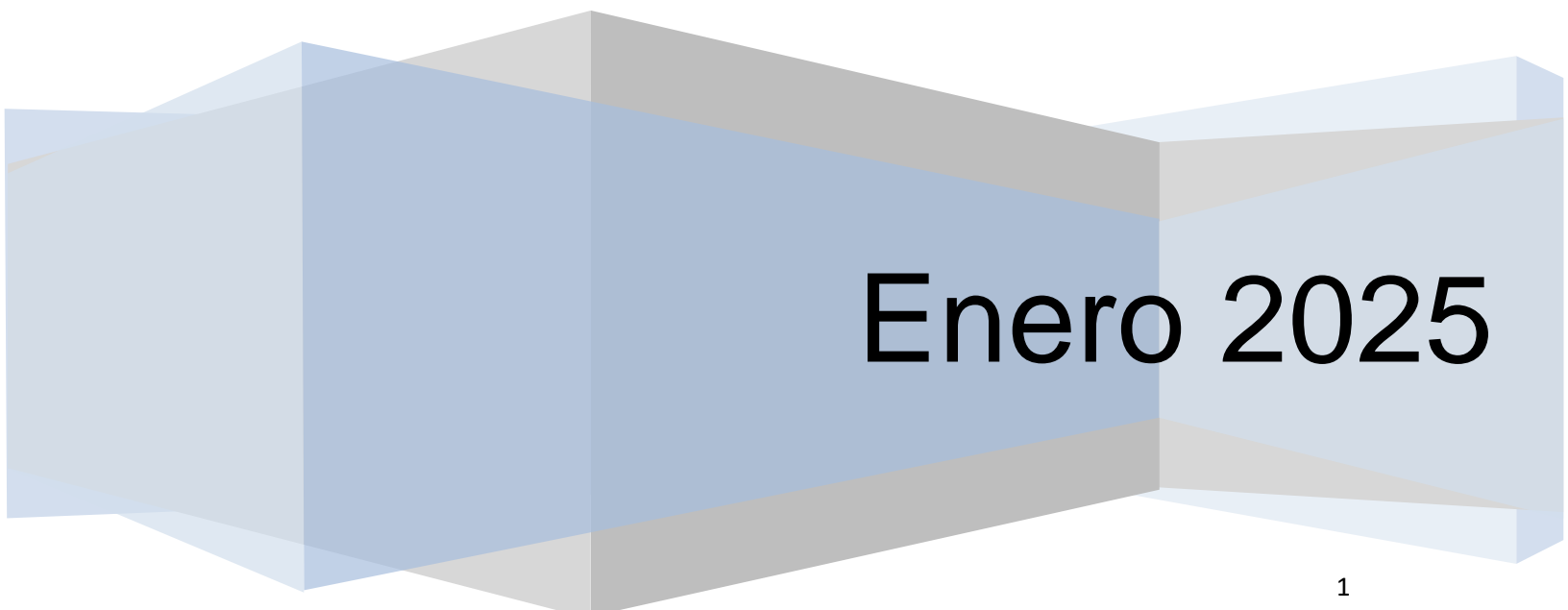




PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

“Análisis de la política de urbanización en México”

Paulina Lomelí García.



Enero 2025



Análisis de la política de urbanización en México

Paulina Lomelí García*

Documento de trabajo: 927

Clasificación temática: políticas públicas, economía.

Resumen

En el presente documento analizará la política de urbanización que hay en México basada en la estructura poblacional, la movilidad, la vivienda, los servicios básicos, y la seguridad, todo ello, a fin de aumentar el bienestar social, un medio ambiente de calidad y el desarrollo económico.

Palabras claves: movilidad, vivienda, transporte, seguridad, servicios básicos, desarrollo económico

*La autora es Licenciada en Economía por el ITAM. Ha trabajado como investigadora en la Fundación Rafael Preciado Hernández, UNICEF y la COPARMEX. Ha escrito en la Revista Bien Común. Correo electrónico: paulina.lomeli@gmail.com / Las opiniones contenidas en este documento, así como su redacción, fuentes, metodología utilizada, y el cumplimiento de las disposiciones legales, corresponden exclusivamente al autor, y no representan necesariamente el punto de vista o el aval de la Fundación Rafael Preciado Hernández, A.C.



Contenido

I.- Introducción.....	4
Problemática abordada.	4
II.- Justificación de la realización de la investigación.....	6
III.- Objetivo.....	7
IV.- Planteamiento y delimitación del problema	8
V.- Marco teórico y conceptual de referencia.....	9
VI.- Hipótesis	13
VII.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis.....	14
Desarrollo del tema	14
VIII. - Conclusiones y nueva agenda de investigación.....	50
Posibles soluciones.....	51
IX.- Bibliografía.....	53



I.- Introducción

La política de urbanización en México ha tenido un gran impulso en los últimos años y esto ha impactado al desarrollo regional dado que se han creado nuevas áreas habitacionales, nuevos polos de desarrollo a partir de una mayor movilidad, más servicios, mayor acceso a la vivienda, todo ello en donde algunos temas asociados a la calidad de vida como la seguridad ciudadana, el medio ambiente libre o lo más libre de contaminación y la adecuada dotación de servicios, está en el centro y es el reto principal del desarrollo para cada ciudad y su respectiva actividad económica.

Problemática abordada.

El enfoque por seguir en la política de urbanización es clave ya que se debe pasar de la mera construcción de casas a la planeación e impulso de construcción de ciudades habitables, ciudades sustentables, las cuales deben contar con infraestructura adecuada, servicios de calidad, movilidad óptima, cercanía a los centros de trabajo, seguridad real y un medio ambiente sano.

En ese sentido, el presente documento tiene la finalidad de mostrar un breve diagnóstico sobre el tema y las posibles alternativas a desarrollar dentro de mismo. El objetivo es analizar la política de urbanización de México de acuerdo con factores de estructura de la población, la movilidad, cercanía a los centros laborales, vivienda adecuada, servicios básicos y seguridad.

Las propuestas de solución estarán enfocadas en mejorar la política de urbanización, diseñando planes que incluyan el requisito de acercar las viviendas sociales a los centros de trabajo, brindar seguridad, aumentar el acceso a los servicios básicos y mejorar su calidad, aumentar el crédito hipotecario con muy bajo interés, recatar los espacios públicos, dar facilidades para la regularización de predios y escrituraciones, etc.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

El problema por analizar en el siguiente documento se basa en que la urbanización en México ha fallado debido a la falta de planeación, lo cual se refleja en viviendas lejanas a los centros laborales que a su vez genera congestionamientos vehiculares, por ejemplo, o bien, el no contar con un transporte público eficiente y suficiente, lo cual agrava dichos congestionamientos y desorden urbano. Así como los terrenos que no están regularizados por estar en zonas peligrosas o que están en zonas seguras, pero sin títulos de propiedad.

Las preguntas por resolver en el siguiente documento son las siguientes:

- ¿Qué dimensión tiene la población urbana en México?
- ¿En qué factores se ha basado la política urbana?
- ¿Qué se está haciendo para mejorar la planeación urbana?
- ¿Cuáles serían las propuestas de mejora?

El presente documento tiene una metodología descriptiva y analítica; se encuentra basada en los últimos datos cualitativos y cuantitativos de INEGI, CONAPO, SEDATU, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo de México, así como la Iniciativa Climática de México,



II.- Justificación de la realización de la investigación

La relevancia de la presente investigación estriba en que una política de urbanización basada en una planeación estratégica que abarque vivienda cercana a las fuentes de trabajo, servicios de calidad, movilidad adecuada, seguridad y requisitos de cuidado ambiental, sin duda, tendrá un impacto positivo en el bienestar social y el desarrollo económico.

Los beneficios esperados en la investigación son los siguientes:

- Se tendrá un diagnóstico breve sobre la política urbana de México.
- Se señalarán los principales aspectos con los que se basa dicha política.
- Se describirán sus principales retos.
- Se explicarán los cambios que ha habido en la última administración.
- Se darán algunas propuestas de mejora.

La relevancia social consiste en que, al mejorar la planeación urbana, en donde se contemple la vivienda cercana a los centros laborales, la movilidad eficaz, el medio ambiente y la seguridad, sin duda habrá un mayor dinamismo en la actividad económica y mayor bienestar social.



III.- Objetivo

El objetivo del presente documento es analizar la política urbana en México, sus principales pilares, como la vivienda, movilidad, servicios de calidad, medio ambiente y seguridad.



