p>Resoluciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crisis de gobierno y ambiental • ¿Qué hace el Edo de México e Hidalgo en materia de contingencia ambiental?: objetivos y propuesta a largo plazo • Involucrar a las Secretarías de Movilidad, Obras, Medio Ambiente y de Asuntos Metropolitanos.

<p>3ERA REUNIÓN DE TRABAJO 14-04-16</p>	<p>Tema a tratar: COMPARECENCIA DE LAS SECRETARÍAS QUE ESTÁN INVOLUCRADAS EN MATERIA AMBIENTAL.</p> <p>Resoluciones:</p> <p>Diálogo con los funcionarios de las Secretarías invitadas en la 2da reunión, se recibieron negativas para participar, enviarles un citatorio</p>
<p>4TA REUNIÓN DE TRABAJO 13-07-16</p>	<p>Tema a tratar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tren Interurbano (ciudad de México-Toluca) • Programas parciales de desarrollo urbano • Zonas Históricas, monumentos y el patrimonio tangible de la Ciudad de México. • Discusión sobre materia ambiental (sin respuesta de las secretarías) <p>Resoluciones:</p> <p>PROYECTO TREN-INTERURBANO CIUDAD DE MÉXICO-TOLUCA</p> <p>Delegaciones Azcapotzalco y Álvaro Obregón.</p> <p>Conocer a quienes va a afectar o beneficiar</p> <p>Cómo se llevará a cabo el uso de suelo</p> <p>Dip Zarate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rehacer la política en la ciudad • Rehacer los canales de comunicación • Hay que incorporar a todos • Concentrar a todas las áreas a participar en mesas de trabajo

	<p>Programas parciales de desarrollo urbano (no son sometidos a la Ley de Desarrollo Urbano ni la jerarquía normativa)</p> <p>Mantener el desarrollo de la megalópolis, la cuenca.</p>
<p>5TA REUNIÓN DE TRABAJO 30-11-16</p>	<p>Tema a tratar:</p> <p>Propuesta de coordinación metropolitana en la redacción de la constitución.</p> <p>Medidas Preventivas ambientales que implementara el Gobierno de la Ciudad en época de invierno.</p> <p>Resoluciones: La reforma constitucional no le atribuciones a la asamblea constituyente ni legislativa en materia de Desarrollo Metropolitano, le compete al Congreso de la Unión:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Buscar reuniones con los integrantes de la Comisión de la Ciudad de México de la Cámara de Diputados, y la Comisión del DF del Senado para avanzar en conjunto. -Estar atentos a la Ley Regional de Desarrollo Metropolitano de los Valle México-Toluca -Dar facultades de interacción con el Consejo Metropolitano a las alcaldías conurbadas. <p>Medidas Ambientales en relación al programa de Invierno.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Información a la Secretaria de Gobierno sobre el programa -Ser enlace con las Secretarías Protección Civil, Medio Ambiente, De Gobierno y con los mismos módulos de los diputados para la atención de la demanda de invierno

Grupo de Ideas 6: Elaboración Propia a partir de la información obtenida de la página de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México

Se le solicito vía Plataforma Nacional de Transparencia a la Asamblea Legislativa los asuntos relacionados a las iniciativas y puntos de acuerdo que la Comisión de Desarrollo Metropolitano ha realizado lo cual se nos respondió:

INICIATIVA O PUNTO DE ACUERDO	DATOS BÁSICOS
<p>AUTOR DIP. WENDY GONZALEZ</p> <p>Iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones y denominación de la Ley de Desarrollo Metropolitano para el Distrito Federal</p>	<p>Presentación: 06-04-17</p> <p>Comisión de Desarrollo Metropolitano</p> <p>ESTATUS: Se turno</p>
<p>AUTOR DIP. VICTOR HUGO ROMO GUERRA</p> <p>Con punto de acuerdo por el que se convoca al Parlamento Metropolitano, a efecto de que revise temáticas relativas al Hoy No Circula, el agua, residuos sólidos, transporte público y seguridad pública, entre otros</p>	<p>Presentación: 07-04-16</p> <p>Comisión de Desarrollo Metropolitano</p> <p>ESTATUS: Se turno</p>

Grupo de Ideas 7: Elaboración propia a partir de la información obtenida de Plataforma Nacional de Transparencia

Ahora bien tocando el tema que nos compete en relación a las respuestas que los diputados nos dieron en la entrevista tenemos los siguientes resultados:

Se observa que la Comisión de Desarrollo Metropolitano están dispersos, no presentan una unión como equipo y no tienen un gran interés en atender o trabajar en conjunto con la Comisión de Asuntos Metropolitanos del Edo de México, ya que como el caso del Dip José Encarnación Alfaro dijo no conocer a ningún diputado de esta comisión ni tener contacto con dicha comisión para trabajar en conjunto, cabe la pena mencionar que el presidente de dicha comisión el Dip. Francisco Zarate: nos externó *“Hemos enviado puntos de acuerdo al gobierno local con la intención de fomentar y fortalecer la relación entre el Gobierno de la Ciudad de México y el Gobierno del Edo de México. Hemos encontrado en el Gobierno del Estado de México un gran interés en fortalecer la cooperación con todos los*

poderes de la ciudad, ya que, a pesar de no tener obligación legal de hacerlo, han dado respuesta a todas las solicitudes de información que esta comisión ha realizado”: Por igual por parte del equipo de trabajo de la Dip. Wendy González se nos mencionó no tener contacto directo con esta comisión e incluso desconoció el secretario particular de la iniciativa que había mandado el propio presidente de la comisión en su plan de trabajo que anteriormente describimos sobre el Parlamento Metropolitano.

Como podemos dar cuenta la comunicación es poca, hace falta un gran camino por establecer una seria y certera comunicación entre los diputados de dicha comisión pues es un asunto primordial para trabajar en conjunto y ordenadamente, de esta premisa podemos dar cuenta de muchas cosas que aún faltan para un gobierno metropolitano.

Por un lado es necesario entender que debemos construir esas redes políticas que nos permiten saber detectar problemas, formular y aplicar políticas, que tienen que ver con la necesidad de colaborar entre los diversos actores a los cuales tendría que estar inmiscuidos, así como no dejar de lado que la ciudad como bien lo mencionábamos en el capítulo 1 no es algo lineal es algo cambiante producto de las sociedades por tanto ante ello se debe demostrar mayor cooperación entre las políticas que se pretenden realizar.

Por igual vale la pena rescatar que mediante la solicitud de acceso a la información pública en la página “Plataforma Nacional de Transparencia”⁵⁵ pedimos al gobierno delegacional de la Gustavo A. Madero, Iztapalapa y Azcapotzalco si presentaban acuerdos, iniciativas entre los municipios colindantes (Nodos Metropolitanos) teniendo las siguientes respuestas.

⁵⁵<http://www.plataformadetransparencia.org.mx/>

DELEGACION	MUNICIPIO	RESPUESTA
GUSTAVO A MADERO	TLANEPANTLA	OFICIO NO. DGAM/DGSU/DSP/0665/2017 de fecha 26 de mayo de 2017 " me permito informar a usted que la Dirección General de Servicios Urbanos no ha celebrado ningún convenio con el municipio"
IZTAPALAPA	LA PAZ NEZAHUALCÓYOTL	OFICIO NO 12.120.1149.2017 de fecha 26 de mayo de 2017 "no se encontró antecedente de la firma de algún convenio de colaboración con los municipios anteriormente mencionados"
AZCAPOTZALCO	NAUCALPAN	OFICIO NO. DEL-AZCA/DGJG/DJ/2017-00254 de fecha del 07 de agosto de 2017 "al respecto, hago de su conocimiento que se realizó un búsqueda exhaustiva en los archivos que obran en la dirección Jurídica a mi cargo, no encontrando antecedente alguno"

Grupo de Ideas 8: Elaboración propia a partir de la información obtenida de plataforma nacional de transparencia.

Con base en lo anteriormente expuesto podemos dar cuenta de la poca colaboración que aún existe entre entidades y entre representantes para comenzar a visualizar los asuntos metropolitanos de la Zona del Valle de México, si bien tenemos el lado jurídico que nos permitiría avanzar y tener al menos acuerdos que nos permitan cooperar entre entidades, vemos el poco interés que llega a ver entre gobiernos, no sabemos a ciencia cierta si es por la falta de voluntad política o interés partidario, que existe para realmente tener un avance sustancioso en materia de un posible gobierno metropolitano, pues como bien lo señalamos en el capítulo 1 dentro de los modelos supramunicipales, parece que hace falta crear esa autoridad metropolitana así como el establecimiento de acuerdos de cooperación intermunicipal lo que nos permitirá trabajar más acorde

con la realidad mexicana, necesitamos una instancia ejecutora, así como convenios entre entidades colindantes que permitan fortalecer una forma de gobierno metropolitano, olvidándonos así de un modelo descentralizado que para tener un modelo que libere y permita concretar y unir gobierno locales como el modelo consolidado.

Para tal caso podemos mencionar lo siguiente: el Dip. José Encarnación Alfaro nos indico que *no existe falta de voluntad política, sino que más bien todo se ha dado bajo un contexto adecuado* donde se ha promulgado las leyes⁵⁶ necesarias para fortalecer la vida pública y política de la capital del país y por lo tanto de la zona del Valle de México, sin embargo otro contraste nos presentó el Dip Francisco Zárate donde nos mencionó: *“La comisión de Desarrollo Metropolitano ha enfrentado bloqueos del Partido Acción Nacional y del Partido de la Revolución Democrática para la consecución de acuerdos con visión de fortalecer acercamientos entre las autoridades competentes. La presidencia desconoce los intereses partidistas que existan para evitar el progreso de las políticas de coordinación metropolitana.”*

Si bien las leyes o políticas para la ciudad de México se han realizado bajo contextos específicos y se han desarrollado tarde, no podemos dejar de lado que pareciera sí haber falta de acuerdos entre partidos y una postura política de poco interés para poder trabajar en conjunto entre entidades metropolitanas, al día de hoy no se visualiza un interés inmediato en atender las necesidades metropolitanas.

Con base en lo anterior podemos decir que la posibilidad de un gobierno metropolitano aún no está en la mesa de debate en la actual legislatura del país, bajo este esquema, se les preguntó a los diputados para ellos ¿Qué era un gobierno metropolitano? a lo cual el Dip. Francisco Zárate nos externó: *“Debe ser*

⁵⁶ Tal como: Ley de Participación Ciudadana, Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, Ley de Coordinación Metropolitana de la CDMX

el ejercicio de la función de gobierno que atienda las necesidades de la entidad en la que se detenta el cargo, pero con plena atención a la realidad presente y la coordinación de las alcaldías, municipios o gobiernos vecinos, con el fin de facilitar la coexistencia de los habitantes de cada una de estas jurisdicciones políticas sin importar su origen o lugar de residencia, pero atendiendo sus necesidades de acceder a bienes, servicios, espacios recreativos y atender el impacto que ésta relación de integración conlleva para el óptimo desarrollo económico, ambiental, social y familiar.

En la presente investigación entendemos por gobierno metropolitano lo que Ugalde Vicente nos exponía “se trata de hacer funciones que tradicionales, pero para un mayor número de personas, relacionado a los nuevos fenómenos metropolitanos”

Se reconoce la importancia de trabajar en conjunto con los municipios-delegaciones colindantes para dar una solución a las necesidades de la población que habitan estas zonas, para el caso del Dip. José Encarnación Alfaro nos indicó que para entender un gobierno metropolitano primero debemos visualizar qué es una zona metropolitana y de ahí partir para comprender la dificultad que persisten en estas zonas si hablamos propiamente de los servicios urbanos⁵⁷ que ambas necesitan, ya que por la extrema proximidad se llegan a confundir muchas de las jurisdicciones de cada entidad, y como bien lo pudimos constatar en el capítulo 3 observamos que todas las problemáticas metropolitanas que aquejan a la Zona del Valle de México, son producto de este desmedido y nada controlado crecimiento y esparcimiento de la población y por tanto se necesita un orden establecido en la Metrópoli para dar una mayor y adecuada atención.

Pues bien hay claridad de lo que representa un gobierno metropolitano y se tiene por parte de los diputados la visión metropolitana que le hace falta a la zona del

⁵⁷ Como bien lo indicábamos en el capítulo 1, en el apartado de Metrópoli se ha producido riesgos globales en el crecimiento desmedido y sin un esparcimiento adecuado, dificultado en algunos casos la atención a las zonas periféricas, pues todo se concentra en el atención de las ciudades centrales.

Valle de México, contamos con el conocimiento de nuestros representantes para saber qué es lo que implica la atención metropolitana.

