

LA PROBLEMÁTICA URBANA Y LA CIUDAD DE MEXICO

JOSÉ LUIS MARTÍNEZ, BERNARDO NAVARRO • Departamento de Teoría y Análisis



INTRODUCCIÓN

Históricamente, a partir de la acumulación originaria, la ciudad ha constituido el ámbito privilegiado para la reproducción y concentración de la riqueza (Marx/Engels, 1978), requisito para la formación de los capitales y por ende, de la conformación de las clases sociales.

Por esta vía la formación del mercado fue paralela a la de la consolidación del estado nación y al desarrollo de las concentraciones urbanas (Hosbawn, 1989). De ello deriva que las fases más dinámicas del desarrollo dominante de los principales países llamados "centrales" hayan coincidido con el esplendor de sus principales metrópolis. Recuérdese tan sólo Londres en la época victoriana, Chicago y Nueva York unos años después, así como más recientemente Los Ángeles y paralelamente Tokio-Osaka, del otro lado del globo terráqueo. La ciudad por tanto, no es tan sólo la cuna del capitalismo, es también su más benéfica incubadora. Igualmente, a un nivel menos abstracto y por lo tanto más tangible, la ciudad representa el ámbito privilegiado de la concentración de compradores y vendedores, de demandantes solventes y consumidores insaciables.

El ciclo económico es más controlable dentro de sus fronteras discernibles y la participación estatal a favor del capital más fácilmente justificable y direccionable en el ámbito de las metrópolis.

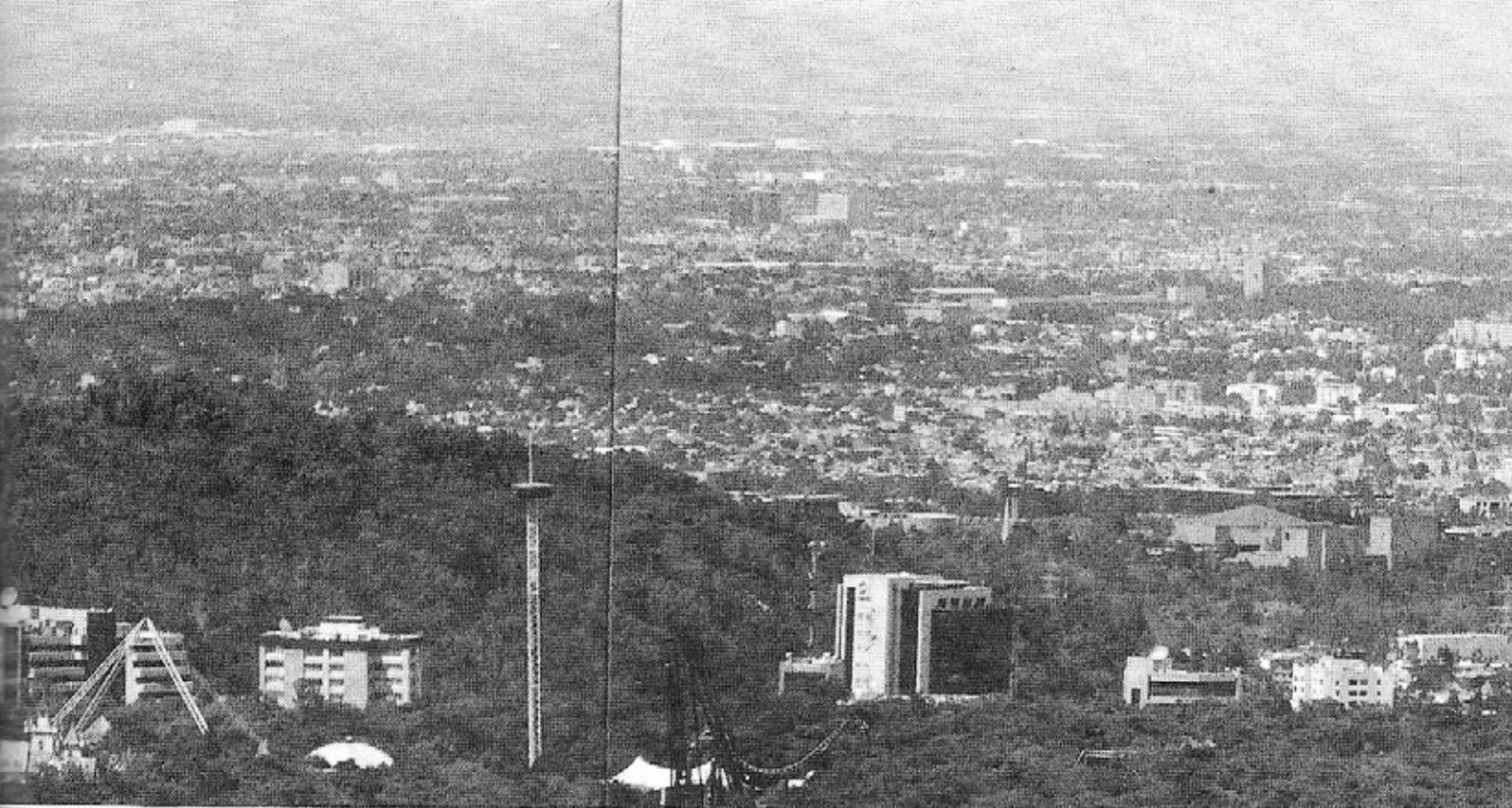
Ciertamente el desenvolvimiento de la economía de mercado al producir los beneficios de las economías de aglomeración