IV.- Planteamiento y delimitación del problema

El problema que se va a analizar es que la falta de planeación urbana ha llevado a crear problemas como la lejanía de las viviendas de los centros de trabajo, el congestionamiento vehicular, la falta de seguridad, los servicios sin la calidad adecuada o condiciones contrarias al cuidado del medio ambiente.

Las preguntas por resolver son las siguientes:

¿Cuáles son los pilares de la política urbana en México? ¿cuáles son sus retos?

¿Cuáles son los cambios en las últimas administraciones? ¿Cuáles serían algunas propuestas de mejora?

El presente documento posee una metodología analítica y descriptiva basada en los últimos datos cuantitativos y cualitativos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), INEGI, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo de México, así como la Iniciativa Climática de México, etcétera.



V.- Marco teórico y conceptual de referencia

La urbanización ha sido un factor esencial para la modernización y el crecimiento económico de las sociedades, incluyendo los procesos migratorios del campo a la ciudad y de los procesos de industrialización. Sin embargo, la definición de políticas urbanas que promuevan el desarrollo económico presenta, en la actualidad, grandes retos para todos los países del mundo, incluido México.¹ Al respecto, Naciones Unidas convocó en 1976 a la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, **Habitat I**, en Vancouver, Canadá. En esta conferencia se llamó la atención sobre la rápida urbanización que comenzaba a darse, sobre todo en los países en vías de desarrollo y también comenzó a hablarse sobre la necesidad de propiciar el desarrollo de ciudades y asentamientos humanos sostenibles.

Durante la segunda conferencia de este tipo, **Hábitat II** en 1996, en Estambul, Turquía, se reafirmaron prioridades y compromisos anteriores y se asumió la **Agenda Hábitat** como plan de acción global que aseguraría la vivienda adecuada para la población, asumiendo la importancia de las ciudades y los asentamientos humanos sostenibles.

Para 2016, con una población mundial en ciudades del 50% y proyecciones que la ponían por arriba de dos terceras partes en 2050,² se celebró en Quito, Ecuador, la

¹ MAYER, D. y G. RAMÍREZ (2011), “Ciclo de vida humano y ciclo de vida urbano: Urbanización y desarrollo económico”, en *Documento de Trabajo del Centro de Investigación y Docencia (CIDE)* No. 503, México, 32 p.

² América Latina y el Caribe (ALC) es una de las regiones más urbanizadas del mundo, con 8.1 personas por cada 10, viviendo en ciudades. Este mismo dato, para los países de la Unión Europea, es de 7.4 y el promedio mundial es de 5.5. Asimismo, proyecciones internacionales indican que la urbanización mundial seguirá avanzando y, para 2050, 90% de la población se encontrará en áreas urbanas. En ARBACHE, J. (2022), “Ciudades y crecimiento económico”, en blog del *Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe* (CAF), disponible en página web <https://www.caf.com/es/blog/ciudades-y-crecimiento->



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

tercera Conferencia de las Naciones Unidas ahora sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, **Habitat III**, con la **Nueva Agenda Urbana** o **NAU** cómo encabezar los compromisos globales de lograr una urbanización sostenible. Ello en virtud de que el crecimiento urbano no planificado, y a la postre, no sostenible, ha provocado un aumento en el número de residentes urbanos marginados, así como una mayor exclusión y desigualdad social, además de una creciente inseguridad pública e intensificación de los desastres naturales en prácticamente toda la región de América Latina y el Caribe (ALC), incluido México; por lo que en ese documento se establece la necesidad de aprovechar las oportunidades que brinda la urbanización como motor de crecimiento y de transformación sostenible,³ si se impulsan políticas adecuadas.

Esto último, puede ser cierto, ya que las políticas de urbanización pueden traer bastantes beneficios económicos a la ciudad y a la población que la compone, como la especialización y la vocación productiva que requiere tanto dicha ciudad como la región misma donde se asienta ésta; asimismo, favorece la formación de economías de aglomeración y escala que facilita los procesos productivos o de generación de bienes y servicios, además de sinergias y procesos de complementación que fortalecen la cadena de valor. Sin embargo, debe admitirse no siempre es lo que se genera. En el caso de México, a pesar de que algunas de sus ciudades albergan un importante porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) del país, también presentan elevados índices de informalidad laboral, una gran proporción de la población habitando en viviendas irregulares, transporte público informal, altos niveles de

economico/#:~:text=En%20principio%2C%20la%20urbanizaci%C3%B3n%20trae,y%20competitividad%20del%20sector%20privado.

³ COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE – CEPAL – PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS – ONU-HABITAT – FORO DE LOS MINISTROS Y MÁXIMAS AUTORIDADES DEL SECTOR DE LA VIVIENDA Y EL URBANISMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE – MINURVI (2018), *Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016-2036*, Santiago de Chile, 71 p.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

violencia, redes deficientes de infraestructura urbana de agua y saneamiento y servicios públicos limitados o de baja calidad.⁴

Por lo que, si se quiere que los beneficios de las concentraciones urbanas sean una realidad, la política urbana debe gestionar los costos asociados que incluyen dichas concentraciones o aglomeraciones.⁵ Los principales costos monetarios asociados a las aglomeraciones, son los que se destacan a continuación:

1. **La vivienda**, en virtud de que es más costosa en una ciudad de proporciones mayores que en localidades urbanas más pequeñas. A este elemento, va asociado la calidad y nivel de servicios públicos con que cuenta.
2. **La movilidad**, en virtud de la cercanía o no, que existe entre las áreas de habitación con las de trabajo.
3. **La criminalidad** es un fenómeno que se presenta con más fuerza en las aglomeraciones urbanas y por tanto, el gasto en seguridad es más alto en ellas.
4. **La contaminación** también implica un costo y, según la OMS, 80% de quienes viven en las ciudades se exponen a niveles de contaminación muy elevados,⁶ por lo que su salud se encuentra en riesgo.

En virtud de todo ello, se plantea que el poder habitar en las ciudades o asentamientos humanos del país, es un derecho, y más concretamente, un derecho a la ciudad. En el artículo cuarto, fracción I, de la *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano* – LGAHOTDU (2016), se

⁴ ARBACHE, J. (2022), op cit.

⁵ DÍAZ-LANCHAS, J. (2021), “Ciudades y crecimiento económico: una relación convulsa y prometedora”, en blog de *funcas*, disponible en <https://www.funcas.es/articulos/ciudades-y-crecimiento-economico-una-relacion-convulsa-y-prometedora/>

⁶ CAMPOS, A. (2016), “Los costes de vivir en la ciudad: las deseconomías de aglomeración”, en blog de *CaixaBank research*, disponible en <https://www.caixabankresearch.com/es/economia-y-mercados/mercado-laboral-y-demografia/costes-vivir-ciudad-deseconomias-aglomeracion>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

argumenta que **Derecho a la ciudad**, significa “Garantizar a todos los habitantes de un Asentamiento Humano o Centros de Población el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia”.⁷ Por tanto, analizar las políticas de urbanización en México, significa cómo ha avanzado este derecho en el país.

⁷ SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO (2016), “Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano”, en *Diario Oficial de la Federación* del 28 de noviembre de 2016, México, 37 p.



VI.- Hipótesis

México la principal falla en la política urbana reside en la falta de una adecuada planeación urbana para evitar problemas de lejanía entre las viviendas y los centros laborales, el insuficiente acceso a servicios públicos y una mayor inseguridad.



VII.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis

Desarrollo del tema

Las tendencias actuales del proceso de urbanización a nivel mundial hacen ver que en los próximos años, el crecimiento de la población urbana mundial tendrá relación, en su mayor parte, con la dinámica expansiva de los países en desarrollo. El resultado de dicha expansión es el caos, en virtud de que estimula un modelo de crecimiento que descansa en la incorporación desordenada del suelo y en la ocupación de zonas no aptas para el desarrollo urbano, en su mayoría, dando como resultado asentamientos informales, precarios, irregulares y carentes de infraestructura, equipamientos y servicios. Ligado a todo esto, se encuentra la debilidad, carencia o falta de aplicación de instrumentos de planeación, así como la autorización de asentamientos en zonas de riesgo o de desarrollos habitacionales cada vez más alejados de las zonas urbanas consolidadas. Este modelo de crecimiento implica altos costos económicos, sociales y ambientales para cualquier gobierno y también para los ciudadanos,⁸ especialmente para quienes aportan impuestos.