Bajo este tenor se les preguntó si para ellos era viable un gobierno metropolitano para la Zona del Valle de México, a lo cual nos externaron: Dip Francisco Zarate *“El gobierno de la Zona Metropolitana del Valle de México, al igual que cualquier otro gobierno metropolitano, debe sustentarse en un marco legal ágil (sin duda alguna se considera también no es que exista un cuarto nivel de gobierno, sino que se tenga las suficientes facultades para comenzar a trabajar en conjunto y con mejores líneas de acción para la zona metropolitana) que permita la eficaz toma de decisiones y la participación de los tres niveles de gobierno. Para que esto sea posible, es importante entablar una relación estrecha y con un único enfoque, que sea homologado por los Congresos locales involucrados, a través de la armonización las leyes y normas, los sistemas de procuración e impartición de justicia. El propósito de dicha coordinación es garantizar la viabilidad del desarrollo humano en estos asentamientos metropolitanos, evitando vacíos legales y de autoridad que atenten contra la gobernanza. Todo ello con una visión de largo plazo para el correcto y sano desarrollo de la Zona Metropolitana. Generar un gobierno metropolitano en el Valle de México no sólo es viable, sino que es necesario. Diversas reformas e instituciones se han construido con la intención de generar una visión metropolitana y mejorar así la calidad de vida de quienes residen en la Zona Metropolitana del Valle de México.”*

Sin duda alguna es muy rescatable lo que el Dip. Francisco Zarate nos señala: es necesario armonizar las leyes y normas, situación que hace falta mucho camino por recorrer en nuestro país, vale la pena resaltar que considera no sólo viable sino necesario un gobierno metropolitano, situación que para el Dip. José Encarnación Alfaro gira en torno a otro tenor ya que para el más que un gobierno metropolitano es necesario una coordinación metropolitana (más que nada

fortalecer la ya existente), pues para él no es que exista un nuevo nivel⁵⁸ de gobierno y que se elija a un gobernante de la zona metropolitana, (como bien lo señala el Dip Zarate es necesaria la participación de los tres niveles de gobierno) sino más bien entender tres aspectos importantes

1. Entidades Federativas Autónomas
2. Existen niveles de gobierno
3. Ciudad de México sede de los poderes de la unión, la soberanía es diferente

Para lo cual si se comprende se reconoce que un gobierno metropolitano aún no se ve del todo viable, sino más bien por el contexto que vivimos actualmente fortalecer la coordinación metropolitana (es decir fortalecer lo que se ha venido trabajando y adecuar y formular leyes más acordes o unificadas).

La posibilidad de que existan estas leyes es un asunto prioritario para los diputados, ya que el secretario particular Héctor Gomez, de la Dip. Wendy González, nos externó el interés de la diputada por fortalecer e impulsar la Ley de Coordinación Metropolitana, donde se busca armonizar las leyes entre estos municipios Metropolitanos para comenzar a trabajar de manera ordenada y en equipo, tal es el caso se nos mencionó que la Dip. Wendy pidió un informe sobre las fotomultas que le son otorgadas a los automovilistas del Edo de México, como detalla la siguiente nota periodística “La Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) solicitó un informe pormenorizado de los criterios y la fecha a partir de la cual se están recaudando las infracciones cometidas por vehículos matriculados en el Estado de México, toda vez que más del 25 por ciento de fotomultas se hace a unidades foráneas. La diputada panista Wendy González promovió este exhorto después de que se informó de un convenio entre los

⁵⁸ Pues como bien lo indicábamos en los modelos supramunicipales, es necesario la creación de una autoridad metropolitana que busque este intercambio y entrelazar las acciones realizadas entre entidades pues tanto sociedad civil, privados y la ciudadanía deben intervenir para concretar políticas públicas.

gobiernos capitalino y mexiquense, a través del denominado Sistema Integral de Fotomultas, y en su caso remitir copia de dicho convenio.”⁵⁹

De esta manera se pretende trabajar bajo una legislación adecuada para las zonas conurbadas de la Ciudad de México y es que como bien lo hemos venido diciendo en esta investigación ya no se puede trabajar de manera aislada, sino se tiene que pensar en un gobierno regional, tal vez por lo pronto no con una autoridad metropolitana, pero si con la armonización de las leyes que permita tanto a los habitantes de la Ciudad de México, Edo de México y hasta el del Edo. de Hidalgo saber quién, cómo y dónde se puede resolver los problemas urbanos de cada día y así darle certeza y gobernanza a las acciones de gobierno.

Para el caso de saber que es la gobernanza⁶⁰ para ellos destacamos nuevamente lo que nos mencionó el Dip. Francisco Zarate “*Es la capacidad del Estado de proveer de forma eficaz un sano desarrollo humano a través de la creación y fortalecimiento de instituciones que aseguren la durabilidad de los logros sociales y económicos. Para la existencia de la gobernanza en una nación, debe existir un marco jurídico moderno que permita a los gobernantes administrar y ejecutar sus facultades sin dificultades, y que a la vez permita la coordinación de distintas instituciones, públicas o privadas, para conseguir el desarrollo humano como objetivo superior.*”

El diputado Zarate puede llegar a confundir sin duda la gobernanza con la gobernabilidad situación muy aceptable, pero es necesario no confundirlos y

⁵⁹ <http://www.enterate.mx/aldf-pide-informe-de-cobro-de-fotomultas-placas-del-edomex/> consultado el 28-08-17 a las 12:45pm

⁶⁰ Para nuestra investigación consideramos y entendemos gobernanza desde la mirada de Morales, Banda y Flores (2012) “la gobernanza en red, su valor fundamental la confianza y en la cual todos dependemos de todos: las instituciones y dependencias de gobierno dependen de los ciudadanos y éstos de ellas, ambos de académicos y éstos de aquellos dos; las empresas de las propuestas de los académicos y de su implementación y legitimación por parte de los primeros, y en fin, la participación múltiple de actores, que de otra manera conduciría a un estado de gobernanza incompleto.”

entender la dimensión de la gobernanza, el saber tener la capacidad de involucrar, mezclar, entrelazar no sólo a los actores públicos y privados sino las acciones encaminadas a fortalecer la acción pública, tal vez aquí lo importante de señalar es ¿Realmente se lleva a cabo una gobernanza en nuestro país?, en esta investigación pretende sin duda alguna que se reconozca la importancia de la sociedad y de todas las esferas públicas y privadas en la intervención del diseño de políticas públicas, si bien los representantes lo consideran esencial es necesario llevarlo a la práctica y no sólo tenerlo en la teoría.

No se espera que la gobernanza sea el remedio de salvación a todo mal que aqueja a los gobierno, pero sí parece ser el camino o sendero que se tiene que fortalecer con: tener instituciones más fuertes, capacitar y organizar a los ciudadanos, fortalecer la vida de las organizaciones civiles y ser un buen arbitro por parte de éstos para las instituciones privadas.

Como bien lo conversaba con el Dip. Alfaro la gobernanza implica también crear ciudadanos, entonces esto se vuelve un reto para la gobernanza, nos hace falta *crear cultura cívica, pobladores más demandantes* me comentaba el diputado, a lo que yo le externaba la dificultad que representa para muchos ciudadanos la apropiación de las leyes, tal es el caso de la Ley de Participación Ciudadana, en un investigación realizada en el 2011⁶¹, me percaté que los ciudadanos no comprenden y no toman interés en conocer con qué mecanismos de participación cuenta, lo que sin duda hace que se vuelva más complicado el camino de la gobernanza, es necesario entonces que las instituciones fomenten la apropiación de las leyes en la sociedad para que así sea una herramienta eficaz y eficiente la gobernanza en la sociedad. Otra ejemplo importante es le mencionamos a los diputados si alguna vez algún ciudadano o organización pública le había pedido que trabajará en conjunto con el Edo. de México a lo cual

⁶¹ Tesis realizada en el año 2011 Participación Ciudadana y Política Social en el Distrito Federal 2000-2011 (Débora Núñez Mejía-Dora Montserrat Rangel Torres) Donde se pretendía demostrar que tanto los individuos saben de la ley con que cuenta en materia de participación y que tanto se involucran con los mecanismos de participación y las comisiones para intervenir en su gobierno.

nos respondieron: por parte del Dip. Alfaro que como tal no ha existido dicho acercamiento, *sin embargo para eso se propone la creación de un Parlamento Metropolitano, y por lo tanto crear un Congreso Metropolitano* para que se empiece a trabajar sobre este asunto de armonizar la legislación de la Zona del Valle de México, para el caso del Dip. Zárate nos externó *“La comisión de desarrollo metropolitano, no ha recibido solicitudes ciudadanas al respecto. Sin embargo la comisión se ha acercado al Gobierno del Edo de México para realizar gestiones específicas.”*⁶²

Tal vez la pregunta fue muy ambiciosa, pero se quería saber realmente qué tanto a la ciudadanía le podría preocupar dicha situación, sin duda alguna podemos vivir un desencanto de nuestros gobiernos, pero hay que tener en cuenta que si nosotros como personas no nos involucramos, no nos informamos realmente no podemos exigir mucho al gobierno y por eso muchas veces se hace lo que el gobierno decide, aunque muchas veces esto no sea lo que realmente necesite la sociedad.

Sabemos de antemano que muchas problemáticas se mantienen a nuestros días persistentes y que difícilmente han sufrido una transformación que nos permitiera decir: “ese problema esta erradicado en esta comunidad”, pues las ciudades son espacios difíciles de atender como bien nos dimos cuenta en el capítulo 1 hay miles de pensamientos, miles de intereses y preocupaciones por sus habitantes, la ciudad se configura, se transforma, permite dar identidad y reconocimiento a sus habitantes por lo tanto es indispensable trabajar arduamente para la mejorar el lugar donde habitamos la mayor parte de la población mundial.

En la Zona del Valle de México persisten problemáticas que día a día se vuelven normalizadas por los pobladores, situaciones que parecieran depender una de la

⁶² El concepto de ciudad que nos indica Tamayo (2003) nos alude a esta problemática entendemos por ciudad como el lugar a de afirmación del ciudadano, donde convergen infinidad de identidades que buscan y se confortan entre sí para poder adquirir su carácter de ser cambiante, es pues la ciudad un producto de las sociedades modernas.

otra, que parecieran que si una existe es por qué la otra le da forma. Para tal caso se le pregunto a los diputados ¿Cuáles pensaban que eran las principales problemáticas en la zona del Valle de México?, el Dip Zárte nos externó: *“La problemática de la ZMVM es una sola: La falta de una visión integradora por parte de los gobiernos a la hora de generar y ejecutar políticas públicas. Esto se ha traducido en un Desarrollo Urbano sin una visión unificadora que ha afectado directamente a la ciudadanía al dificultar la ejecución de políticas de movilidad y la falta de servicios públicos, como transporte, recolección de basura, abastecimiento de agua y seguridad. Mientras no se realice una política con visión integradora y se sigan tomando acciones aisladas, el desarrollo social, la movilidad, la seguridad y la provisión de servicios públicos seguirán siendo ineficaces.”*

La visión del diputado es muy clara y acertada, más que reconocer que los problemas son de movilidad, seguridad etc, el reconocer que la falta de visión integradora (podríamos llamarla metropolitana), no ha permitido que los gobiernos locales comiencen a trabajar de manera conjunta, ya no de manera aislada, hace falta que se comience a crear políticas integradoras, donde los gobiernos vecinos comiencen a participar, un aspecto tan importante como es el transporte y movilidad donde día a día millones de personas se mueven, se trasladan, gente de la ciudad, del Estado de México, nos ha llevado a un caos tremendo y hasta inseguro que día con día sorteamos los que habitamos la capital.

Es importante recalcar que para el Dip. Alfaro y para el equipo de trabajo de la Dip. Wendy González; el problema del transporte y movilidad es esencial de resolver y actuar de manera inmediata, para el Dip. Alfaro la movilidad lleva de la mano el problema de la inseguridad, nos recalco que es necesario crear un sistema de transporte metropolitano, y hasta tener una policía metropolitana (para lo cual las alcaldías presentadas en la nueva Constitución Política de la Ciudad de México, ayudan a verlo como una realidad).

Considero que un sistema de transporte metropolitano, es lo que tanto le hace falta a la zona metropolitana, tenemos y contamos con la infraestructura y los

medios de transporte para enlazar de manera ordenada y coherente a la Zona del Valle de México, ya no podemos vivir con un sistema de transporte deficiente y carente de inversión, considero que es necesario la inversión no sólo del gobierno local y federal sino también del gobierno del Edo de México y poder pensar también en la inversión del Edo de Hidalgo, aquí el Dip. Zárate nos externó en relación a la posible aportación económica del Edo de México: *“Jurídicamente no existe ningún obstáculo, más que la necesidad de que se destinen recursos específicos en los presupuestos local y federal. Financieramente el STCM sigue requiriendo un subsidio por parte del Gobierno de la Ciudad de México, lo que significa que no es autosustentable. Es por eso que el Gobierno ha privilegiado otros medios de transporte que sea financieramente viables para las finanzas públicas.”*

Lo que significa que muchas veces se llega a priorizar otros medios de transporte por la viabilidad financiera de la Ciudad de México, es decir la ciudad se queda con pocas posibilidades de poder invertir más en el metro por la falta de autorización de presupuesto, sin embargo este podría ser un camino muy importante para avanzar en un gobierno metropolitano, empezando por atender de manera en conjunta el tema del transporte y movilidad.