y urbanas derivadas de la cercanía y concentración espacial de los agentes económicos genera también su contrario, las diseconomías de aglomeración y urbanas (Richardson, 1987). Así es la dialéctica fundamental del desarrollo, según el pensamiento clásico, sin duda aún vigente. Pero similar razonamiento se deriva de las leyes fundamentales determinantes de la reproducción de los capitales. Así, palancas fundamentales de la acumulación como lo son la concentración y centralización, vinculadas a las economías de escala y localización, hoy sabemos muy bien que se toman en sus opuestos limitando la expansión de la economía de mercado, sumiéndola en verdaderas crisis; situaciones que no refieran a una problemática empresarial, sino que hicieron desarrollar al pensamiento crítico importantísimos avances teóricos como lo fueron y lo son las categorías del monopolio y la teoría del imperialismo.

LA CIUDAD ¿DEBE TRATARSE COMO UN PROBLEMA O COMO UNA CUESTIÓN?

Sin duda, la ciudad contemporánea en sí misma presenta una concentración de problemáticas (Castells, 1981): inseguridad, desempleo, congestión, pérdida de calidad de vida, diseconomías de aglomeración, largos y costosos traslados, hiperconcentración y pérdida de identidad, son tan sólo algunas manifestaciones de esta situación (Navarro, 1980).

De aquí ¿por qué no tratar consecuentemente a la ciudad como un problema cuando cotidianamente nos percatamos de sus



permanentes sin razones? Simplemente para llegar a los lugares donde realizamos nuestras actividades cotidianas, por ejemplo en la zona aledaña a la Unidad Xochimilco de la Universidad Autónoma Metropolitana, observamos que algunas de las principales avenidas fueron horadadas una y otra vez para que las grandes cadenas comerciales como Liverpool, Carrefour y más recientemente Wal-Mart, contaran, una vez inauguradas sus instalaciones, con la infraestructura necesaria dándoles todas las facilidades para desarrollar sus actividades comerciales y condiciones para especular con sus emplazamientos privilegiados.

Llama la atención que estas obras viales de gran magnitud reiniciadas y ampliadas repetidas veces por el gobierno local, se realizaran *a posteriori* del inicio de la operación de los mencionados hipercomercios, reflejando entonces dos situaciones. Primera, permitirles a las cadenas comerciales no responsabilizarse de sus significativos impactos negativos sobre las comunidades aledañas, lo que deriva finalmente en un costo social, y Segunda, refleja la inexistencia de planeación urbana alguna que previera las exigencias e impactos del emplazamiento de semejantes macro-proyectos.