¿Cómo abordar el estudio de este caos ya referido? No es una labor sencilla, pero para emprender el análisis de esta temática, es necesario considerar el proceso de construcción histórico de las ciudades, en especial el de las últimas décadas, tal vez de unos 50 años atrás por ser el más expansivo. Abordar esto, ayudará a comprender de manera más completa la expansión territorial y poblacional que ha provocado el modelo de crecimiento mencionado, así como la configuración e instrumentación de las políticas urbanas que buscan orientarlo.⁹

⁸ GOBIERNO FEDERAL – SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL – SEDESOL (2012), *La expansión de las ciudades 1980 – 2010. México 135 ciudades*, México, 294 p.

⁹ COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL (2018), *Informe especial: Crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México*, México, 332 p.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Este último párrafo, da idea de cómo acercarse al fenómeno urbano en México y de otras realidades nacionales, pero en el primero de los señalamientos, que es el del proceso histórico – constructivo sólo se retomarán algunos aspectos esenciales, y en realidad, el análisis se centrará en lo relativo a las principales políticas urbanas que se han instrumentado o que están por instrumentarse en el país, considerando lo señalado en el marco teórico de este documento, además de algunas propuestas y soluciones que se consideran viables para el tema.

Al respecto, se puede afirmar que el Informe de SEDESOL (2012) ya referido, revela una situación nada sencilla de analizar a raíz del proceso expansivo de tipo urbano que se ha producido en el país y es que: “En términos generales, la población en las zonas urbanas de México se ha duplicado en los últimos treinta años [1980-2010], mientras que la extensión de las manchas urbanas ha crecido en promedio 10 veces [Sic]. En algunas ciudades esas cifras han alcanzado niveles preocupantes, en tanto que el área urbana ha tenido un incremento de 25 veces; la población ha crecido únicamente 3.3 veces [Sic].”¹⁰ Es decir, se trata de resultados sorprendentes porque, mientras que la población de algunas ciudades mexicanas sólo se ha duplicado o a lo mucho ha llegado a 3.3 veces de su tamaño original; en cuanto a expansión territorial, algunas de estas ciudades ha crecido hasta 10 veces, y en algunos casos ¡25 veces!

Habría que preguntarse con qué tanta planeación de tipo urbana se expandieron estas ciudades. Un informe de INEGI (2023),¹¹ revela que de 1,114 municipios analizados, sólo 419 municipios (37.61%) tenían instrumentos de planeación

¹⁰ SEDESOL (2012), op cit, p. 8.

¹¹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA – INEGI (2023), “Panorama General de los instrumentos de planeación en materia de OT y DU”, Información Estadística y Geográfica de las áreas de Reserva de Crecimiento Urbano en las Ciudades Capitales en México, documento interno de INEGI, México, 23 p.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

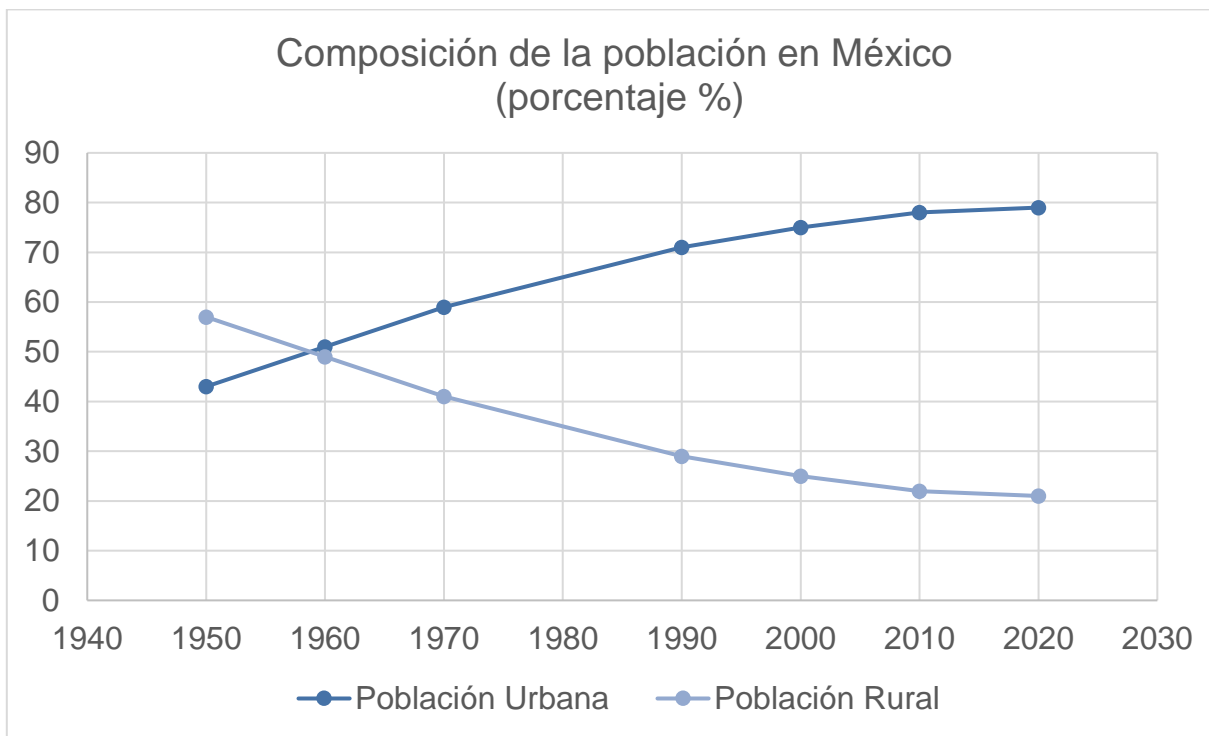
municipal en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.¹² A este dato, le faltar incluir información relacionada con la temporalidad de esos instrumentos de planeación, por lo que el problema de la planeación urbana y territorial en México no sólo consiste en su escasez, como ya se esbozó de manera sucinta algunos párrafos atrás, sino además por su decrepitud pues hay instrumentos de este tipo que datan de la década de los 80 del siglo XX, que es el periodo cuando comenzó la urbanización en forma más vigorosa en el país, por lo que no puede esperarse ningún control en el crecimiento de las ciudades mexicanas a través de instrumentos de planeación tan rezagados.

La población urbana del país ha crecido en forma considerable en el país y la población rural lo ha hecho en sentido contrario, pues ha decrecido. El número de habitantes que posee una localidad establece si es de tipo rural o urbana. Según el criterio de INEGI, una población se considera rural cuando posee menos de 2,500 habitantes, mientras que una urbana es aquella donde viven más de 2,500 personas. De acuerdo con los resultados del Censo de Población 2020 (INEGI), se reportaron 185,243 localidades rurales y 4,189 urbanas en México.¹³ La siguiente gráfica da cuenta del crecimiento – decrecimiento de la población urbana y rural en el país de 1950 a 2020:

Gráfica 1

¹² En el artículo 3o de la LGAHOTDU, fracción XIII, se incluye la definición de desarrollo urbano como: “el proceso de planeación y regulación de la Fundación, Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población” del país; en tanto que en la fracción XXVI se entiende por Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos: “[...] la ocupación y utilización racional del territorio como base espacial de las estrategias de desarrollo socioeconómico y la preservación ambiental”. En SEDATU (2016), op cit, pp. 2 y 3.

¹³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA – INEGI (2020), “Población rural y urbana”, en página web *Cuéntame* de INEGI, disponible en https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P



FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2020), “Población rural y urbana”, en página web *Cuéntame* de INEGI, disponible en https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P

Ahora bien, en el cuadro que se muestra a continuación se observan los principales resultados de la expansión urbana en México entre 2010 y 2030 mediante una proyección, pero con una salvedad: para el Consejo Nacional de Población (CONAPO), dependiente de la Secretaría de Gobernación, y para la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), las localidades urbanas son aquellas que poseen más de 15 mil habitantes, y las rurales, aquellas que poseen menos de esta cantidad de habitantes.