Hablando en retrospectiva vemos que los temas presentados en su plan de trabajo quedaron muchos aún como una propuesta que aún no se ve concretada, sin duda alguna es una propuesta ambiciosa que hace falta por trabajar más y arduamente para generar realmente un cambio, no sólo se requiere de la participación del gobierno, sino también de la sociedad, sociedades civiles, privados y demás que estén involucrados pues como bien sabemos “todos dependemos de todos”, la gobernanza en redes eso quiere recalcar y animar a los individuos a enfrentarse a un mundo donde se reconozca que no se puede avanzar si no se involucra un todo de personas, de situaciones etc.

Parece que es un tema al día de hoy, no difícil de comprender, pero sin duda es complicado de aplicar, la gobernanza existe y es necesaria que día a día nuestros

gobernantes sepan encaminar el buen desenvolvimiento de esta forma de gobierno.

Sin embargo apelo mucho a la existencia de un gobierno metropolitano por considerarlo esencial, necesario y oportuno, como le comentaba al equipo de trabajo de la Dip. Wendy González, porque si otros países de Latinoamérica presentan ya un gobierno metropolitano, ¿Por qué no México?, a lo cual ellos me respondían: mucho tendrá que ver la cantidad y hasta calidad de la población y el gobierno, no lo pongo a discusión, pero tenemos avances jurídicos⁶³ y tenemos la perspectiva con visión metropolitana de nuestros representantes políticos, porque no entonces comenzar a visualizarlo como un hecho más que como una posible probabilidad, puede que un camino para llevarlo a cabo sea esta coordinación metropolitana que me hablaron los diputados y a la cuál apelaban mucho como una posible próxima realidad para la Zona del Valle de México, sin duda será un paso muy grande tener una ley que implique esta coordinación, pero hay que empezar a trabajar en equipo entre gobiernos y pensarlo como un gobierno regional más que local, ojala que un día los gobernantes se animen a este gran reto que representa saber ponerse de acuerdo entre partidos para empezar a atender asuntos que se visualizan cada vez más complejos.

4.2 Comisión de Asuntos Metropolitanos del Edo de México LIX Legislatura

Dicha comisión está integrada por 09 diputados siendo los siguientes:
Presiente: Jesús Pablo Peralta García PRI

Secretario: J. Eleazar Centeno Ortiz PRD

Prosecretario: Raymundo Garza Vilchis PAN

⁶³ Dentro del capítulo 2 se observo y analizo que desde la Constitución Mexicana, hasta contar con programas de ordenación de la zona metropolitana se cuenta para establecer acuerdos entre entidades colindantes situación que no deja a la deriva el tema metropolitano, sino más bien se tiene lo necesario para continuar trabajando y construir leyes que se unifiquen y contar con una autoridad metropolitana.

Así como 6 integrantes: Leticia Calderón Ramírez, Diego Eric Moreno Valle, Raymundo Edgar Martínez Carbajal, Vladimir Hernández Villegas, Rubén Hernández Magaña, José Antonio López Lozano.

Para establecer contacto con dichos diputados principalmente con el presidente, el secretario y prosecretario, la situación se torno sumamente complicada por el termino de sesiones del congreso, se me canalizó igualmente con algunos secretarios particulares, de los cuales nunca obtuve una respuesta favorable, fue por lo tanto necesario solicitar a través de “Sistema de información Mexiquense” de las iniciativas y puntos de acuerdo que han presentado dicha comisión teniendo la siguiente respuesta por parte de C. Guillermo Salgado Albarran Servidor Público Habilitado:

“Me permito informarle que la Comisión Legislativa de Asuntos Metropolitanos por si misma, no ha presentado asunto alguno, sin embargo se han turnado a esta comisión diversos asuntos para su estudio y dictamen, los cuales pueden ser consultados en los siguientes enlaces:”

<http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Agenda/INICIATIVAS222.pdf>

<http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Agenda/ACUERDOS222.pdf> Lo cual podemos presentar en la siguiente tabla:

INICIATIVA O PUNTO DE ACUERDO	DATOS BASICOS
<p>AUTOR EJECUTIVO ESTATAL</p> <p>Iniciativa de Decreto por el que se aprueba la Declaratoria de Zona Metropolitana de Santiago Tianguistenco, integrada por los municipios de Almoloya del Río, Atizapán, Capulhuac, Texcalyacac, Tianguistenco y Xalatlaco y se reforma el Decreto 13 de la “LVII” Legislatura del Estado de México por el que se aprueba la Declaratoria de Zona Metropolitana del Valle de Toluca, publicado en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” el 19 de noviembre de 2009.</p>	<p>Presentación: 10-Nov-16</p> <p>Asuntos Metropolitanos</p> <p>Expedición 18-Nov-16</p> <p>ESTATUS: Aprobada</p>

<p>AUTOR Dip. J ELEAZAR DEL PRD</p> <p>Punto de Acuerdo para exhortar a los Titulares del Poder Ejecutivo del Estado de México y de la Ciudad de México a atender de manera conjunta temas ambientales que afectan a ambas Entidades Federativas.</p>	<p>PRESENTACIÓN 17-Mar-16</p> <p>Asuntos Metropolitanos Protección Ambiental y Cambio Climático ---</p> <p>ESTATUS: En estudio</p>
<p>AUTOR Dip. Diego Eric Moreno Valle del Grupo Parlamentario del PRI.</p> <p>Punto de Acuerdo para exhortar respetuosamente al Titular del Poder Ejecutivo para que emita la declaratoria como Zona Metropolitana de la región conformada por los municipios de Tianguistenco, Capulhuac, Xalatlaco, Atizapán, Texcalyacac y Almoloya del Río</p>	<p>PRESENTACION 20-Oct-16</p> <p>Asuntos Metropolitanos ---</p> <p>ESTATUS: En estudio</p>

Grupo de Ideas 9: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por SACMEX

Dicha comisión fue creada el 13 de diciembre de 2012, es una comisión joven que requiere de esfuerzos dobles para fomentar realmente una interacción que debería tener con la comisión de Desarrollo Metropolitano de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, lo cual hasta donde pudimos observar en las entrevistas a los diputados de la Asamblea aún no se lleva como tal. Sin embargo vemos un punto de acuerdo importante que presentó el secretario de dicha comisión que es “trabajar en conjunto con el tema ambiental” situación que aún está en Estudio y nos hace preocuparnos ya que se deja mucho a la deriva y se dan largas para establecer algo concreto.

Vemos que aún en sus iniciativas o puntos de acuerdo no han logrado concretar algo serio, formal y necesario con el gobierno de la Ciudad de México, sin embargo podemos rescatar de una nota periodística la postura del Presidente de dicha Comisión Jesús Pablo Peralta donde nos presenta su visión del fenómeno metropolitano:

“debe abordarse desde una óptica multiinstitucional que involucre a los distintos ámbitos de gobierno, a las organizaciones sociales, las no gubernamentales y a la iniciativa privada en un enfoque de gobernanza para la gestión pública, sostuvo el diputado Pablo Peralta García (PRI), presidente de la Comisión de Asuntos Metropolitanos de la LIX Legislatura mexicana.”⁶⁴

Sin duda nos habla que presenta una visión clara de lo que representaría un gobierno metropolitano, al igual que los diputados de la Comisión de Desarrollo Metropolitano de la Ciudad de México, se cuenta con la visión, con el conocimiento y la teoría pero aún falta muchos esfuerzos que redoblar para lograr alcanzar metas a corto y largo plazo.

Después de la entrevista realizada, el encuentro concretado con particulares de los diputados, de la información enviada por diputados y el sistema nacional de transparencia podemos resumir lo siguiente:

- ✓ Los diputados presentan una preocupación por el tema metropolitano.
- ✓ Reconocen la importancia de un gobierno metropolitano, pero no se ve aún como un tema a discutir.
- ✓ Entre los integrantes de la misma comisión existe falta de cohesión sobre todo lo pudimos observar en los diputados de la Comisión de Desarrollo Metropolitano.
- ✓ Son pocas las iniciativas y puntos de acuerdos que ha podido establecer, para el manejo del desarrollo metropolitano.
- ✓ Si bien tienen claro que se debe participar en conjunto entre localidades al día de hoy no existe algo concreto que permita visualizar esta actividad a un corto plazo.
- ✓ Si bien asumen que no es la falta de voluntad política para concretar acuerdos, observamos y analizamos que tal vez esto no se trata así, el

⁶⁴ Dirección General de Comunicación Diputados Locales Edo de México 01-03-16 Reunión informativa de la comisión de asuntos metropolitanos.

hecho que la zona metropolitana este gobernada por varios partidos sobre todo en la Ciudad de México, puede llevar a representar un obstáculo para la creación de convenidos entre entidades.

- ✓ Se reconoce la importancia de empezar a armonizar o unificar las leyes para comenzar a trabajar asuntos básicos e importantes como el tema del transporte y movilidad.
- ✓ Se reconoce a la gobernanza como la forma de gobierno ideal, pero aún falta un camino por recorrer para crear ciudadanos informados, consientes y participativos para que esto se logre de mejor forma.
- ✓ La metrópoli la Zona del Valle de México requiere un nivel de atención mucho más coherente con la realidad regional que se está viviendo, aún pese que existe interés en trabajar con convenios entre entidades, esto no parecer ser la opción más factible para el Valle de México.

Sin duda es un sendero aún largo que emprender, como sociedad probablemente no estemos aún en condiciones de fortalecer nuestra vida metropolitana, pero estamos en una década donde los avances sociales, económicos, políticos y culturales nos permiten enfrentar mejor los retos sociales. Avanzar a un gobierno metropolitano es nuestro gran reto como sociedad, tenemos los avances jurídicos, tenemos la perspectiva de los representantes, pero aún nos falta mayor cohesión, mejor toma de decisiones y mejor implementación de políticas, y tal vez comenzando a trabajar en un tema como por ejemplo el transporte y movilidad nos ayudaría a comenzar a entender que trabajar desde una perspectiva regional-metropolitana es un asunto importante a intervenir ya que es un tema que se tiene que empezar a poner en las mesas de discusión.

4.3 Cómo eficientizar la Movilidad en la Zona del Valle de México por medio de un gobierno metropolitano (gobernanza en redes).

El tema de la movilidad es una de las mayores problemáticas que se visualizan y se viven en la Zona Metropolitana del Valle de México, es un gran reto no sólo para la zona metropolitana, sino para el país en sí mismo. Entender que la movilidad es un asunto muy importante por eso a continuación presentamos el concepto que nos presenta ONU-HABITAT.

“movilidad es una dinámica clave de la urbanización. La infraestructura asociada a esta determina el modelo urbano de las ciudades – la impresión espacial definida por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios”⁶⁵

Para la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 9 fracción LVI nos indica que la movilidad es “Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad;”⁶⁶

Así como la Ley de Movilidad del Edo de México nos indica en su Artículo 2 Definiciones: “XI. Movilidad: Al derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado.”, como también lo conceptualiza en el Artículo 4. Movilidad⁶⁷. “El derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del Estado.”

⁶⁵ <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/> Consultado el 01-09-17

⁶⁶ <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf> consultado el 01 -09-17

⁶⁷ <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf>
Consultado el 18-09-17

Al preguntarle a los diputados qué era para ellos la movilidad el Dip. Zárate nos externó: *“La movilidad, en política, son las acciones de gobierno que estén orientadas a facilitar el transporte a los ciudadanos de una urbe, con el objetivo de que estos puedan mejorar su nivel de vida al tener un acceso rápido y seguro a sus actividades como trabajo, estudio o recreación. Hoy en día la movilidad tiene diversos ejes que deben ser atendidos por el gobierno: Calidad, seguridad, rapidez y conservación del medio ambiente.”*

Como pudimos dar cuenta en el capítulo 3 la movilidad es un gran reto que atender, pues se requiere de una planeación estratégica con visión metropolitana, articulando los gobiernos locales para poder solucionar algunas de las deficiencias con que actualmente se cuenta en el transporte, a eso apelamos y estamos consientes que será un trabajo árduo y complejo poder contar incluso con un sistema de transporte metropolitano.

Estamos entonces hablando de una movilidad urbana, es un concepto con vertientes sociales, políticas, económicas y hasta culturales, porque de ella se desprenden políticas que faciliten el libre tránsito de los individuos.

Para contextualizar mejor lo que queremos decir podemos citar lo siguiente: “La movilidad urbana es entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos en moverse, por lo que se convierte en un derecho social que es necesario preservar y garantizar de una manera igualitaria” (Metaix Gonzalez C. 2010).

Moverse no implica necesariamente hacerlo a través del transporte, sino también implica poder caminar en las calles libremente, con la bicicleta u otro medio, esto hace que la perspectiva se vuelva más compleja de atender, pues estaríamos hablando de conocer cómo es que la gente se mueve y que medios son los más adecuados para cada zona o comunidad.