Estos ejemplos y muchos más que podríamos citar aquí profílicamente, nos permiten afirmar que las razones y justificaciones para pensar en la ciudad como un problema o más bien como un cúmulo de problemas, son evidentes y múltiples.

Sin embargo, la pregunta relevante es si esta perspectiva de la ciudad como cúmulo de problemas nos ayuda a compe-

tramos en el conocimiento de la ciudad y a comprender su esencia, especialmente cuando deseamos enfocarla desde una perspectiva crítica. La respuesta ciertamente es negativa.

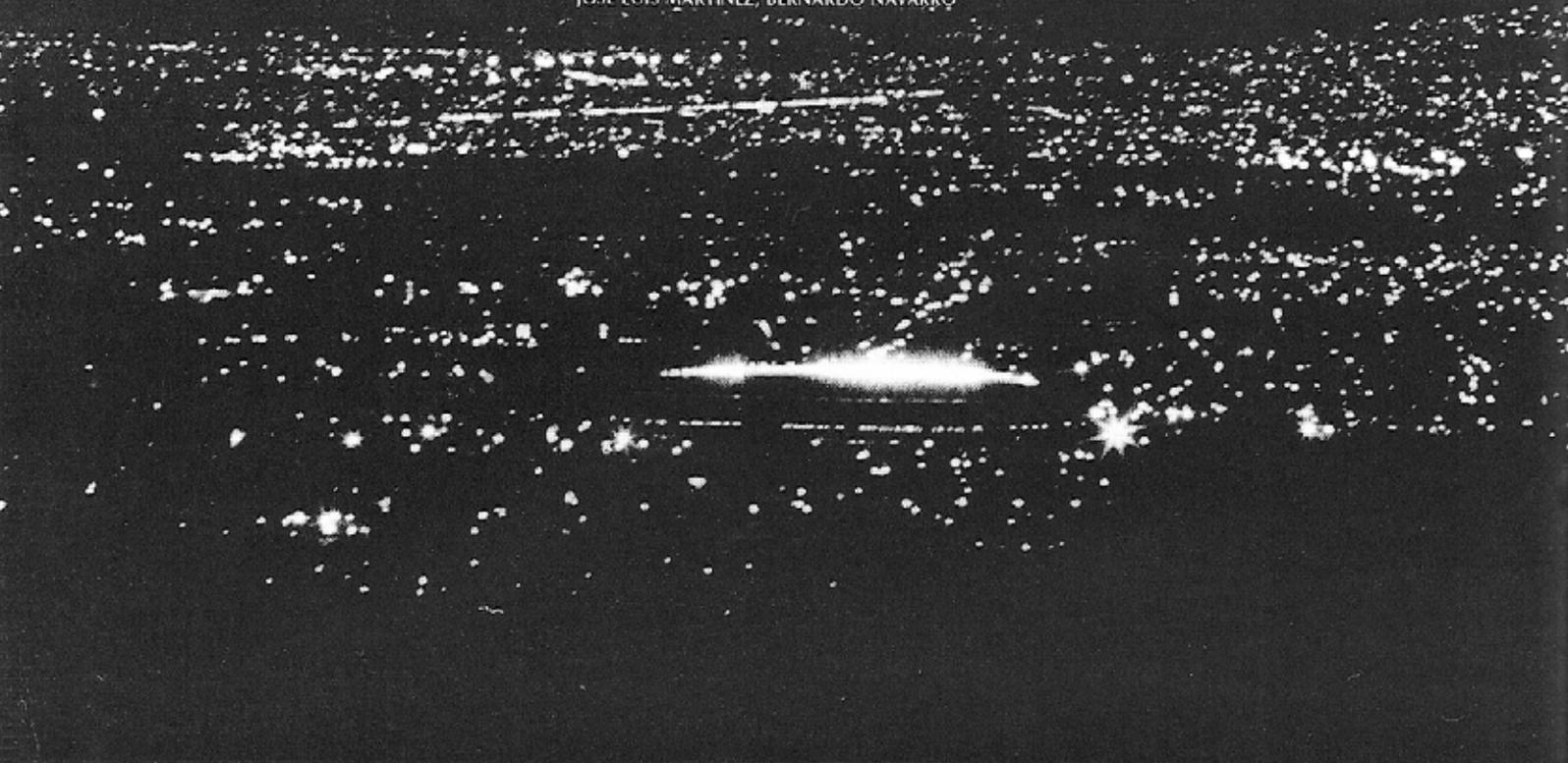
De esta forma, a partir de los inicios de la economía de mercado y, en particular desde su etapa moderna, sin duda la forma correcta de abordar el fenómeno urbano es entenderlo como una *cuestión* (Castells 1981), es decir no sólo ni principalmente como un problema, sino sobre todo como un reto de comprensión cabal, de adecuación al desarrollo auto-sustentable y finalmente de superación armónica a largo plazo de sus contradicciones en concordancia con el territorio.