Cuadro 1

Jerarquía de ciudad	Rango	2010			2030		
		Num.	Población	%	Num.	Población	%
Megaciudad	10 millones o más	1	20116842	24.76%	1	23247131	20.33%
Grandes Ciudades	1 millón a 5 millones	10	21252198	26.16%	17	34967804	30.58%
Ciudades Intermedias	500 mil a 1 millón	22	16462922	20.27%	18	13582338	11.88%
Ciudades Medias	100 mil a 500 mil	62	13963129	17.19%	76	16706850	14.61%
Pequeñas Ciudades	50 mil a 100 mil	40	2810145	3.46%	102	6650557	5.82%
Centros Urbanos	15 mil a 50 mil	249	6626045	8.16%	747	19202867	16.79%
Total		384	81231281	100.00%	961	114357547	100.00%

FUENTE: Elaboración propia con datos de CONAPO (2017), “Proyección del Sistema Urbano Nacional (SUN), 2010-2030 (CONAPO)”, disponible en https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico?fb_comment_id

Este cuadro revela algo muy contundente, como es que el crecimiento demográfico en México ha sido y continuará siendo de tipo urbano. De acuerdo con el último reporte del Sistema Urbano Nacional (2020), en este último año había unas 453 ciudades con una población de 87,388,579 habitantes,¹⁴ casi el 70% de la población

¹⁴ GOBIERNO DE MÉXICO - CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN – CONAPO – SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN, Y PARA LA SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2024), *Sistema Urbano Nacional 2020*, México.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

total en ese año.¹⁵ Asimismo, es muy probable que el país pueda contar con 961 ciudades en 2030, en las que muy seguramente se llegarán a concentrar unos 114,357,547 habitantes, y en donde también de manera muy probable, la población que predomine en estas localidades será pobre.¹⁶

Así que los asentamientos humanos ilegales, informales e irregulares, de los que ya se habló, podrían ser los que predominen ante una escasa oferta de suelo habitacional apto y bien localizado, propiciando una ocupación creciente de áreas inadecuadas para la conformación de asentamientos humanos, como son aquellos que presentan riesgos de diversas características (hidrometeorológicos, geológicos y antropogénicos).

Todo lo cual, involucra retos de bastante consideración para México, porque es en las ciudades donde se concentra la mayor productividad y los principales elementos que le dan viabilidad al desarrollo económico, así como los lugares de habitación y provisión de servicios más relevantes para la población. Por ello es vital ordenarlas en materia de desarrollo urbano, hacerlas más productivas y competitivas en lo económico, además de desarrollar una mayor inclusión social que reduzca la inequidad y la desigualdad que prevalece en ellas, además de disminuir su huella ambiental, por la depredación y falta, debilidad o carencia en políticas de ordenamiento ecológico en el país.

¹⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA – INEGI (2020), “Población total”, en blog *Cuéntame* de INEGI, disponible en <https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/habitantes.aspx?tema=P>

¹⁶ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS – ONU – HABITAT MÉXICO (2016), “Tendencias del desarrollo urbano en México”, en blog ONU-Habitat, México, disponible en <https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Frente a toda esta problemática expresada líneas atrás, se presentarán las principales necesidades que tiene la población urbana del país, y cómo pretenden ser atendidas, destacando los temas relevantes que se mencionaron en el marco teórico.

Política para dotar de vivienda social y servicios a la población necesitada.

Si bien, sería fundamental conocer los procesos constructivos de vivienda y las principales características de las políticas habitacionales que se han presentado en México, ello rebasa las intenciones de este documento y sólo se presentan algunos puntos esenciales de dicha política, para poder entenderla mejor.

Hacia la segunda mitad del siglo XX ocurrió una gran migración a las ciudades del país, lo cual estimuló la demanda de vivienda en forma considerable y este esfuerzo no pudo ser atendido únicamente por el sector público, sino que el sector empresarial de México influyó, a principios de los 70, en la creación del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), para que el sector sindicalizado del país pudiera contar con vivienda cercana a sus centros de trabajo. Este modelo, aunque ha continuado vigente hasta el momento, no ha sido suficiente para garantizar el derecho humano a una vivienda adecuada para la población. Sobre este concepto se volverá más adelante.

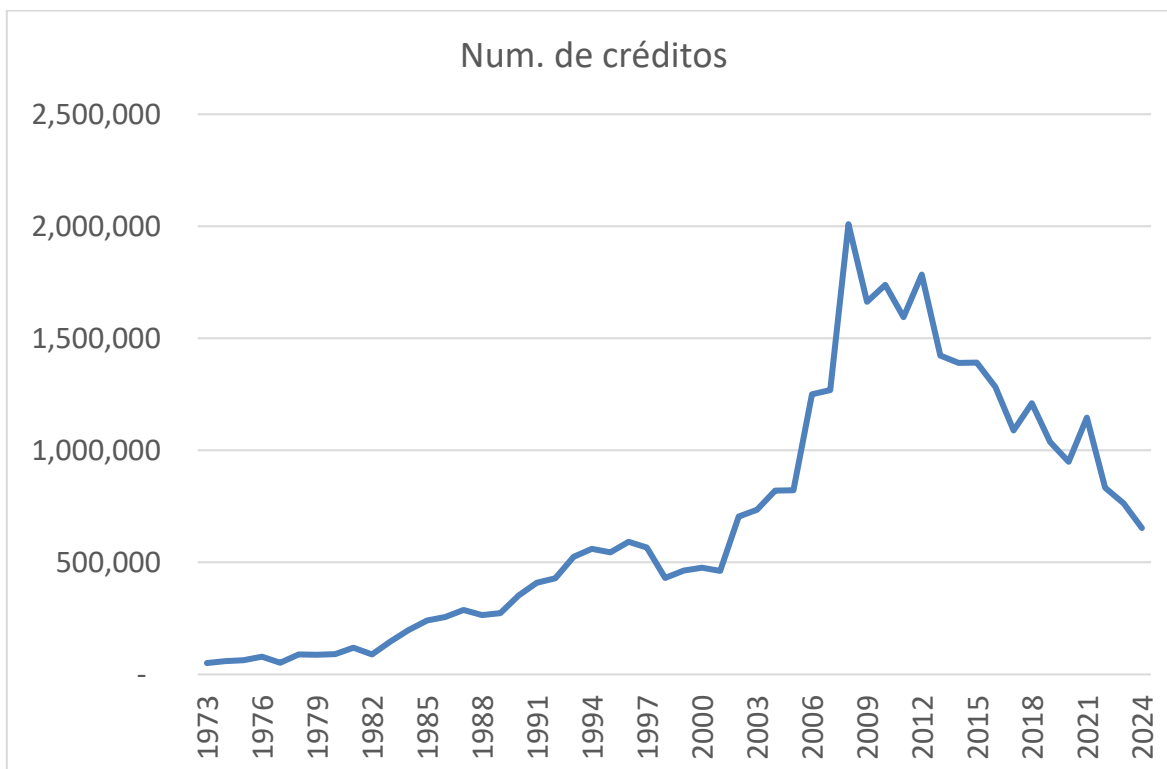
Para la última década del siglo XX, se adoptó un modelo de desarrollo de vivienda expansivo y horizontal (de vivienda con un sólo o muy pocos niveles), que no necesariamente incluía calidad en la vivienda ni tampoco una ubicación muy próxima a los servicios urbanos y centros de trabajo. Este modelo provocó, especialmente entre 1980 y 2010, que la extensión de las ciudades del país se diera en promedio, tres veces más que su crecimiento demográfico, como ya se expresó de alguna manera en este documento.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Este modelo de vivienda, prácticamente, hizo a un lado la producción social de vivienda y en su mayoría, las grandes instituciones de vivienda como el INFONAVIT y el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE) solamente se dedicaron al otorgamiento de créditos, fomentando la expansión del mercado y la industria, además de la superficie urbana, ya aludida.¹⁷ En la siguiente gráfica se puede ver esta expansión tan considerable de créditos en años pasados, que fomentaron el crecimiento desmedido de la superficie urbana del país:

Gráfica 2



FUENTE: Elaboración propia con datos del Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda – SNIIV (2024), “Financiamientos al 30 de septiembre de 2024”, disponible en <https://sniiv.sedatu.gob.mx/Cubo/financiamiento>

¹⁷ GOBIERNO DE MÉXICO – SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2021), *Programa Nacional de Vivienda 2021 – 2024*, México, 95 p.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Sin duda, esta gráfica ilustra la expansión de las ciudades en México, desde que se tiene registro del otorgamiento de créditos (1973), y aun comprende el mayor periodo expansivo (1980-2010), aunque también el periodo 2010-2024, donde tampoco son pocos los créditos otorgados. Asimismo, cabe reconocer que en esta política de otorgamiento de créditos por el Estado Mexicano y los particulares (Banca, Banjército, Comisión Nacional de Vivienda – CONAVI, INFONAVIT, FOVISSTE, el Instituto Nacional de Suelo Sustentable – INSUS y la Sociedad Hipotecaria Federal – SHF, si bien en este último caso, sólo se desarrolla labor de fondeo), se incluyen diversas modalidades en donde no sólo se otorgan créditos o incluso cofinanciamientos y subsidios para viviendas nuevas, sino también para adquirir viviendas existentes o para mejorar estas últimas. Con todo esto, el resultado es una superficie urbana muy extensa que además incluye instalaciones para prestar algún tipo de servicios (equipamientos) y las redes de infraestructura que requieren los asentamientos humanos (hidráulica, eléctrica y vial), básicamente. Entendiendo todo esto como las urbanizaciones formales. Pero en el caso de las urbanizaciones informales no siempre incluyen los elementos complementarios como son los equipamientos, la infraestructura y los servicios; sino que pueden carecer de uno o más de estos, haciendo de la precariedad el distintivo de estos asentamientos.