Para ONU-Habitat “El espacio urbano debe ser repensado para optimizar el flujo del tránsito, pero también para incrementar y estimular el uso del transporte no motorizado, tal como la circulación peatonal o el ciclismo. Las calles necesitan

adaptación para incluir veredas, pasos de peatones y ciclo vías. Se necesita establecer intersecciones que sirvan como puntos de conexión entre diversos modos de transporte, facilitando de esta forma el acceso al sistema de transporte público y prolongando la gama del mismo, tanto a nivel macro (la ciudad, la región y más) como a nivel micro (el vecindario).”⁶⁸

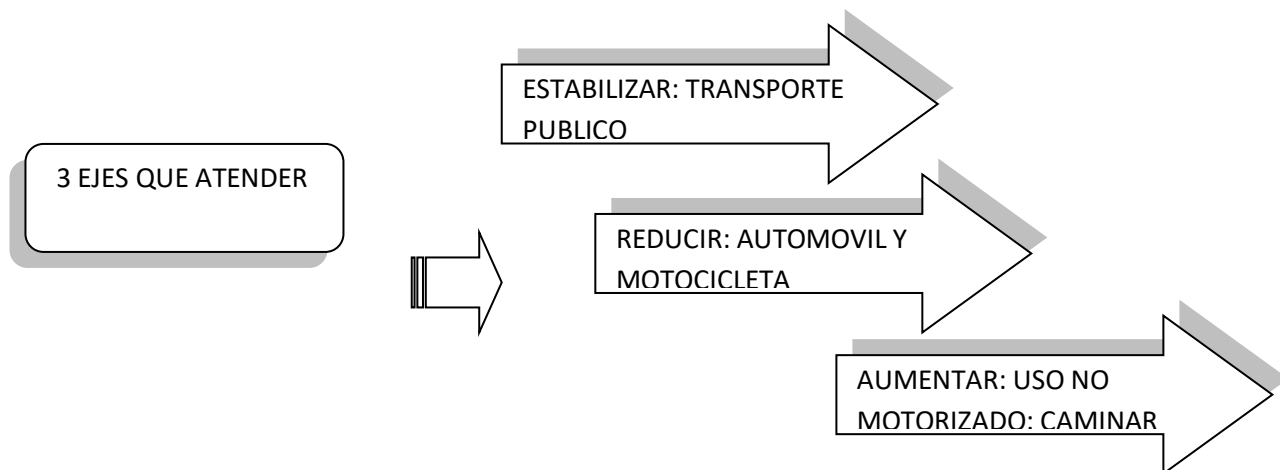
Sin duda estamos hablando de un gran reto para las sociedades modernas, que exigen hoy en día moverse de manera eficiente, segura, y libre de contaminación.

Una sociedad que requiere un cambio drástico en materia de diseño e implementación de su política pública en cuanto a la movilidad y el transporte, como bien nos indica Jorge Rosas Gutiérrez en su tesis de Maestría titulada “La movilidad de pasajeros en el Sistema de Transporte Colectivo Metro 1997-2012, y su repercusión en el área metropolitana de la Ciudad de México”: *Para poder alcanzar una mayor movilidad para los 21 millones de habitantes de la ZMVM, los gobiernos de la ZMVM tendrán que apostar únicamente hacia el transporte colectivo y no al individual como lo ha estado estableciendo ya que las infraestructuras en poco tiempo se verán rebasadas, debido a que este tipo de transporte consume una gran cantidad de espacio, por lo que se necesita de una firme regulación del uso del automóvil realizando una significativa expansión a la red del Metro”*

No cabe duda que mucha infraestructura realizada en los últimos tiempos sigue bajo ese esquema, seguimos dando prioridad a situaciones particulares y no colectivas, situaciones locales y no regionales, lo que al día de hoy he hecho que el Sistema de Transporte sea deficiente, de poco alcance y de poca interconexión con los nodos metropolitanos.

El Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca 2014, expone tres principales objetivos y/o principios a seguir en materia de movilidad.

⁶⁸ <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/> consultado el 01-09-17



Cuadro 5. Elaboración Propia a partir del Estudio del Sistema Integral del Valle de Toluca 2014

Dicho estudio tiene una visión a 10 años: 2015-2025 y pretende fortalecer y fomentar nuevas formas de transporte en la zona del Valle de Toluca, esto es teniendo como ejes rectores, la expansión urbana, disminuir el tiempo y distancia de los viajes, fomentar el uso de modalidades eficientes de transporte, hacer uso racional del vehículo particular, así como reorientar la gestión pública de movilidad. El presente estudio incluyó, foros, entrevistas, encuestas para obtener información clara y concisa en lo que está pasando en el Valle de Toluca en relación a la movilidad y pretenden eficientizarla y modernizarla

Pues bien con los actuales esquemas jurídicos que se cuentan se pretende hacer “uso racional del automóvil” como una de las medidas más urgentes que replantear, así lo establece el artículo 224 de la Ley de Movilidad.- *La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.*

Actualmente por parte del Gobierno de la Ciudad de México, cuenta con el Programa Integral de Movilidad 2013-2018: el cual presenta 6 ejes estratégicos de intervención: destacando el Sistema Integral de Transporte, más movilidad con menos autos, calle para todos. Así como nos presenta la jerarquía de movilidad y su importancia: Imagen 1

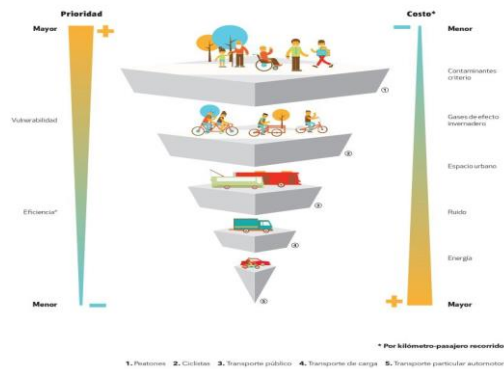


Imagen 1: Obtenida de Programa Integral de Movilidad CDMX

Jerarquía de la movilidad

Al leerlo podemos dar cuenta de la necesidad que tiene el gobierno de la ciudad en modernizar el transporte público y eficientizarlo, así como dar prioridad al uso de la bicicleta como una media alterna para mejorar la movilidad y el uso excesivo de contaminantes, como también crear una cultura que permita hacer uso racional de los medios de transporte. No nos percatamos que se pretenda establecer al menos acuerdos entre el Edo de México para la creación de un sistema metropolitano de transporte, si bien el programa es una muy buena estrategia para intervenir en este asunto de la movilidad, considero que se escapan situaciones importantes o tal vez estamos hablando de una situación que por el contexto que se viven aún no se pueden visualizar como una necesidad, nos referimos precisamente a esto la intervención y participación que ya debería tener el Edo de México en los asuntos de movilidad de la Zona del Valle de México.

Por igual cabe la pena resaltar que ninguno de los dos proyectos menciona de manera concisa la posibilidad de establecer acciones conjuntas con las entidades colindantes, no se menciona el nivel de importancia que tiene la Zona del Valle de México en materia de movilidad, sino se habla de situaciones locales, visiones que pretenden ser metropolitanas sin llegarlas a hacerlo en realidad porque siguen trabajando en lo particular y no en conjunto como se pensaría.

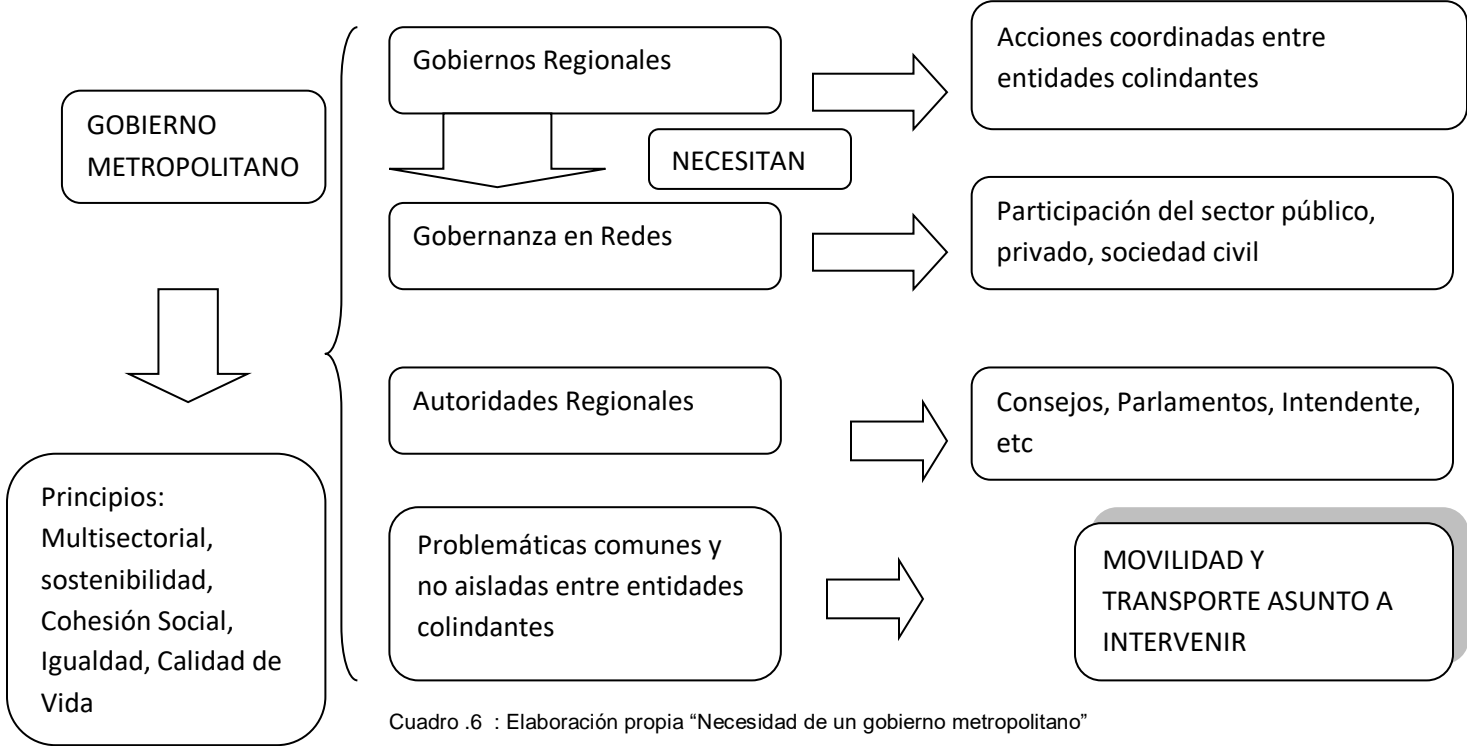
Se deben fomentar medios alternativos de comunicación, se debe fortalecer los ya existentes y se debe empezar sobre todo y ante todo trabajar en conjunto con medidas coordinadas entre Entidades colindantes (hablando propiamente de la Zona del Valle de México).

Hablando en este punto necesitamos contar seriamente con una autoridad metropolitana (gobierno metropolitano), que nos permita atender de manera consiente las acciones regionales, pues ya es imposible pensar en seguir realizando proyectos sin una clara visión que la Zona Metropolitana del Valle de México, requiere de una atención oportuna, coherente y necesaria por parte de las entidades que ahí habitan.

Cuando se realizaron las entrevistas a los diputados se les preguntó Pensando en un gobierno metropolitano, como resolvería la problemática de la movilidad?, a lo cual el Dip. Zárate, nos respondió: *“Las políticas de movilidad deben ser completamente replanteadas, se debe priorizar la inversión en transporte público masivo y al mismo tiempo reordenar el desarrollo urbano. La política actual solo se orienta en aumentar la oferta de transporte público, pero también se debe atender la necesidad de reducir la cantidad de trayectos realizados diariamente, o al menos la longitud de los mismos. Una reordenación urbana permitiría que se acercaran los centros de trabajo a zonas residenciales, o que en zonas predominantemente residenciales se generen fuentes de empleo, para que los trayectos pudieran disminuirse.”*

Un gobierno metropolitano si bien no es una solución mágica a los problemas que se presentan en las zonas metropolitanas, si es una opción de intervención que implica saber que los problemas se han vuelto ya regionales, y que el asunto de la movilidad se ha vuelto un necesidad para todo individuo que transita día a día en esta megalópolis que por lo tanto invertir, intervenir, planear, ordenar y ejecutar acciones en conjunto se vuelve una necesidad más que un capricho, si bien como nos lo indicaban los diputados aún no estaríamos preparados para una intervención así, las estrategias de coordinación metropolitana tendrán que salir

próximamente a relucir por ser una medida urgente para la movilidad en la zona metropolitana del Valle de México (como otros tantos problemas en la zona metropolitana).



Una propuesta que se presenta en esta investigación es precisamente esa: La Movilidad como un tema importante para empezar a pensar en un gobierno metropolitano, esto a través de la forma de una gobernanza en redes ¿Que queremos decir con esto?

Empecemos por el principio, como bien lo comentamos anteriormente la Movilidad es un asunto importante y creemos firmemente en que lo que ha realizado el gobierno de la Ciudad en dicha materia, son pasos que nos pueden llevar a comenzar a visualizar un mejor futuro, pero creemos en esta investigación que a través de un medio de transporte como lo es el Metro de la Ciudad, se podría comenzar a visualizar un gobierno regional/gobierno metropolitano, esto es a través de la intervención de acciones coordinadas entre entidades para la resolución de la problemática de movilidad, por medio de un sistema de transporte

colectivo que todos los habitantes del Valle de México utilizan de manera frecuente y cotidiana el “Metro”.