El enfrentar lo urbano sólo como un problema y no como una cuestión presenta más inconvenientes que beneficios.

CIUDAD DE MÉXICO

A partir de las anteriores reflexiones generales podemos abordar algunos aspectos específicos de la situación urbana de nuestra ciudad.

La dinámica de crecimiento del Área metropolitana de la ciudad de México (AMCM) es cada vez más acelerada; el censo de 1990 reportó que su población era de 15 047 685 habitantes cifra equivalente al 18.52% de la población total del país. De esta población, el D.F. concentraba el 45.3%. Sin embargo existen proyecciones de especialistas en las que se prevé que para el año 2010 la población del D.F. aumentará en cerca de 600 000 habitantes, mientras que la expansión del AMCM continuará hacia los municipios conurbados pudiendo estos municipios



llegar a un número de 57. El mayor crecimiento del conjunto de la urbe se daría según estas proyecciones, en la periferia metropolitana, con cerca de 9 millones de habitantes.

Hablando en términos económicos podemos señalar que el D.F. genera 27.5% del PIB del país: al mismo tiempo, el AMCM genera un producto equivalente al de todos los productos internos de los países centroamericanos o al de Polonia en los años recientes. La importancia económica que tiene se debe, entre otros factores, a la concentración de la industria manufacturera, de servicios y administrativa.

La ciudad de México se encuentra considerada como la cuarta más grande del mundo. Esta característica provoca que la dimensión de las situaciones de conflicto ya inherentes a cualquier urbe se tomen aún más complejas.

Pasemos a abordar muy esquemáticamente algunos de los temas más indicativos de la problemática de nuestra metrópoli, para ilustrar lo expuesto con anterioridad.

ALGUNOS TEMAS SOBRESALIENTES EN TORNO A

NUESTRA CIUDAD

GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La estructura de administración y gobierno de la metrópoli ha sido ampliamente rebasada desde hace mucho tiempo por la complejidad urbana, económica, política y social de la metrópoli.

La gestión de la ciudad para el mejoramiento del bienestar de sus habitantes es ya una tarea que concierne no sólo al

gobierno, sino que requiere un involucramiento mayor de la ciudadanía. Los grandes retos enfrentados por la metrópoli tienen que ser asumidos dentro de un marco de corresponsabilidad entre gobierno y sociedad (Gil, 1990). Afortunadamente el impulso social ha abierto espacios donde la participación social ha tenido cabida, por ejemplo:

La creación en 1991 de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, órgano legislativo local con facultades para la aprobación de leyes y reglamentos aplicables al D.F.