Sin embargo, las urbanizaciones, aunque tengan carácter formal pueden poseer una mala ubicación, por lo que puede producirse el fenómeno que también se dio en forma considerable dentro del periodo de mayor expansión urbana, y que corresponde al abandono de viviendas. Ello, principalmente motivado a la lejanía de los núcleos urbanos consolidados, y en particular de los centros de trabajo. De igual manera, la inseguridad también puede ser un motivo muy importante de abandono de la vivienda. Sobre este último aspecto se volverá más adelante.

El entonces Director General de INFONAVIT, Carlos Martínez, indicó al respecto, lo siguiente: “Tenemos que preservar una justicia espacial en las ciudades y mantener [esta política abierta], porque es importante no regresar a un pasado que dejó



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

viviendas abandonadas, territorios destruidos, áreas naturales invadidas y fraccionamientos al borde del colapso.”¹⁸ En consonancia a lo expresado por este funcionario, la SEDATU ha reconocido que en el país existen 650,000 inmuebles deshabitados, pero el INEGI ha expresado que el problema es mucho mayor ya que, son más de 6 millones las viviendas en México dentro de esta situación. De acuerdo con Lilia Aguilar Gil, entonces presidenta de la Comisión de Vivienda de la Cámara de Diputados expresó que: "Resulta lamentable que personas que han logrado la adquisición de una vivienda, la abandonen. Esta acción se ha vuelto cada vez más recurrente en una sociedad que tiene una enorme carencia habitacional.”¹⁹

En función de ello, se ha establecido el concepto de vivienda adecuada para fijar un parámetro de lo que requieren los individuos que la habitan. Es decir, debe entenderse la posibilidad de contar con una vivienda adecuada como un derecho humano, incluso reconocido en la normativa internacional de los derechos humanos. ONU-Hábitat estima que, por lo menos, el 38.4 % de la población del país no cuenta con una vivienda adecuada; ya que puede encontrarse en condiciones de hacinamiento, acaso hecha de materiales deleznable o que carece de servicios de calidad en materia de agua o saneamiento. Por tanto, para que una vivienda resulte adecuada, debe incluir los siguientes elementos que se mencionan a continuación:

Seguridad de la tenencia: que garantice a los ocupantes de la vivienda, protección jurídica contra el desalojo, hostigamientos y otras amenazas.

¹⁸ SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2023), “Planeación, eje central de la política pública en vivienda y desarrollo urbano: Román Meyer”, en *Comunicado* del 24 de agosto de 2023, disponible en <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/planeacion-eje-central-de-la-politica-publica-en-vivienda-y-desarrollo-urbano-roman-meyer>

¹⁹ ESCOBAR, S. (2023), “La complejidad de recuperar la vivienda abandonada: 3 de cada 10 inmuebles están en zonas de alto riesgo”, en *El Economista* del 21 de marzo de 2023, disponible en <https://www.eleconomista.com.mx/econohabitat/La-complejidad-de-recuperar-la-vivienda-abandonada-3-de-cada-10-inmuebles-estan-en-zonas-de-alto-riesgo-20230321-0015.html>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

1. **Disponibilidad de servicios, materiales, instalaciones e infraestructura:** incluyendo la provisión de agua potable, instalaciones sanitarias adecuadas, de energía y para la eliminación de residuos.
2. **Asequibilidad:** que el costo de la vivienda sea tal que todas las personas accedan a ella sin poner en peligro el disfrute de otros satisfactores básicos. Se considera que una vivienda es asequible si un hogar destina menos del 30% de su ingreso en gastos asociados a la vivienda (ONU, 2018).
3. **Habitabilidad:** condiciones que garantizan la seguridad física de sus ocupantes y les proporcionan el espacio habitable preciso, así como protección contra el frío, la humedad, el calor, la lluvia, el viento u otros riesgos contra la salud y contra posibles peligros estructurales.
4. **Accesibilidad:** el diseño de la vivienda debe responder a las necesidades específicas de ciertos grupos que presentan desventajas físicas o materiales, incluyendo personas con discapacidad.
5. **Ubicación:** la vivienda debe estar bien localizada para que ofrezca acceso a oportunidades de empleo, servicios de salud, educación, guarderías y de otro tipo; así como instalaciones sociales, además de ubicarse fuera de zonas de riesgo o que estén contaminadas.
6. **Adecuación cultural:** que se tome en cuenta y respete la identidad cultural.²⁰

Estos son los elementos que debe contemplar el Gobierno de la presidenta Claudia Sheinbaum para cumplir con la promesa que ha planteado de construir un millón de viviendas en seis años. Este programa de Vivienda para el Bienestar, está dirigido, esencialmente, a mujeres jefas de familia, adultos mayores, población indígena, jóvenes y personas con discapacidad. Del millón de viviendas planteadas para ser construidas, la mitad serán otorgadas a derechohabientes mediante el INFONAVIT

²⁰ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS – ONU – HABITAT MÉXICO (2019), “Elementos de una vivienda adecuada”, en página web de *ONU-Habitat*, México, disponible en <https://onu-habitat.org/index.php/elementos-de-una-vivienda-adecuada>



y el resto a personas no derechohabientes a través de la CONAVI. Sin embargo, fue necesario realizar una reforma constitucional prevista desde el gobierno del Presidente Andrés Manuel López Obrador, para permitir al INFONAVIT convertirse en constructora y así cumplir la meta planteada.

Dicha reforma, se aprobó primero por la Cámara de Diputados (24 de octubre de 2024) y después por el Senado (14 de diciembre de 2024). La reforma permitió crear una empresa filial del citado Instituto para planear y coordinar la construcción de los desarrollos habitacionales, los cuales serán supervisados por comités integrados, en su mayoría, por funcionarios del Gobierno Federal.

La idea es que la hacienda pública no sea impactada para cumplir con la meta. Según Alfonso Ramírez Cuellar, vicecoordinador de la bancada mayoritaria de Morena en la Cámara Baja, “El infonavit está sobrecargado de dinero [...], lo que tiene que hacer es movilizar todos sus recursos a nivel nacional”.

La otra parte del proyecto, los 500 mil inmuebles restantes que se destinarán a personas no derechohabientes del INFONAVIT, se plantea que será realizada con recursos de los tres órdenes de gobierno e inversión privada, aunque no se detalla más al respecto.

Para ejecutar este programa, se han definido cuatro regiones en el país, donde se prevé la construcción de 325 mil viviendas en el sur, 239,400 en el centro, 228,800 en el centro-norte y 206,800 en el norte; así como la realización de 450 mil acciones de mejoramiento y ampliaciones de vivienda en áreas marginadas.²¹ Edna Elena Vega Rangel, Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), describió las metas del programa Vivienda para el Bienestar para 2025 en los siguientes términos:

²¹ EL PAÍS (2024), “El Gobierno de Claudia Sheinbaum arranca su plan de vivienda: construir un millón de casas en seis años”, disponible en <https://elpais.com/mexico/2024-10-23/el-gobierno-de-claudia-sheinbaum-arranca-el-plan-para-la-construccion-de-un-millon-de-viviendas.html>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

“La meta para este 2025 es construir 125 mil viviendas nuevas, realizar 100 mil mejoramientos en la zona oriente del Estado de México y otorgar 120 mil escrituras. Me es muy grato informarles [añadió la funcionaria] que vamos muy bien, pues se está planeando de una manera muy cuidadosa y atenta para cumplir con todas las condiciones óptimas: ubicación adecuada, que cuenten con servicios, que estén bien planificadas, que [se] cuente al menos con 40% de área libre en los conjuntos habitacionales. Se están desarrollando tanto por parte del infonavit, como de la Conavi los proyectos que harán una vivienda adecuada”,²² concluye.