Ya que el metro es la columna vertebral de la zona del Valle de México, su nivel de extensión es impresionante y su nivel de capacidad de usuarios también lo es, pero hace falta mucho que atender, mucho se ha dejado y mucho se ha olvidado (como lo es el Plan Maestro), comenzar a visualizar que el Edo de México y podría ser que hasta el Edo de Hidalgo (en un futuro más lejano), comience a participar en el proyecto Metro, nos estaría hablando de seguir en marcha este plan maestro que pretendía abarcar líneas del metro hacia el Edo de México, y sin duda pensar en más líneas de acción nos ayudaran a tener un nivel de intervención mucho más amplio.

Pues como bien dice Monsivais *El metro representó desde sus inicios la modernidad que le dio orden, sentido y conectividad a la ciudad, que por sus dimensiones moviliza diariamente multitudes, es sin duda una ciudad alterna, es “La otra ciudad”, aquella que tiene su propia cultura, sus relaciones sociales, su historia. “El metro es la sociedad... sin el Metro no habría ese puente urbano, sin el que toda ciudad se ahoga”*⁶⁹

Ya lo decía Monsiváis, sin el metro no nos sentiríamos capitalinos, sin el metro no nos encontraríamos, sin el metro no sabríamos a donde ir, sin duda es un proyecto que al día de hoy sigue siendo ambicioso e invertir en él se hace una necesidad necesaria.

Pues “Desde los años 70, el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México ha sido un referente cotidiano de los que habitan y visitan esta gran urbe. La vida capitalina sería ahora impensable sin este importante medio de transporte que significa no sólo el traslado de personas de un lugar a otro, sino el

⁶⁹ Visita al Museo del Metro el día 02 /06/17 ubicado adentro del Metro Mixcoac

fluir de ideas, de costumbres, de modas y demás, que en conjunto reflejan un viaje incesante a través de la metrópolis desde ese mundo que llamamos Metro.”⁷⁰

Tal y como se refleja en esta cita parece justo darle el nivel de importancia que se merece y comenzar a visualizar cómo es que a través de la intervención en el Metro, podría comenzar a funcionar un gobierno metropolitano.

Como bien lo comentamos anteriormente de acuerdo al Dip. Zárate: jurídicamente no existe ningún obstáculo para que el Edo de México invierta en el Metro, sino que más bien se habla de prioridades donde no se ponga en riesgo el endeudamiento de la capital. Se habla de prioridades, para tener una economía financiera sana para la Ciudad de México, es un tema realmente necesario y congruente sin lugar a dudas, no podemos discutir que este asunto sea menos necesario que el otro, no obstante es necesario no colapsar, dejar de invertir y dejar de hacer para el metro.

Son muchas razones por las cuales el Metro de la Ciudad de México es un transporte en el que se debe de invertir, es un transporte que es metropolitano y que de invertir más en el, se puede volver pieza fundamental en el desarrollo metropolitano de la Zona del Valle de México, algunas de las razones que podemos exponer son las que Jorge Rosas Gutiérrez en su tesis de Maestría titulada “La movilidad de pasajeros en el Sistema de Transporte Colectivo Metro 1997-2012, y su repercusión en el área metropolitana de la Ciudad de México” nos expone y podemos agruparlas en el siguiente recuadro:

⁷⁰ Visita al Museo del Metro el día 02 /06/17 ubicado adentro del Metro Mixcoac

VENTAJAS	DESVENTAJAS
<p>Costos Metrobús costo 13.3 millones por km (línea 3 y el Metro 62.8 millones el km (línea 12)</p> <p>Capacidad: Línea 1 del metrobús 440 mil pasajeros, Línea 2 metro 818 mil pasajeros</p> <p>Afluencia: Metrobus 22,564, Metro 43,090</p> <p>Tiempo de vida del metro puede durar por más de 20 años.</p> <p>Como están hechos: lo largo facilita la distribución de los individuos.</p> <p>Velocidad: Metrobus 201 km/hr, Tren 22 km/hr, Metro 36 Km/hr</p> <p>Vía independiente: no comparte carriles/No quita avenidas importantes.</p> <p>Contamina menos</p> <p>Consume menos energía</p> <p>No genera ruido como los microbuses o combis</p> <p>Sistema de Transporte Complementario</p> <p>Tarifa competitiva y baja en relación al traslado</p> <p>Espacio limpio y seguro</p> <p>Tiene un impacto más positivo en la sociedad</p>	<p>No se siguió con el plan maestro del Metro</p> <p>No cubre la zona metropolitana del valle de México, ni siquiera todo el Distrito Federal.</p> <p>No existe articulación adecuada</p> <p>Competencia no regulada con los otros sistemas de transporte</p> <p>Alto subsidio</p> <p>Existencia del comercio informal</p>

Grupo de Ideas 10: Hecho a partir de la Tesis de Jorge Rosas Gutiérrez

Por igual el autor de dicha tesis, indicó la viabilidad financiera, social, política y jurídica que tiene el Metro para su construcción, teniendo los siguientes indicadores importantes:

VIABILIDAD FINANCIERA	Es necesaria y esencial la participación del gobierno federal así como de los gobiernos locales
VIABILIDAD SOCIAL	El metro goza de un gran prestigio ante la sociedad, es el transporte con la mejor perspectiva, ya que es el más seguro y más utilizado. Se ahorra más dinero y tiempo en el traslado
VIABILIDAD POLÍTICA	El político hace lo que cuesta menos pero es más vistoso: no puede en riesgo la inversión, riesgo de votos
VIABILIDAD JURÍDICA	Ley de expropiación Art. 27 constitucional, que ha permitido realizar y concretar el espacio del metro, a través de la indemnización de los sujetos afectados

Grupo de Ideas 11: Hecho a partir de la Tesis de Jorge Rosas Gutiérrez

Sin duda el autor nos expone muchas más ventajas que desventajas, y de ahí se puede partir para saber que es necesaria la intervención no sólo del gobierno de la Ciudad de México, sino también del Edo de México, pues acciones coordinadas entre estos Estados para lo que es el proyecto Metro nos podría comenzar a pensar que tener un gobierno metropolitano a través de la intervención de varios actores nos puede llevar a tener mejores resultados para tener una mayor eficiencia, eficacia y gobernanza en las acciones destinadas.

La gobernanza obedece a una forma de gobierno que sabe y reconoce la importancia de todos los actores en la intervención y decisión de acciones destinadas al bien común. Para el caso de la intervención en la red del metro podemos ver la siguiente imagen que trata de caracterizar esta idea.

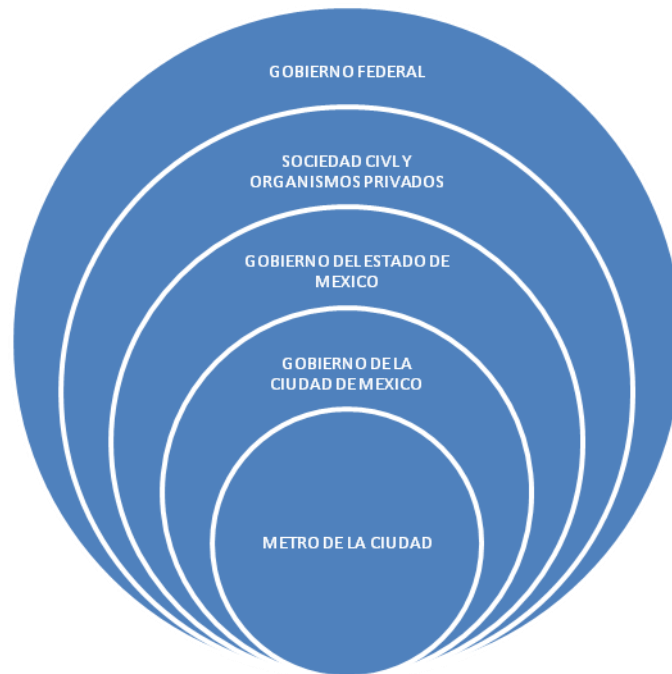


Imagen 2: Elaboración propia "Capas de la gobernanza en redes"

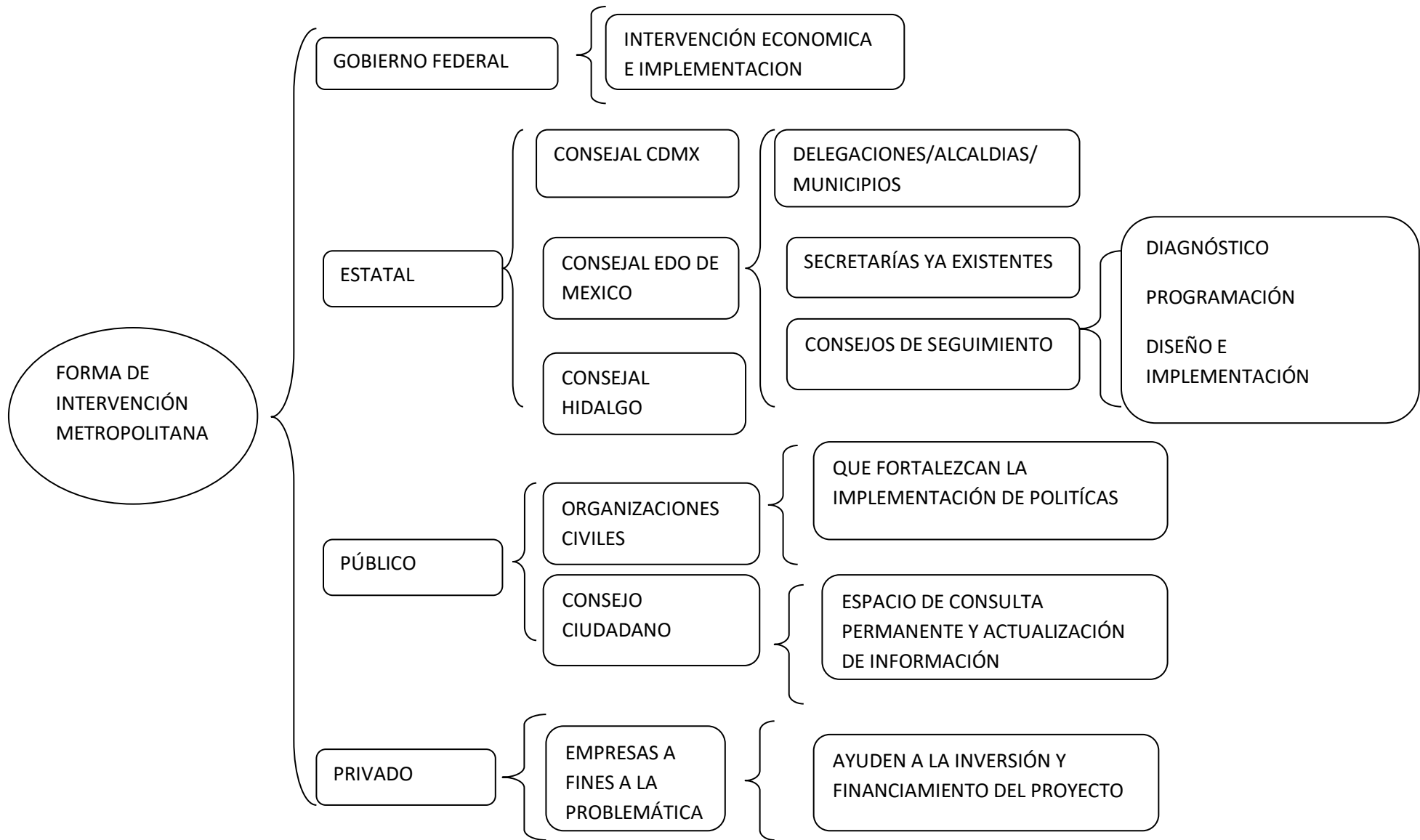
Pues bien la gobernanza en redes es como una capa que cubre a otra y viceversa, se necesita reconocer y saber que "todos somos parte de todos, y todos necesitamos de todos" y que por lo tanto una intervención oportuna y coherente de los gobiernos locales, el gobierno federal, la sociedad civil y organismos privados nos podrían llevar a un mejor funcionamiento de este sistema de transporte, para que se empiece a tratar los asuntos con carácter metropolitano y bajo un posible esquema de gobierno metropolitano.

Estamos hablando de la participación de todos los sectores de la sociedad para la resolución de una problemática, que en este caso es la intervención de la movilidad resolviendo e interviniendo en un sistema de transporte como lo es el Metro.

Pero cómo se vería esta intervención Y coordinación que nos permitiría que a través de la atención en el tema Movilidad (usando al medio de transporte metro) resolveríamos de manera en conjunta pensando en la gobernanza en redes que

nos ayudaría a visualizar un gobierno metropolitano, a continuación presentamos la siguiente propuesta:

1. Pensar que esta intervención no es un nivel de gobierno, sino forma parte de los ya existentes, por lo tanto la participación del Gobierno Federal es clave.
2. Se establecerá una coordinación conjunta con ambas localidades (Ciudad de México-Edo de México-Edo de Hidalgo), donde existiría un representante de ambas.
3. Las secretarías ya existentes ayudarían como medios de ejecución de la situación a intervenir.
4. Deberá existir un consejo de ciudadanos: para que la mayoría de la población participe será necesario la frecuencia de encuestas-foros para actualizar los indicadores a atender.
5. Se tendrá que establecer consejos que permitan: sistematizar, diseñar, consultar el diseño de las políticas.
6. Se deberá involucrar a los organismos privados de planeación, construcción, diseño que permitan un manejo racional de la infraestructura del Metro.
7. Incorporar fundaciones, organismos civiles para crear esquemas de intervención y recaudación de fondos necesarios.