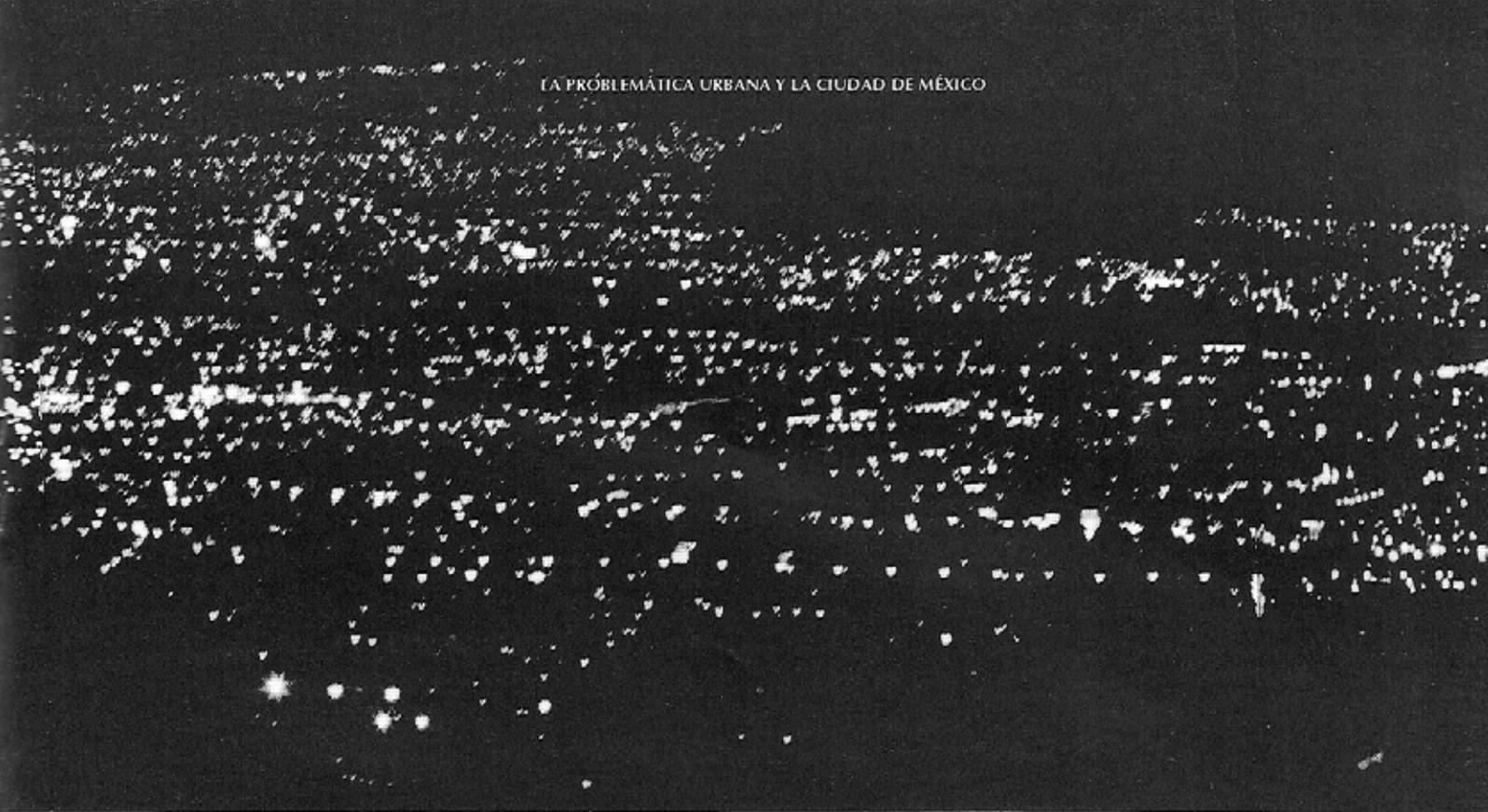
La elección de Consejeros Ciudadanos, organismo comunitario con funciones consultivas o de colaboración, que constituyó un fallido intento por dotar de representatividad y de vinculación inmediata a ciudadanos y autoridad local.

Sin duda el avance más considerable secundado por la exigencia ciudadana es la participación directa en la elección del jefe de gobierno de la ciudad de México a partir de 1997.

Estos hechos, esbozados rápidamente nos permiten ver con toda claridad el grado de concientización que ha tenido la población citadina para incidir en la forma en que desea ser gobernada; sin embargo, todavía habrá que buscar mecanismos innovadores de consulta y participación social, en donde la ciudadanía tenga facultades ejecutivas para que, de manera conjunta con la autoridad se corresponsabilice en el diseño de políticas públicas aplicables a ella.