La construcción de viviendas adecuadas es una buena opción para beneficiar a la población necesitada, pero, se recomienda instrumentar una política de ubicación residencial cercana a las áreas urbanas consolidadas dotadas de servicios y a los centros de empleo, lo cual, implicará una utilización del suelo en forma más eficiente. Asimismo, que se incremente la densidad, de ser posible, y con ello sea más económica la provisión de servicios y disminuyan los costos urbanos, para que se pueda dejar de impactar negativamente la economía de los hogares más vulnerables.²³ En especial, que disminuyan los costos de traslado para la población urbana de México, como parte de las políticas de urbanización, lo cual se muestra a continuación.

Política y acciones de movilidad para la población urbana.

La expansión urbana incrementa las distancias, tiempos y costos de los recorridos

²² GARCÍA S., A. (2025), “Gobierno de Sheinbaum presenta avance en Vivienda para el Bienestar y para población no derechohabiente”, en *Infobae* del 8 de enero de 2025, disponible en <https://www.infobae.com/mexico/2025/01/08/gobierno-de-sheinbaum-presenta-avance-en-vivienda-para-el-bienestar-y-para-poblacion-no-derechohabiente/>

²³ ZUBICARAY, G., RAMÍREZ REYES, L., BERUMEN, A. y MACKRES, E. (2021), *El costo de la expansión urbana en México*, Londres y Washington, DC: Coalition for Urban Transitions, C40 Cities Climate Leadership Group y WRI, disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

urbanos. También eleva las externalidades negativas o costos de tipo social²⁴ y demanda una mayor inversión para resolver el tema de la conectividad espacial. El modelo expansivo de las ciudades ha priorizado el enfoque de movilidad que se sustenta en el uso del automóvil; lo cual, entre otros aspectos, motiva importantes afectaciones al medio ambiente. Sobre esto se volverá más adelante.

Por ahora se mencionarán algunos aspectos relacionados con el costo estimado que provocan seis externalidades asociadas al transporte motorizado, en especial, por los vehículos de combustión interna. Para ello, se retomó un estudio especializado que elaboró el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México – ITDP, en conjunto con la Iniciativa Climática de México – ICM (2019), donde se recogieron los resultados producidos por dicho estudio, al analizar esas externalidades a nivel nacional y en 20 zonas metropolitanas del país, con lo que se identificó un costo estimado entre 2.9% y 4.9% del PIB a nivel país.²⁵ En el siguiente cuadro se recogen los resultados antes aludidos, es decir, el costo estimado de referencia:

²⁴ Las externalidades negativas se dan cuando las acciones que se toman en determinadas actividades, provocan efectos secundarios nocivos. Tales efectos no se incorporan a la totalidad de los costos, porque dichos efectos negativos no están presentes en el precio de producción o de la utilidad. Algunos ejemplos de externalidades negativas, son: consumo de cigarrillos, contaminación al medio ambiente, consumo de alcohol, desechos radioactivos y ruido excesivo de motores. Ver en <https://economipedia.com/definiciones/externalidad-negativa.html>

²⁵ INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO MÉXICO – ITDP – INICIATIVA CLIMÁTICA DE MÉXICO – ICM (2019), *Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México Estimaciones para México y 20 zonas metropolitanas*, México, 51 p.

Cuadro 2

Externalidades consideradas	Promedio de costos	Rango	
		Costo Mínimo	Costo Máximo
Partículas PM 2.5	0.72%	0.57%	0.86%
Partículas PM 10	0.45%	0.36%	0.54%
Gases Efecto de Invernadero (GEI)	0.61%	0.49%	0.74%
Siniestros	0.68%	0.60%	0.75%
Congestión	1.19%	0.69%	1.64%
Ruido	0.31%	0.25%	0.37%
Total	3.96%	2.97%	4.90%

FUENTE: Elaboración propia con información de ITDP – ICM (2019), *Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México Estimaciones para México y 20 zonas metropolitanas*, México, p. 6.

En este último cuadro se observa que las externalidades consideradas incluyen contaminación atmosférica por partículas suspendidas PM10 y PM2.5,²⁶ emisiones de gases de efecto invernadero (GEI): bióxido de carbono, metano y óxido nitroso, entre otros;²⁷ congestión automovilística, siniestros y ruidos provocados por el tránsito. Sobre las tres primeras y última externalidad se abundará un poco más,

²⁶ Las partículas suspendidas se consideran contaminantes locales, porque su dispersión es menor a 500 km de diámetro. Asimismo, es regional cuando es mayor a 500 km; de igual manera, poseen un efecto directo y contrario a la salud de las personas porque, al respirar, ingresan muy fácilmente al torrente sanguíneo y a otros órganos. Ello incrementa la probabilidad de contraer enfermedades como cáncer, asma y de tipo cardiovascular, entre otras. Cif. en ITDP – ICM (2019), op cit, p. 13.

²⁷ El sector transporte se ha convertido en el principal contribuyente de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional, con una aportación del 24.4% de las emisiones totales del país. Ver en ZUBICARAY, G., RAMÍREZ REYES, L., BERUMEN, A. y MACKRES, E. (2021), op cit, p. 9.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

pero en lo relativo a contaminación, y ahora tan sólo se destacarán algunos aspectos relacionados con las externalidades referidas a siniestros y congestión urbana.

Para mostrar esto último, es necesario identificar el incremento que muestra el número de vehículos motorizados en el país, principalmente el automóvil, en virtud de la primacía que ocupa y ha ocupado dentro del modelo de expansión urbana. Al respecto, el crecimiento del parque vehicular privado ha sido considerable en todas las ciudades del país, y en contraste, el crecimiento en el número de unidades vehiculares de transporte público es bastante reducido, haciendo un comparativo entre ambos medios de transporte. En el caso concreto de las ciudades mayores a 50 mil habitantes del país, el crecimiento de los vehículos automotores ha presentado un promedio anual del 8.5%, y el ritmo o proporción con que se están incorporando dichos vehículos, es realmente considerable. En algunos casos de esas ciudades, el ritmo de incorporación es incluso superior al de las grandes zonas metropolitanas de la República Mexicana, como es el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).²⁸ Ello habla de que el modelo expansivo urbano y de transporte particular, prácticamente campea por todo el territorio nacional.

El siguiente permite observar cómo se ha producido el ritmo de motorización en el país, lo cual, es una verdadera escalada que ha permitido la incorporación (registro y circulación) de distintas clases de vehículos motorizados desde 1980, año que ya se ha señalado como uno de inicio de la expansión urbana más acelerada en el país. Sin embargo, sólo se muestran los datos en forma quinquenal dentro del cuadro citado, excepto en el último año del que se tiene información:

²⁸ MEDINA RAMÍREZ, S. y VELOZ ROSAS, J. (2013), *Desarrollo Orientado al Transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*, Embajada Británica en México – Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México – ITDP, México, 73 p.