-ACTORES INVOLUCRADOS

La intervención que requiere la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, exige de manera inmediata una intervención metropolitana, por eso en el presente documento podemos a discusión la importancia de que esto se observe y se visualice desde un todo, es decir, donde todos dependemos de todo y para atacar dicha problemática necesitamos involucrar a los actores necesarios a participar. Por tanto, propondremos que a partir de la intervención en el Sistema de Transporte más utilizado en la Zona del Valle de México como lo es el “Metro” se comience esta intervención con miras a tratar de implementar un gobierno metropolitano.

Se provendrá de los niveles de gobierno existentes, para empezar a dar forma la intervención metropolitana.

Mismo que detallamos a continuación:

GOBIERNO FEDERAL.

No podemos dejar de lado el Gobierno Federal que podrá intervenir de manera económica y como organismo de consulta y apoyo para llevar a cabo el Plan Maestro Metropolitano del Metro

GOBIERNO ESTATAL

EL gobierno Estatal quedará en manos de tres posibles concejales, donde estos se reunirán y discutirán las acciones a seguir en la implementación del Plan, mismos que a su vez serán apoyados por las secretarías estatales como: seguridad pública, transporte y movilidad, protección civil, desarrollo social, así como las delegaciones (alcaldías) y municipios trabajarán en conjunto para implementar acciones que se decidan desde los Consejos de Seguimiento.

SOCIAL

Los consejos de seguimiento serán una especie de autoridad metropolitana, ya que será necesario crear al menos 4 consejos (Diagnostico, Programación, Diseño e Implementación y Evaluación) para que estos funjan como los organismos creadores de las políticas metropolitanas a implementar en la expansión masiva del Metro del Valle de México, aquí podemos que será necesario la participación en conjunto y activa con Organizaciones Civiles para dar forma y un legal y cabal cumplimiento de las acciones implementadas es decir pueden fungir como organismos de consulta permanente y de apoyo.

PRIVADO

En un modelo económico como lo es el modelo neoliberal, no podemos dejar de lado a las organizaciones privadas, mismas que podrán formar parte a través del financiamiento que ayudaría tanto al gobierno federal como estatal a cubrir las cuotas necesarias para que se presente realmente un Metro Metropolitano, las empresas se podrán ver beneficiadas con su intervención publicitaria y con la misma licitación del Metro.

Por tanto que necesitamos para un gobierno metropolitano:



Lluvia de Ideas: Elaboración Propia

Esto representa una pequeña propuesta y acercamiento a un tema de suma importancia: Qué actores involucrar en la intervención del asunto de la Movilidad, asunto que no es un tema aislado, tema que esta enlazado y tiene repercusión con otras problemáticas⁷¹ y que tendrá ya que ser atendido por la Zona Metropolitana del Valle de México (Ciudad de México, Edo de México, Hidalgo), no es posible seguir pensando que el tema de la movilidad está aislado y que le

⁷¹ Actualmente esta instaurado el Consejo de Desarrollo Metropolitano publicado en la Gaceta en noviembre de 2017: estableciendo que éste será el encargado de crear mecanismos de coordinación metropolitana, impulsar el desarrollo del Valle de México, coordinar las políticas públicas metropolitanas, así como la implementación de mecanismos de gobernanza metropolitana, así como la concertación e inducción de acciones y servicios de impacto metropolitano:

Con este nuevo consejo se pretende establecer mayor no sólo coordinación, sino también enlace con las diversas problemáticas metropolitanas a las cuales estamos expuestos y mejorar el nivel de atención metropolitana, sin lugar a dudas es un mecanismo muy esperado de intervención y gestión metropolitana, del cual se pueden desprender más y mejores líneas de acción que permitan la calidad de vida.

compete a los gobiernos locales enfrentarlo por sí solos, es por eso que se propone que se comience por un Sistema de Transporte masivo y colectivo como lo es el "Metro".

Actualmente en estos momentos septiembre de 2017 ocurre nuevamente un gran temblor en la zona metropolitana, vemos lo indefensos que estamos y que somos ante situaciones así, como yo lo viví fue fuerte no dudo que alguien que viva aquí no lo haya sentido así, y una de las cosas que más preocupaba a muchos incluyéndome (porque no estaba en mi casa) es cómo iba a regresarme a mi casa, el Metro por momentos colapsó, no podemos dejar de crear infraestructura que nos permita tener un mínimo de seguridad para poder trasladarnos y sortear lo menos posible este tipo de situaciones. Aquí un temblor nos hace pensar que debemos trabajar como gobierno regional porque todos dependemos de todos y todos nos necesitamos de todos, aquí un claro ejemplo.

CONCLUSIONES

Toda investigación es enriquecedora ya que nos permite conocer posturas, formas de intervención social, así como una nueva manera de entender y comprender un problema o necesidad.

La idea de analizar lo que representa la problemática Metropolitana para el Valle de México, proponiendo la necesidad pronta de establecer un gobierno metropolitano, nace de la necesidad de conocer lo que aconteció y lo que acontecía con la Reforma Política del Distrito Federal, en el transcurso de adentrarme en este tema, pude constatar la necesidad que tiene la Ciudad de México de contar más que nada con una reforma administrativa: es decir, organizar y gobernar de otra forma a la Ciudad, para lo cual me percaté de lo fundamental que es reconocer a los gobiernos de la Ciudad de México, Edo de México y Edo de Hidalgo como entidades contiguas que comparten problemáticas y necesidades en común y que por lo tanto empezar a trabajar en conjunto de manera regional permitiría resolver con mayor medida las necesidades de estos (si bien existen las leyes así como algunos mecanismos que desde épocas remotas hablan de la importancia del fenómeno metropolitano, no podemos referirnos que alguna haya persistido como autoridad vinculatoria y que se hable de alguna instancia con poder metropolitano).

Durante el desarrollo de los capítulos pude darme cuenta del nivel de importancia que tiene el fenómeno metropolitano y sus implicaciones.

Danos cuenta por un lado que en la Ciudad surgen ciudadanos con fines y necesidades particulares, y que ante un Siglo XXI es necesario el involucramiento de la sociedad civil para una adecuada atención a las necesidades y problemáticas a resolver, estamos ante una sociedad más informada y capacitada para intervenir social y políticamente. Es pues necesario que ante los actuales retos de ordenar y planear las ciudades, ante una nueva agenda urbana sea necesario contar con más y mejores mecanismos que den forma y organización a las zonas metropolitanas, es por lo tanto que en dicha investigación si bien como

se enuncio en el Capítulo 2 tenemos avances jurídicos y políticos en dicha materia, pero aún falta darle un plus a esto, y que quiero decir con ello, es necesario que nuestros gobiernos comiencen a visualizar la posibilidad de contar con alguna figura y estructura encargada de implementar, diseñar y ejecutar políticas públicas metropolitanas, pues como bien lo desarrollé en el capítulo 3 son diversas las problemáticas que se concentran y se desarrollan en la Zona Metropolitana del Valle de México, problemas que después de haberlos trabajado, encontramos que se encuentran en red, es decir, un problema depende de otro para que exista y que es por lo tanto necesario tratarlos de manera regional. No cabe duda que muchas de las problemáticas que existen en una localidad-comunidad tendemos a normalizarlas y esto dificulta aún más un nivel de interacción sociedad-gobierno, por eso fue que en el capítulo 4 se deseó conocer la perspectiva de los Representantes Políticos (en este caso los diputados tanto de la Asamblea Legislativa como el Congreso del Edo de México), si bien en primera instancia existe una total apatía por parte de los diputados en ofrecer una entrevista, mención aparte podemos decir que cuenta con la visión que se requiere para poder trabajar en conjunto, pero aún hace falta organización, trabajo en equipo y desarrollo de actividades que permitan desarrollar un gobierno metropolitano (es necesario dejar en claro que el estudio de los gobiernos metropolitanos nos hacen entender que el contexto, dinámica de las sociedades dependerá del nivel de intervención política que se requiera para darle forma al gobierno metropolitano que se establezca).

Ahora bien ¿Qué conclusiones podemos dar por cada capítulo expuesto?:

En el caso del Capítulo 1 nos permitió reconocer el nivel de importancia de qué significa "Ciudad" nos adentramos en diversos autores que nos enseñaron que la ciudad tiene vertientes sociales, económicas, políticas, culturales y hasta ideológicas, que es un centro de poder donde se desenvuelven millones de individuos con ideas particulares, como bien nos lo enmarcaba Martha Rizo a través de Josep Ramoneda describiéndonos las categorías de Ciudad, la idea de ciudad nos remite a un: cambio, necesidad, complejidad, sentido, singularidad,

simbólico, pluralidad, libertad, representación, transformación, creadora de sentido, toda la cual le da particularidad a esta. Por tanto en ese apartado yo misma exponía: La ciudad es una red compleja de interrelaciones sociales, políticas y culturales que ha inventado la humanidad para su propia subsistencia, para mi vivir en un ciudad, como lo es la Ciudad de México, me hace sentir una necesidad de empatía por el otro, como la mejor forma de tratar de sobrellevar esta acelerada forma de vida, es difícil, pero es más difícil no tratar de hacerlo, pues esto, considero, que nos puede llevar a una mejor forma de convivencia.

Posteriormente el término de Gobernanza nos dejó en claro ser una forma de gobierno ideal, y que hoy en día se vuelve importante para el desarrollo de las sociedades, como bien nos enmarcó Alfonso Iracheta este concepto está ligado a la idea de red, de interdependencia, de gestión y de participación social en la cosa pública.

Pues entonces la Gobernanza después de haber estudiado a Iracheta, Bassols-Mendoza, Arturo Morales, Ana Lilia Banda, Luis Aguilar, Marquina, me deja en claro la idea que: para poder avanzar a nuevas formas y estructuras de gobierno debemos estar involucrados como sociedad en los asuntos públicos, pues como bien lo recalca Ana Lilia Banda y Arturo Morales: “la gobernanza en red su valor fundamental la confianza y en la cual todos dependemos de todos”: Hagamos un gobierno entonces con oportunidades sociales (con redes políticas y sociales de mayor cohesión e inclusión) que nos permita interactuar mejor como sociedad, dejemos que la ciudad nos haga afirmar nuestra calidad de ciudadanos, como bien nos decía Sergio Tamayo. Ser ciudadanos va mucho más allá de un hecho simple de votar, caminar por las calles, participar en una que otra actividad festiva, es estar informados, organizados, tener capacidad de decisión y de propuestas para poder entonces ser lo que realmente se espera un *ciudadano*, tal vez suene utópico pero eso lo exige las sociedades modernas, hagamos de la gobernanza, un camino-sendero, una herramienta de aprendizaje para fortalecer nuestra vida en las ciudades hoy grandes metrópolis.

Estos dos términos nos ayudaron a comprender la importancia que se tiene cuando hablamos de ¿Cómo se gobierna en una ciudad?, sabemos que estas concepciones no están fuera del lugar de la otra: una le da sentido a la otra y viceversa, es decir: la gobernanza es una forma complementaria para poderle dar sentido y orden a la ciudad.

Ahora bien, para el caso de la búsqueda del término Gobierno Metropolitano, algunos autores ponen sobre la mesa de discusión a la necesidad que se requiere cuando dos o más contigüidades rebasan sus propios límites y necesitan ser gobernadas en común, nos percatamos por consiguiente de la necesidad que esto se ha vuelto en la actualidad, así como pudimos comprobar que esto se puede llevar a cabo (como ya lo vimos en algunos gobiernos latinoamericanos y norteamericanos), las experiencias debemos tenerlas en cuenta y sacar el mejor provecho de ellas para poder aterrizarlo a un plano que sea acorde con las necesidades mexicanas. Sin duda alguna existen formas pero los contextos nos indican de que manera intervenir.

Para el caso del capítulo 2 nos encontramos en un primer acercamiento con los apartados jurídicos desde el nivel federal y local, sobre el tema metropolitano, vimos que muchos de estos hacen alusión a la celebración de convenios que podrán suscribir las entidades colindantes, sin embargo para la dimensión que abarca las actuales zonas metropolitanas, y sobre todo la Zona del Valle de México, considero que se requiere de programas bien estructurados y planteamos, como bien lo vimos con el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana, promete una serie de ejes que en esencia son claros : tratar asuntos como el aire, agua, vivienda, transporte y movilidad nos hace tener la esperanza que teniendo como base este programa se puede llegar a fomentar leyes más acordes con la realidad metropolitana o bien fortalecer las comisiones metropolitanas (pues no han llegaron a tener un nivel de vinculación que permitiera o permita que éstas actúen con mayor poder metropolitano).