SERVICIOS URBANOS (DOTACIÓN Y DESALOJO DE AGUA)

Como pocos servicios, el agua en su suministro y desalojo, ejemplifica los retos que en esta materia tiene la metrópoli. Es



conocido que "...el abastecimiento de agua representa un problema económico y social, su desalojo requiere de grandes esfuerzos para disminuir los problemas de inundaciones y ambientales en la ciudad" (Perló, 1990).

El suministro de agua es un aspecto fundamental para garantizar la viabilidad del crecimiento futuro de la ciudad.

Así mismo la dotación de agua potable es, en orden de importancia, el tercer rubro en que se invierte, mientras que ocupa el octavo lugar como fuente de ingresos por derechos, lo que significa apenas un 4% del total.

Para el abastecimiento de agua se requieren 62 m³/seg; existe además la precipitación que representa 700 mm de lluvia media anual que no se aprovechan; para el desalojo vía drenaje, se requiere de una cantidad de recursos similares a los usados para el abastecimiento, al cual se agrega una porción importante del agua precipitada por la lluvia. Adicionalmente, existe un déficit de 11 m³/seg.

Por otro lado, en materia de ahorros en el desalojo de aguas residuales domésticas, no se da importancia a obras y programas de retención y reciclamiento doméstico, únicamente se recicla 10% de las aguas.

De las fuentes de suministro corresponden: 66% al valle de México, 14% al valle de Lerma y 20% al sistema Cutzamala.

El 97% de la población del D.F. cuenta con tomas domiciliarias, sin embargo, la problemática más profunda y amplia se refiere a la distribución real del recurso ya que la dotación es muy variable. Así, mientras que en el poniente de la ciudad

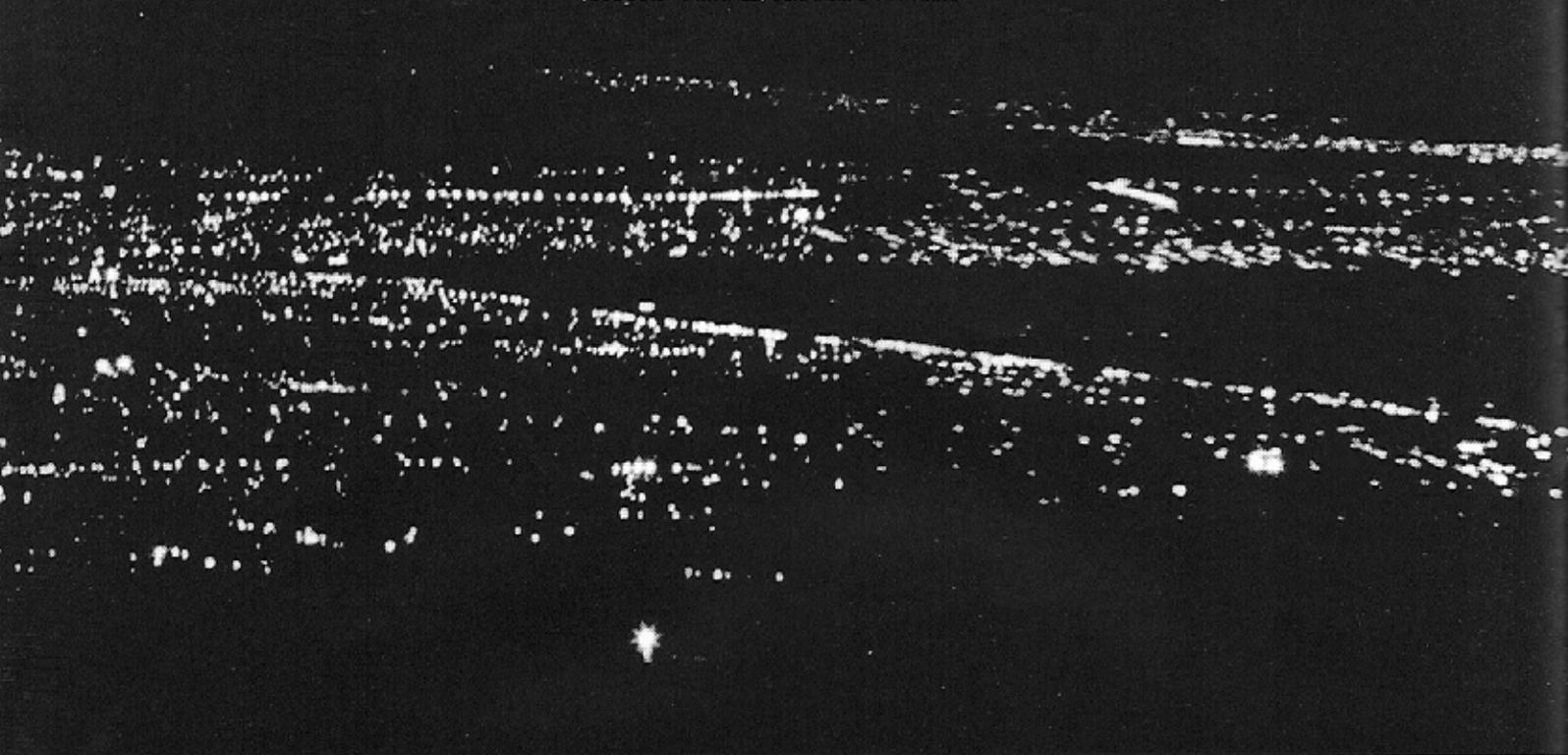
llega a ser de 600 litros-habitante-día, en el oriente, amplias zonas tienen apenas 20 litros-habitante-día (DDF 1996).

CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

La contaminación atmosférica es resultante combinada del funcionamiento de un parque de aproximadamente 4 millones de vehículos automotores, desechos de 30 mil industrias, más de 420 mil toneladas de basura mensuales y produce por su concentración espacial, condiciones geográficas de la Cuenca de México e inadecuado manejo, graves efectos en la salud pública y en el medio natural: enfermedades cardiovasculares y del tracto respiratorio, muerte de árboles por lluvia ácida y escasa regeneración natural en los bosques (DDF, 1996).

El párrafo anterior describe a grandes rasgos la situación actual de la contaminación en la ciudad, de él se infiere también el carácter económico-social del problema, pues las soluciones a los efectos negativos que ha causado la contaminación son costosos y a largo plazo; ya se requiere de inversión en tecnología, en programas dirigidos a la población, y/o en la medida de lo posible de soluciones inmediatas y en su caso, prevenir problemas relacionados con la salud, lo cual necesita en ocasiones de cambios drásticos en la forma de vida de los ciudadanos.

La contaminación por vehículos afecta lo social y el asunto se torna delicado, ya que amplios sectores de la población ponen en duda las cifras de contaminantes que se atribuyen a ellos; el aspecto relativo a las verificaciones y corrupción en los centros



que las certifican afectan el funcionamiento del programa. Igualmente la agudización de los problemas de salud y las discusiones originadas a partir de estos temas.

Podemos citar en este punto al transporte colectivo, principalmente taxis colectivos: su costo, las condiciones de las unidades y la inseguridad de viajar en ellos afecta a la población.

CONCENTRACIÓN DE EQUIPAMIENTO

Uno de los aspectos más impactantes de la transformación reciente de la metrópoli se refiere a la terciarización de las zonas centrales y a la concentración desequilibrada de equipamiento social; el 44.4% de éste se concentra en tres delegaciones: Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez; contradictoriamente, en ellas habita únicamente el 17% de la población de la ciudad. Paralelamente, la zona nororiental: Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Iztacalco e Iztapalapa concentra 50.79% de la población y cuenta con tan sólo un 20% de los equipamientos existentes (Camarena, 1996).