Cuadro 3

Año	Total	Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
1980	5,758,330	3,950,042	60,388	1,470,816	277,084
1985	7,725,623	5,281,842	79,028	2,114,395	250,358
1990	9,862,108	6,555,550	93,275	2,964,736	248,547
1995	11,317,646	7,469,504	120,497	3,598,685	128,960
2000	15,611,916	10,176,179	202,396	4,939,417	293,924
2005	22,138,478	14,300,380	268,817	6,980,738	588,543
2010	31,635,012	21,152,773	312,738	9,015,356	1,154,145
2015	39,975,998	26,907,994	357,452	10,073,288	2,637,264
2020	51,215,678	34,425,695	461,089	11,044,684	5,284,210
2023	58,199,293	38,039,898	487,243	11,887,666	7,784,486

FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2024), “Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC)”, en página web del *INEGI*, disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#tabulados>

No cabe duda de que el ritmo de motorización del país ha sido muy intenso. De 1980 a 2023 tuvo en general, un crecimiento de más del 1000%. Ahora bien, en las diferentes columnas que incluye este último cuadro, se observa que los automóviles son los que más se han multiplicado de manera absoluta, coincidiendo también con un crecimiento superior al 1000%, seguido por el crecimiento absoluto de camiones y camionetas para carga, y un crecimiento relativo un tanto inferior al 1000%. El siguiente tipo de vehículos que más han crecido son las motocicletas, pero su crecimiento relativo ha sido todavía más elevado, siendo cercano a un 2800%. ¡Esto es algo inusitado! Pero tan inusitado es esto como el que los camiones de pasajeros



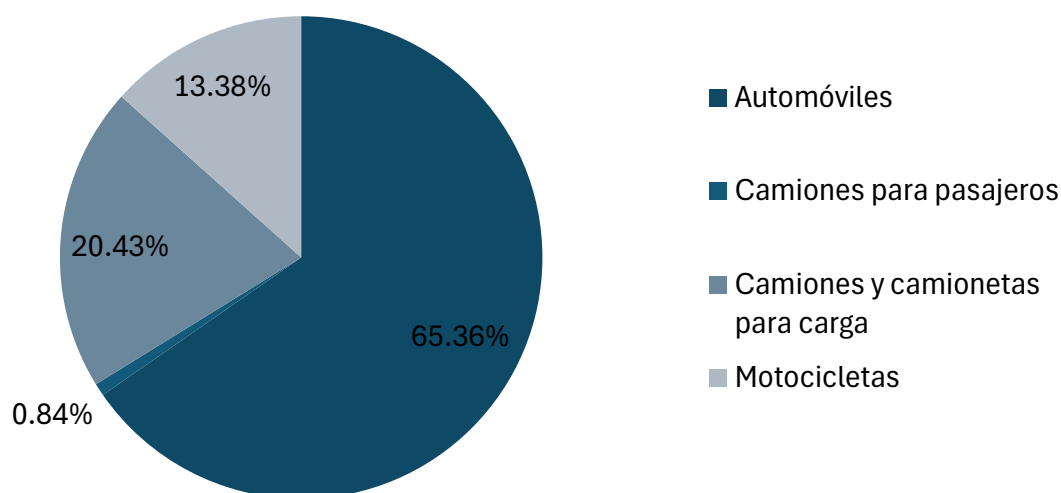
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

tan sólo hayan experimentado un crecimiento de poco más el 80%, dentro del mismo periodo considerado (1980-2023), porque esto deja con muy pocas opciones a la población que necesita desplazarse por las ciudades donde habitan o trabajan. Sobre esto último también se volverá más adelante.

A continuación, sólo se desea ilustrar, mediante la siguiente gráfica, cómo es que los vehículos automotores han tenido el porcentaje más alto de participación en el número de vehículos registrados en todos los años del periodo indicado (1980-2023), con sólo mostrar el último dato de dicho periodo, es decir, el año 2023:

Gráfica 3

% de participación de medios de transporte



FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2024), "Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC)", en página web del *INEGI*, disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#tabulados>.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Ante un número tan desproporcionado de vehículos que circula por las calles de las ciudades de la República Mexicana, no es extraño que se produzca un número tan elevado de siniestros y congestionamientos en el país.

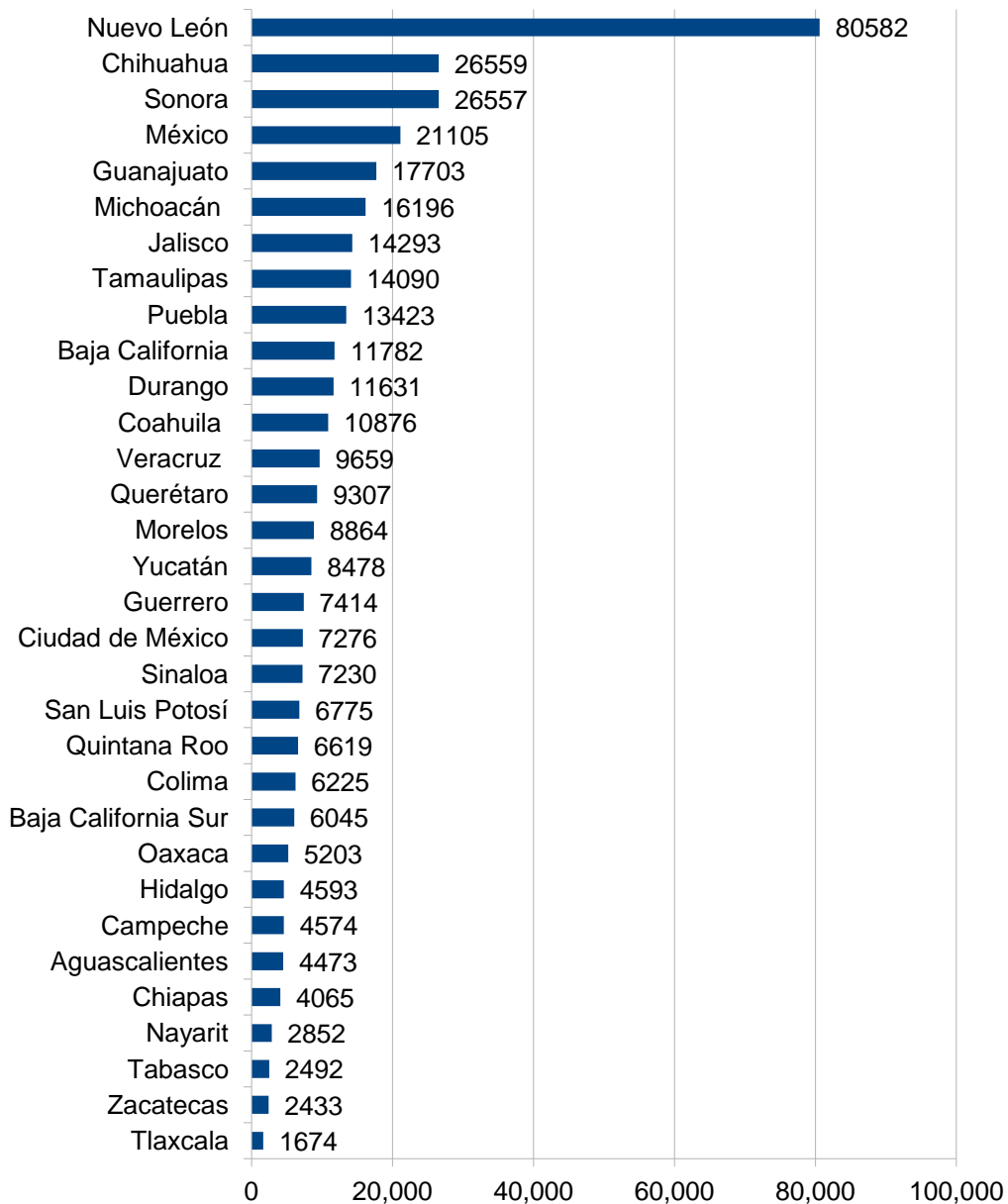
En el primero de los casos, se puede mencionar que el conductor es el principal responsable de los siniestros de tránsito que ocurre en las ciudades del país, principalmente por distracción al manejar o por exceso de velocidad, y estos, presentan un elevado costo social, porque provocan efectos negativos a la población: muertes y lesiones desde leves hasta graves, y estas últimas, pueden tener consecuencias temporales o permanentes que impidan desarrollar sus actividades a las personas. Según el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes en México (2018), el 96.6% de los siniestros de tránsito se produjeron en las zonas urbanas y suburbanas del país.²⁹ Ante ello, es necesario velar más por la seguridad de los transeúntes urbanos de todo el país. En la siguiente gráfica se registran el número de siniestros generados en todo el país durante 2023:

²⁹ ITDP – ICM (2019), op cit, pp. 21 y 31.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Gráfica 4



FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2023), "Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas", disponible en página web https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_4_f9796ea1-ecdb-46f8-8d2a-0ea8c15bd78c



Los accidentes o siniestros que incluye la gráfica anterior, recopilados por el INEGI (2023), y comprenden las siguientes colisiones: con vehículo, con peatón, con animal, con objeto fijo; así como volcaduras, caídas de pasajeros y salidas del camino, incendios, colisiones con ferrocarril, motociclistas y ciclistas, además de otros accidentes. Es probable que en la información manejada por INEGI se incluyan datos generados en localidades rurales o distintas de zonas urbanas y periurbanas.