Ahora bien, durante las discusiones de la Reforma Política de la Ciudad de México, pudimos ver que fue un proceso desgastante y discontinuo que duró más de 10 años, en esos años los gobernantes no pudieron establecer acuerdos certeros y sólidos sobre lo que tendría que estar presente en la reforma, a nivel federal aún se sigue peleando mucho sobre los alcances del gobierno de la Ciudad de México, sin embargo, pudimos observar la importancia que se le dio en las mesas de discusión al tema metropolitano, me pareció realmente importante lo que se discutía por parte del IMCO (Instituto Mexicano para la Competitividad) y el Centro Mario Molina, donde por un lado el IMCO mencionaba la importancia de la gobernabilidad metropolitana teniendo tres puntos a atender: mejor coordinación e información, economías de escala en operación y fortaleza institucional y financiera, para el caso del Centro Mario Molina establecía que los grandes retos metropolitanos son: la falta de reconocimiento legal e institucional, la urbanización dispersa, ineficiente y de alto riesgo, y la falta de sustentabilidad y polarización social, situación que nos deja en claro el nivel de vulnerabilidad a la que se enfrenta la zona metropolitana y que aún falta mucho por trabajar.

El reto está presente y es avanzar en materia jurídica para dar certeza a las líneas de acción que en materia metropolitana ya se tienen y las que se necesitan, contamos con bases pero es necesario nutrirlas de más y mejores leyes, reglamentos, programas y posibles actores ejecutores de las políticas metropolitanas, se debe ampliar los límites y alcances de cada ley, se debe realmente tratar de unificar las leyes para el bien de la sociedad quienes habitan esta zona del Valle de México, unificarlas o armonizarlas es un gran reto que nos obliga a mirar hacia el pasado y futuro que nos ayudará saber que no hacer para poder llevar a cabo acciones conforme a las necesidades sociales presentes.

Ahora bien, para el caso del capítulo 3 nos mostró y aprendimos cómo diferenciar lo que es una Zona Metropolitana, teniendo en claro algunos aspectos tales como: nivel de urbanización, concentración, expansión territorial, densidad de población, las actividades económicas y la contigüidad con otros Estados (existe una diferencia entre metrópoli, megalópolis: la cantidad de ciudades centrales o

centros de poder de toma de decisiones, es decir una metrópoli que a su vez se va expandiendo estas ciudades centrales volviéndose entonces una megalópolis) todo esto nos ayuda a comprender lo que la hace diferente, así mismo pudimos saber cómo fue el proceso de metropolización ,que trajo consigo nuevos modelos económicos como lo fue el Modelo Neoliberal, pues nos insertamos en un mundo globalizado donde la concentración de la población en zonas urbanas y la nueva forma de plantear la política pública, trajo consigo nuevo desarrollo de programas que fomentaban el desarrollo urbano, lo que produjo una zona metropolitana bastante compleja, hoy en día vemos un nivel de interacción entre individuos, entre empresas, entre instituciones que es realmente impresionante.

Todo esto permitió comprender a qué nos íbamos a enfrentar con la Zona Metropolitana del Valle de México, y es como bien lo indica la OCDE “es el centro económico, financiero, político y cultural de México, es la tercera zona metropolitana más grande de la OCDE” esto abrió un panorama para comprender y visualizar que se debe empezar a trabajar bajo un esquema regional, no podemos simplemente no observar la dinámica en la que está envuelta la zona del Valle de México, yo visualizo una densidad de población y de actividades realmente impresionante y que realmente se debe empezar por organizar, administrar, fortalecer y adecuar de la mejor forma estas dinámicas, sabemos cómo lo pudimos saber por el INEGI que la Zona del Valle de México, aporta una gran porcentaje del PIB nacional, que es el centro de las decisiones como bien nos lo comentaba Iracheta, o como nos enmarcó la OCDE es la población con el nivel más alto educativo, por tanto, pensar que en este lugar no existen problemáticas es difícil de imaginarlo.

En la presente investigación desarrollamos cuatro problemáticas esenciales: el uso de suelo y vivienda, inseguridad, contaminación y cambios climáticos así como transporte y movilidad, en una búsqueda bibliográfica y hemerográfica nos percatamos que estas son las que más persisten dentro de la Zona del Valle de México: creemos firmemente que cada problema está ligado y que no está aislado de la otra, sabemos que la contaminación y los cambios climáticos mucho se debe

al uso excesivo del transporte privado, aunque hoy en día existen algunos reglamentos para tratar de evitar que todo el aglomerado de ciudadanos utilice su auto particular esto por los cambios en la calidad del aire, a nuestros días persiste y sigue siendo un reto, igualmente no podemos dejar de lado el nivel de inseguridad que se genera en el transporte: sin duda alguna por no tener reglas y normas más certeras que garantice el viaje del ciudadano, vemos hoy en día sobre todo en la población del Edo de México niveles graves de inseguridad en el transporte, por tanto como podemos dar cuenta los problemas al igual que las soluciones están ligadas a una necesidad de resolverlas en red (entrelazando las leyes, intereses que haga falta para concretarlo).

Pues como bien nos indicaba los estudiosos del tema gobernanza, “todos dependemos de todos” y por lo tanto para tratar de intervenir de forma coherente es necesario el involucramiento de todos los actores que se necesitan.

Pues bien, la Zona Metropolitana del Valle de México, es como un rompecabezas que necesita ser armado obviamente de manera correcta, tenemos bases para empezar a encaminar el futuro de esta zona, pero aún necesitamos de una mayor intervención pública y privada, ya no podemos como ciudadanos vernos ajenos a lo que acontece en los municipios contiguos, no podemos dejar que esto se siga viendo de manera aislada y que nada que ver con el desarrollo de nuestra comunidad, lo mismo para el caso de los gobernantes deben empezar por llevar a la realidad más que convenios: un programa más certero de intervención metropolitana, así como leyes que permitan que esto se visualice.

Pues como bien lo pudimos observar en el Capítulo 4 existe por parte de nuestros representantes la necesidad de actuar y contar con la legislación necesaria para intervenir en los asuntos metropolitanos, pero aún no visualizan y no está en la agenda, el tema del gobierno metropolitano, en el contexto actual mucho de lo que dejó la Reforma Política es lo que realmente existe preocupación y es lo que aconteciera con la Constitución Política de la Ciudad de México, en dicha constitución se dedica un tema a lo que se nombró Coordinación Metropolitana y

Regional artículo 19, si bien en dicho artículo se amplía a comparación del Estatuto de Gobierno, el tema metropolitano hablando no solamente de convenios, sino de programas y proyectos, así como de propiciar la participación ciudadana en la elaboración, ejecución y evaluación de la política de coordinación regional y metropolitana. Aquí sin duda hace referencia al tema de la Ley de Coordinación Regional que nos hablaron los diputados de la Asamblea Legislativa, de que el senado llevará a cabo esta ley para darle mayor certeza a la dinámica regional, aunque ven como viable y necesario un gobierno metropolitano, visualizan más la necesidad de unificar y armonizar la legislación en materias que ya son de importante interés, como lo es el de medio ambiente o el de transporte y movilidad.

Después de este experiencia de entrevista con un diputado y el encuentro con algunos de su equipo de trabajo, al cual ante todo considero enriquecedor porque me permitió conocer la dinámica que llevan los diputados, pude percatarme también que existe un poco de olvido hacia la Comisión de Desarrollo Metropolitano (Ciudad de México), y que por lo tanto su acercamiento entre ellos suele ser muy esporádico, situación que sin duda puede mermar un trabajo en conjunto con la Comisión de Asuntos Metropolitanos (Edo de México), si bien les preocupa trabajar en temas en común, aún no podemos decir que exista algo tangible que así lo demuestre.

Si bien como lo mencionamos en el capítulo 2 tenemos los avances jurídicos y políticos y la perspectiva de nuestros representantes, necesitamos de más voluntad política y ciudadana para exigir la implementación de leyes metropolitanas, de unificar temas, de contar con un esquema de mando común que permita fortalecer nuestra vida diaria.

En el presente trabajo se desarrolló una propuesta que busca que se entienda la importancia de comenzar a trabajar con el tema del transporte y movilidad, sabemos que esta problemática y no es nada nuevo sin lugar a dudas es algo que nos ocupa y preocupa a toda la población de la zona del Valle de México, y se

requieren una mayor intervención de todos los actores involucrados-. Hoy en día y con los nuevos retos urbanísticos ya no es posible mirar hacia un solo lado y pensar que es un problema local el de transporte y movilidad en la zona del Valle, es un problema que compete al gobierno de la Ciudad de México, Edo de México y el Edo de Hidalgo, y por consiguiente de la población que habita, las sociedades civiles y los privados, hoy en día el reto de la gobernanza nos establece la necesidad urgente y prudente de involucrar a todos los sectores de la población para comenzar a dar rienda suelta a políticas metropolitanas más sustentables. En esta investigación comprendimos que no sólo se requiere de un Sistema de Transporte Metropolitano y que este sea organizado, planeado y ejecutado de manera conjunta con todos los actores, establecimos con gran importancia que a través del Sistema de Transporte Colectivo Metro, podemos comenzar a visualizar mejoras en el transporte y la movilidad urbana, pero para esto se necesita que se apueste por parte de todos los actores en invertir, diseñar, planear, ejecutar acciones acordes a los retos metropolitanos que hoy en día nos estamos enfrentando a un modo de vida con una movilidad dispersa, caótica y desorganizada que necesita una oportuna atención e intervención para así incluso comenzar a resolver otras problemáticas que se desprenden de la de transporte y movilidad como lo es la inseguridad y la contaminación atmosférica, por tanto comenzar a trabajar en el tema de la movilidad metropolitana nos podrá dar una mayor gobernanza en las políticas metropolitanas, nos ayudará a planear y ejecutar acciones metropolitanas con vistas a entender y fortalecer una autoridad o gobierno metropolitano para la Zona del Valle de México.

Ahora bien de manera general podemos decir lo siguiente:

Nuestro Objetivo general era descubrir si existían avances jurídicos, políticos y teóricos en relación a crear un gobierno metropolitano: lo cual podemos decir:

- Existen avances jurídicos y políticos que nos indican la importancia al tema metropolitano, aún faltaría darle mayor carácter vinculatorio para permitir entonces fortalecer mayores líneas de acción o intervención.

- Avances teóricos realmente existen y nos enmarcan la importancia y los retos urbanísticos a los que estamos expuestos.

En cuanto a nuestra hipótesis indicaba que en la Zona del Valle de México no hay una visión de la problemática metropolitana y por lo tanto la gobernanza en la Zona Metropolitana se vuelve ineficiente; lo cual podemos indicar:

- Si existe una visión metropolitano por parte de la legislatura y lo legisladores de la Zona Metropolitana, pero aún no se le da el peso necesario, encontramos que los legisladores se encuentran dispersos y poco unidos para tratar asuntos comunes entre entidades, si bien tienen la visión metropolitana, aún puede faltar voluntad política e interés partidario para concretar con mayor rapidez los asuntos que hacen falta para que la Zona del Valle de México tenga mayor gobernanza en las políticas, falta que los acuerdos lleguen más rápido y que no se lleven más de 10 años como la reforma política, hoy en día necesitamos modelos más innovadores para gobernar las ciudades y es necesario y oportuno que comencemos a insertarnos en este gran reto urbano.

De manera particular podemos argumentar lo siguiente:

- Logramos comprender que si es necesario un gobierno metropolitano para la zona del valle de México, porque el nivel de interacción con los municipios contiguos es cada día más fuerte, y por lo tanto no intervenir en ellos de manera estructurada no permitirá una resolución de estos.
- El reto urbanístico de la desmedida expansión demográfica que ha propiciado el esparcimiento de zonas periféricas hace vulnerable la atención adecuada a las necesidades de todos aquellos que forman parte de la zona metropolitana, es por tanto mantener un orden y un esquema que permita detectar el esparcimiento no controlado para así tener una mayor capacidad de intervención.

- Aún falta voluntad política, interés partidario, convenios, acuerdos, creación y diseño de programas que tengan una mayor permanencia y alcance en la actual metrópoli.
- De no empezar a trabajar en el tema del transporte y movilidad entre estados colindantes ésta no sufrirá ningún cambio lo que se seguirá traduciendo en problemas de traslado para los habitantes de la zona del Valle de México.
- Tenemos como zona metropolitana, avances sociales, educativos, económicos, de tecnologías, culturales y hasta de creación de leyes (ley de desarrollo metropolitano, coordinación metropolitana en la cdmx o la de participación ciudadana) que nos permiten seguir avanzando en el tema del fenómeno metropolitano.
- Persiste aún apatía no sólo de la ciudadanía sino también de los gobiernos para trabajar en conjunto entre gobiernos y entre ciudadanos.
- Volverse ciudadanos es decir sujetos activos en las actividades públicas y decisiones, es un reto también importante para los actuales retos urbanísticos, necesitamos ciudadanos capaces de enfrentar su realidad y no esperar del gobierno dadas, necesitamos fomentar cada vez más la participación ciudadana para así avanzar hacia una gobernanza real con autoridades metropolitanas.
- El desconocimiento muchas veces de la leyes hace que la población poco se involucre y participe en los asuntos públicos, es un desencanto que existe y persiste con nuestros representantes políticos que sin duda al día de hoy es difícil de erradicar, (tan sólo lo pudimos constatar con la falta de interés de los diputados en otorgarme una entrevista)
- Como Lic. en Ciencia Política y Administración Urbana, veo la necesidad de fomentar y crear espacios de discusión e investigación que nos permita

comprender la dinámica de las sociedades actuales y por lo tanto intervenir en ellas de manera coherente y consiente de la realidad que se vive.