LA INVASIÓN ILEGAL DE TERRENOS

Este problema ocasiona expansión urbana irregular, fenómeno que, entre otras cosas, genera costos extraordinarios en el largo plazo, ya que obligadamente se tendrá que dotar de algún nivel de servicios, equipamiento, etcétera, a terrenos poco propicios para ello, características comunes de los asentamientos irregulares o alejados de zonas urbanizadas.

El cambio en la distribución demográfica de la ciudad es otro de los temas estrechamente vinculado a la problemática general de la metrópoli y, en particular el de los asentamientos irregulares. Así, dos de las razones de expulsión poblacional de las zonas centrales de la ciudad, concretamente de las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza, Azcapotzalco, Iztacalco y Gustavo A. Madero hacia la periferia, son la terciarización y, por ende los altos costos del suelo, lo que ocasiona ocupación ilegal incluso de las áreas de conservación ecológica, calculándose en aproximadamente cuatro millones de personas la población total en estos asentamientos.

USOS DEL SUELO Y VIVIENDA

La planeación actual del uso del suelo está lejos de satisfacer los requerimientos de la sociedad y la economía de la ciudad, y esto provoca, antes que nada, un uso ineficiente del espacio urbano.

COORDINACIÓN METROPOLITANA

Hasta el momento, no ha sido posible cumplir esta meta; los logros alcanzados no se han consolidado, ejemplo de ello es el transporte de pasajeros, en el que si bien se tienen establecidos los límites de competencia entre el Estado de México y el d.f., la coordinación efectiva del transporte metropolitano es mas que raquítica.

PROTECCIÓN CIVIL Y PREVENCIÓN DE DESASTRES

La formación del sistema nacional de protección civil en 1986 es un avance para la integración de una política pública o-



rientada al manejo de desastres y emergencias colectivas. Desafortunadamente la preocupación por atender algunos problemas llega cuando son inminentes los desastres o después de que estos ocurrieron.

Uno de los aspectos más preocupantes en este sentido es la carencia de una estrategia consistente para intervenir en los trabajos de reconstrucción; aquí predomina un enfoque concentrado en las actividades de rescate y salvamento. Habrá que recuperar las importantes experiencias que ya se han tenido y crear un programa articulador de todas las fases que intervienen en la dinámica de las emergencias colectivas y los desastres: planeación, prevención, mitigación, rescate, salvamento, y trabajos de reconstrucción.

Indudablemente la complejidad de la ciudad es mayor a lo reflejado por lo brevemente expuesto aquí, sin embargo, este recuento nos permite observar la vigencia de las ideas teórico—generales expresadas al inicio de las presentes notas. Reiteramos nuestra convicción de que la ciudad más que aparential cúmulo de problemas constituye un ámbito concentrado de naturaleza, historia, sociedad, economía, dominación política, aspiraciones humanas —incluida la dimensión artística—, gestión, etcétera, pero fundamentalmente la ciudad representa uno de los retos más excitantes para nuestras sociedades en la transición al nuevo milenio.

Bibliografía

- Camarena, Rodríguez y Serrano (Coordinadores), *El desarrollo regional en México*, Tercera parte, AMECIDER, UAQ Y UNAM, México, 1996.
- Castells, Manuel, *La cuestión urbana*, postfacio, Siglo XXI, México, 1981.
- Departamento del Distrito Federal, *Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1996-2000*.
- Gil E., Juan, "Planeación y participación ciudadana", en *La modernización de las ciudades de México*, UNAM, México, 1990.
- Hosbawn, E., *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Anagrama, España, 1989.
- Marx, C. y Federico Engels, *El Capital*, Tomo 1, capítulo xxiv, Siglo XXI, 7ª edición, México, 1978.
- Navarro Benítez, Bernardo, *Crisis urbana y movimiento urbano-popular en la Ciudad de México*, UAM-Xochimilco, México, 1980.
- Perló C., Manuel, *La modernización de las ciudades de México*, UNAM, México, 1990.
- Richardson, H., *Economía urbana*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1987.
- Wilk, David, "Medio Ambiente y Metrópoli", en *Ciudad de México, Retos y propuestas para la coordinación metropolitana*, UNAM/UAM, México, 1995.