- El tema metropolitano es parte esencial de las nuevas agendas urbanas, se requiere de ciudades mejores planeadas con visiones a futuro que permitan comprender como ya lo mencionamos el involucramiento de la sociedad (es aquí donde parece ser un tema joven para nuestro país, la sociedad difícilmente se involucra en la atención a sus necesidades) para entonces comenzar a gestar de acuerdo a los contexto, la geografía, el nivel y calidad de población una forma de gobernanza metropolitana que nos indique los alcances y limites para intervenir, pero que es necesario por los ya nuevos retos urbanísticos a los que nos enfrentamos día con día las Zonas Metropolitanas, es pues esencial contar con un esquema de autoridad o gobierno metropolitano que de orden a las nuevas formas de interrelación social.

Como último comentario podemos indicar que se acaba de instaurar el Consejo de Desarrollo Metropolitano (Gaceta oficial CDMX Noviembre 2017) que busca implementar mecanismos de gobernanza metropolitana para poder establecer, promover, integrar, definir y revisar para busca atender la problemática metropolitana, dándole forma, sentido y orden al fenómeno metropolitano.

Con esto nos abre la oportunidad de saber que se crean los mecanismos para intervenir, pero realmente necesitamos que estos tengan: procuración, atención, seguimiento, interés, voluntad política y poder vinculatorio para que realmente se comience a dar forma y dotar de personalidad jurídica las necesidades metropolitanas,, aún falta que se fortalezcan instituciones como éstas que permitan visualizar un futuro mucho más institucionalizado en atención a la gobernanza metropolitana.

Esta investigación apela mucha a eso, estamos consientes de lo avanzado pero necesitamos no perder de vista lo que ya se ha hecho, para saberlo encaminar y lograr un camino certero hacia la gobernanza metropolitana.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

CAPÍTULO 1

Aguilar, L. (2006). *Gobernanza y gestión pública*. México: FCE.

Bassols, M. Mendoza, C (2011) *Gobernanza: teoría y prácticas colectivas*. México: UAM- Iztapalapa, Anthropos.

Bolos, S. (2003). *Participación y espacio público*. En. Tamayo, S. *Espacios Ciudadanos*. (pp. 2011) México: UACM.

Bourne, Larry S. (1999). *Modelos alternativos para el manejo de las regiones metropolitanas: el desafío para las ciudades norteamericanas*. En Memoria del Foro Internacional sobre Metropolización, Santa Cruz, Bolivia, marzo, acdi/ Universidad de Toronto

Iracheta, A. (2009). *Políticas públicas para gobernar las metrópolis mexicanas*, México: Miguel Ángel Porrúa.

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (2017) recuperado el día 10 de abril 2017 en: <https://www.gobiernosantiago.cl/que-es-el-gobierno-regional>

Gobierno: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2017) recuperado el día día 10 de abril 2017 en: <http://www.quito.gob.ec/index.php/municipio/concejo-metropolitano>

Gobierno: Área Metropolitana de Barcelona (2017) recuperado el día día 10 de abril 2017 en: <http://www.amb.cat/es/web/amb/govern-metropolita>

Martínez, M. (2010). *Gobernanza y legitimidad democrática*. Colombia: Universidad Autónoma de Bucaramanga.

Marquina, L. (2015). *Riesgos locales del crecimiento metropolitano*, En Arroyo, G, Ballesteros, C. (comp/s.). *La complejidad paradójica del mundo contemporáneo* (pp.183-208). México: UNAM.

Marquina, L. Moreno, M. (2017) *La gobernanza urbana y metropolitana en la era del cambio climático*. México: UACM-Ediciones EON.

Marquina, L. (2009, noviembre). Estado, democracia y ciudadanía: crisis y transformaciones de la política en América. II Seminario Internacional Reforma del Estado y Ciudadanía.

Meyenber, Y. (2012). *Los intereses públicos y la gobernanza*. México: El colegio de San Luis.

Morales, M. Banda, A. Flores, R. (2012). *Gobernanza y control ciudadano de sus gobiernos*. México: Pearson, Universidad de Sonora.

Patiño, L. (2011). *Conceptos básicos en el estudio de la ciudad y su gobierno*. México: UACM.

Patiño, L. (2014). Sobre la llamada governance urbana: Análisis de los alcances y riesgos del paradigma. *Metapolítica* 84, 36-43.

Ramírez, P. (2010). *Espacio público y ciudadanía en la ciudad de México; perspectiva, apropiaciones y prácticas sociales en Coyoacán y su centro histórico*. México: Porrúa-UNAM-Posgrado.

Rizo, M. (2012). *Habitus, Identidad y Representaciones sociales*. (pp.395) México: UACM

Rolon, A. (2007). *¿Cómo gobernar las zonas metropolitanas de México?* recuperado el día 09 de abril de 2017 en: <http://fnst.org/sites/default/files/uploads/2017/09/06/textozonasmunicipalesconcursoensayofinal.pdf>

Treviño, A (2012). *Subjetividad y Ciudad*, En. Rizo, M. *Habitus, Identidad y Representaciones sociales*. (pp.395) México: UACM.

Ugalde, V. (2007). *Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México*. Recuperado el día 09 de abril 2017: de: <http://www.redalyc.org/pdf/312/31222206.pdf>

CAPÍTULO 2

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos recuperada el día 05 de noviembre de 2015 en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum_art.htm
- Ley General de Asentamientos Humanos recuperada el día 26 de octubre de 2015 en: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/174/default.htm?s>
- Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (2011), recuperada el 05 de noviembre de 2015 en: <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/POZMVM.pdf>
- Comisiones Metropolitanas recuperada el 06 de noviembre de 2015 en: <http://portal2.edomex.gob.mx/sedemet/index.htm>
- Estatuto de gobierno del Distrito Federal recuperado el 03 de abril de 2017 en: <http://www.cdmx.gob.mx/gobierno/marco-juridico/cdmx>
- Constitución Política de la Ciudad de México (2016) recuperado el 03 de abril 2017 en: <http://www.cdmx.gob.mx/gobierno/marco-juridico/cdmx>
- Constitución Política del Edo de México, recuperado el 04 de abril de 2017 en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/node/842>

Serrano, O. (2002) *La reforma política del Distrito Federal México*: Plaza y Valdés

Comisión del Distrito Federal del Senado de la República, recuperado el 27 de noviembre de 2015 en:
http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/index.php

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/docs/reforma_politica/Dictamen.pdf

Consulta de:

- Mesas temáticas del Senado de la República sobre la Reforma Política recuperado el 25 de noviembre de 2015 en:

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas.php

<http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/periodo-ordinario/boletines/6298-boletin-1282-senado-propone-acelerar-reforma-del-df-prevista-en-el-pacto-por-mexico-para-2014.html>

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas.php

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/presentacion_210513_1.pdf

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/relatoria_281113.pdf

http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/relatoria_090215.pdf

- Iniciativas presentadas por el la Comisión de Distrito Federal del Senado de la República, recuperado el 28 de noviembre de 2015 en:
http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/iniciativas.php
- Pacto por México, recuperado el 28 de noviembre de 2015 en:
<http://pactopormexico.org/acuerdos/#governabilidad-democratica>

- IMCO (Instituto Mexicano de la Competividad) “La reforma que el Distrito Federal requiere) (2014). recuperado el 21 de noviembre de 2015 en: www.imco.org.mx

CAPÍTULO 3

Garza, G. (2005). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: Colegio de México.

Legorreta, J. (1992). *La zona metropolitana de la Ciudad de México: Situación Actual y perspectivas Demográficas y Urbanas: - El Medio Ambiente en los asentamientos ilegales y su impacto en la calidad de vida*. México: Consejo Nacional de Población.

Navarro, B. (2010). *Enlaces megapolitanos y transporte, ¿solución o a la movilidad?* En Eibensuhz, R. *La zona metropolitana del Valle de México: los retos de la megalópolis*. (pp. 195-226) México: UAM.

Negrete, M. (2010). *Las metrópolis mexicanas conceptualización, gestión y agenda de políticas*. En Garza, Shteingart. *Los grandes problemas de México; Desarrollo Urbano y Regional*. (pp 173-210). México, Colegio de México.

OCDE (2015). *Estudios Territoriales de la OCDE Valle de México*. México autor

SEDESOL, CONAPO, INEGI (2012). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*. recuperado el día 09 de abril 2017. En http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010.

Unikel, L. (1978). *El proceso de metropolización en México* En Unikel, Ruiz, Chiappetto, Garza, *El Desarrollo Urbano de México*. México: Colegio de México

PÁGINAS CONSULTADAS

Ciudad de México, BANDO DOS, recuperado el 11 de mayo de 2017 en: http://www.invi.df.gob.mx/portal/transparencia/pdf/LEYES/Bando_informativo_2.pdf

DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO, recuperado el 09 de marzo de 2017 en: <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>

INEGI, ENCUESTA ORIGEN-DESTINO (2007) recuperado el 22 de mayo de 2017 en http://bicitckas.org/wp/wpcontent/uploads/2013/07/2007_Encuesta_Origen_Destino_INEGI.pdf

Ciudad de México, FONDO METROPOLITANO DEL VALLE DE MEXICO, recuperado el 20 de mayo de 2017 en: http://fmvm.edomex.gob.mx/mision_vision_objetivo

ÍNDICE DELICTIVO METROPOLITANO (2015), recuperado el 17 de mayo de 2017 en: <http://www.onpmexico.com/#http://www.onpmexico.com/> y <http://www.onpmexico.com/media/informes/OnPartners-01-Informe-IDM2015.pdf>

INEGI: Cuaderno Estadístico de la Zona Metropolitana del Valle de México (2011) recuperado el día 08 de mayo de 2017 en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/cezm11/estatal/default.htm>

PERSCEPCIÓN DE LA INSEGURIDAD, recuperado el día 17 de mayo de 2017 en: <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/percepcion/>

INCIDENCIA DE LA INSEGURIDAD, recuperado el día 17 de mayo de 2017 en: <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/percepcion/>

MAPA DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO

Salinas, L. (2017). *Gestión metropolitana en la Zona Metropolitana del Valle de México: entre la legalidad y la voluntad política*. recuperado el 23 de octubre de 2017 en: <http://www.redalyc.org/jatsRepo/112/11250327011/index.html>

Secretaría de Desarrollo Metropolitano del Edo de México <http://sedemet.edomex.gob.mx/>

NOTAS PERIODÍSTICAS

Síntesis Hidalgo: 21 municipios de Hidalgo se integran a la Zona Metropolitana del valle de México publicada el 28-junio-2016 en: https://www.youtube.com/watch?v=wlyP-TjU_bs&t=6s

PROBLEMA DEL AGUA Y AIRE recuperado el 07 de mayo 2017 en: <http://www.forbes.com.mx/6-problemas-ambientales-y-sociales-que-colapsaran-al-df/#gs.rvgRn9E> y <http://www.jornada.unam.mx/2014/01/27/eco-d.html>

PROBLEMA DE DESECHOS TOXICOS OCDE (2015) Estudios territoriales: Valle de México, México.

CAPÍTULO 4

TESIS CONSULTADAS:

Aguilar Villanueva, Norma Karina “La coordinación metropolitana en la Zona del Valle de México” UACM 2013

Núñez Mejía Débora-Rangel Torres Dora Montserrat, “La participación ciudadana y la política social en el Distrito Federal 2000-2010: Una visión desde la óptica de Trabajo Social” UNAM-ENTS 2012

Rosas Gutiérrez Jorge “La movilidad de pasajeros en el Sistema de Transporte Colectivo Metro 1997-2012, y su repercusión en el área metropolitana de la Ciudad de México” Tesis de Maestría en Gobierno y Asuntos Públicos, UNAM, 2013

PÁGINAS CONSULTADAS

ESTUDIO INTEGRAL DEL VALLE DE MÉXICO, recuperado el 02 de septiembre de 2017 en: http://ieecc.edomex.gob.mx/sistema_integral_movilidad

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, recuperado el 01 de septiembre de 2017 en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf>

LEY DE MOVILIDAD DEL EDO. DE MÉXICO, recuperado el 18 de septiembre de 2017 en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf>

PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA.

<http://www.plataformadetransparencia.org.mx/web/guest/inicio>

PÁGINA DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

<http://www.aldf.gob.mx/>

PÁGINA DEL CONGRESO DEL EDO DE MÉXICO

<http://www.cddiputados.gob.mx/>

PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD CDMX, recuperado el 01 de septiembre de 2017 en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>

ONU HABITAT “Movilidad”, recuperado el 01 de septiembre de 2017 en: <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>

SISTEMA DE ACCESO A LA INFORMACIÓN MEXIQUENSE

<http://www.cddiputados.gob.mx/>

VISITA AL MUSEO DEL METRO; UBICADO EN LAS INSTALACIONES DEL METRO MIXCOAC EL DIA 02 DE JUNIO DE 2017