Ahora bien, lo que se puede mencionar respecto a los congestionamientos en las ciudades se debe a la insuficiencia del transporte público o a la falta de un transporte de calidad. La congestión se genera cuando se saturan las vialidades, y el principal costo que genera, se reconoce como el tiempo que se pierde en cada viaje en comparación con el tiempo requerido para circular por dichas vialidades, pero en ausencia de la congestión. Algunas fuentes reportan que la ZMVM es el área urbana más congestionada del país, lo que se traduce en la pérdida de hasta 218 horas al año a causa del tráfico mal organizado.

Por su parte, el *Tom-Tom-Index* ha reportado que esta misma zona metropolitana es la 9a concentración urbana más congestionada del mundo, lo cual, se traduce en 227 horas perdidas al año por persona, a causa de los congestionamientos viales.³⁰ Sin duda, es demasiado tiempo perdido, por lo que es recomendable optimizar y eficientar el uso del espacio público. Sin duda, la expansión urbana de las últimas décadas en México, además de ser anárquica, ha estado divorciada de la planeación en cada uno o en la mayoría de los procesos de movilidad. Así, se ha presentado la situación de que, mientras la mancha urbana de las distintas ciudades, o de la mayoría de éstas, crece, no ocurre esto mismo con la provisión de

³⁰ Ibid, p. 19.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

transporte público, ni en cantidad ni en calidad.³¹ Sobre esto último hay que mencionar que el transporte también se ha convertido en un sitio inseguro, en especial para las mujeres, por el acoso que se produce. Más adelante se mencionarán algunas propuestas y mecanismos que podrían resolver estos puntos. Ahora bien, ante una mayor concentración de población de bajos ingresos en las ciudades, con pocas opciones de transporte o de muy baja calidad éste, se ve incrementar la inequidad y la desigualdad socio-económica.³² Es una realidad que ante un mayor tamaño de la ciudad, tiendan a incrementarse los costos del transporte público, porque a mayor superficie urbana se requiere de más vialidades y servicios de transporte.³³ Es pues en las periferias urbanas donde se encuentra la mayor concentración de población urbana pobre y los gastos en materia de transporte se elevan de manera considerable, dadas las distancias por recorrer hacia las zonas urbanas con servicios y donde se ubican los empleos. Frente a esta situación, en muchos casos se ha respondido con transporte público concesionado de baja calidad, como son los microbuses. Todavía hasta hace algunos años, de acuerdo con la última Encuesta Origen – Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD 2017), los microbuses y las combis ocupaban el primer lugar en viajes realizados (74%), por el transporte público; y el metro, el segundo (casi un 29%).³⁴ Adicionalmente, se utilizaba el metrobús, los autobuses suburbanos y otros medios, con lo que los viajes realizados por esa zona metropolitana superaban el 100% de viajes, en razón de que la gente utiliza, en muchos casos, más de un transporte en sus recorridos.

La misma encuesta (EOD 2017) señala, a propósito de la congestión, la duración por la que tienen que pasar las personas, para llegar a sus respectivos empleos

³¹ MEDINA RAMÍREZ, S. y J. VELOZ ROSAS (2014), Hacia una estrategia de Desarrollo Orientado al Transporte para el Distrito Federal,

³² ONU-HÁBITAT (2016), op cit.

³³ ZUBICARAY, G., RAMÍREZ REYES, L., BERUMEN, A. y MACKRES, E. (2021), op cit, p. 13.

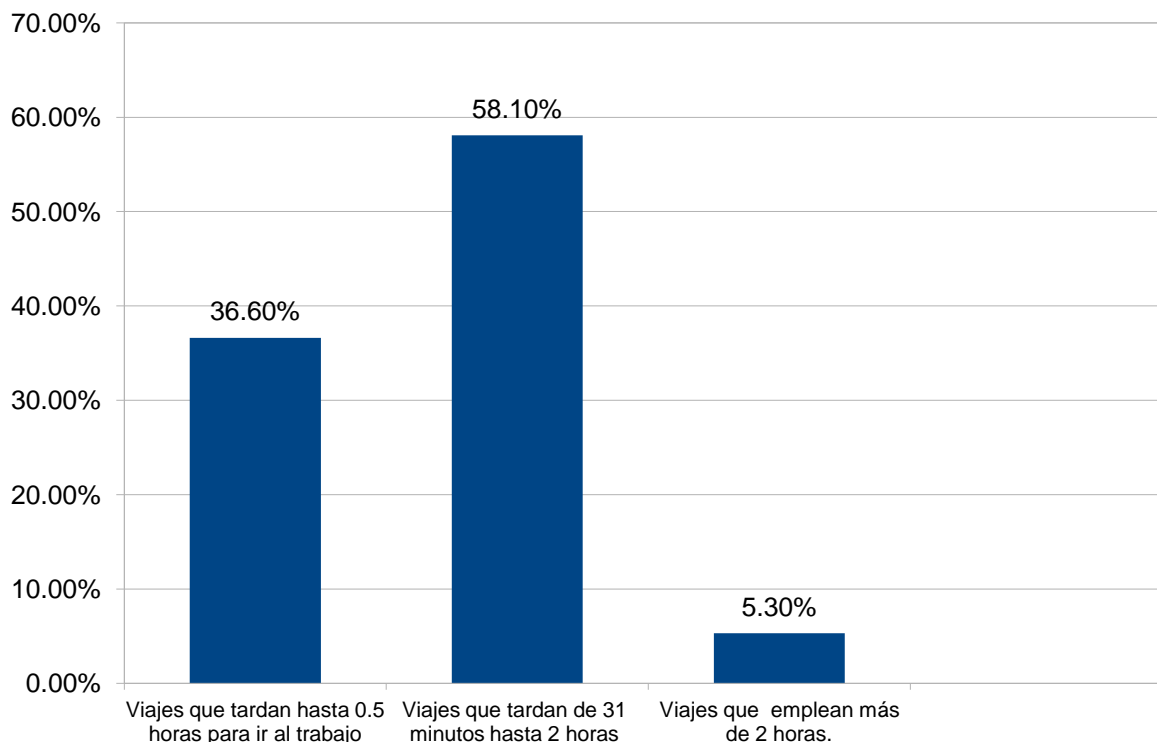
³⁴ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA – INEGI (2018), “Entre semana se realizan 34.56 millones de viajes en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)”, México, 26 p.



dentro de la ZMVM, como se observa en la siguiente gráfica:

Gráfica 5

Duración de traslados



FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2018), “Entre semana se realizan 34.56 millones de viajes en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)”, México, 26 p.

Al momento de realizarse la EOD 2017, el 60% de los viajes efectuados en la ZMVM para ir al trabajo, duraban entre 31 minutos y 2 horas. Sin duda, ¡esto es demasiado!, especialmente si se va acercando el tiempo a las 2 horas. Por tanto, es necesario adecuar, por completo, la lógica y la forma de operar que presentan los medios de transporte de dicha zona metropolitana y de todo el país.



Por todo lo anterior, es conveniente formular una política en materia de transporte público urbano que la guíe, la oriente y la conduzca de mejor manera. En México, de acuerdo con INEGI (2021), el transporte público trasladaba a más de 21 millones 264 mil personas diariamente.

Con el transporte público colectivo de mediana y baja capacidad (microbuses, combis y taxis), se atendía al 89 % de la población usuaria; mientras que los sistemas de transporte masivo como es el metro, los trenes ligeros y otros trenes que no implican destinos muy lejanos, como es el Tren Suburbano Buenavista – Cuautitlán (con 27 kilómetros de extensión y recorrido de 25 minutos);³⁵ en conjunto con los transportes de mediana capacidad como son los *BRT* (Autobuses de Tránsito Rápido, por sus siglas en inglés) que incluyen al metrobús, mexibús, etcétera, además de los trolebuses y tranvías, para movilizar al 11% de la demanda, equivalente a casi 2.4 millones de personas al día.³⁶

La respuesta para todo esto es el diseño de una política más inclusiva, en materia de transporte público y la Política Nacional del Transporte Público Colectivo Urbano (PNTPCU) puede cubrir esta necesidad. Asimismo, esta política tiene como objetivo general, fortalecer las condiciones que permitan ejercer el derecho a la movilidad de los ciudadanos, de conformidad con el artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV). La PNTPCU sienta las bases para desarrollar la planeación dentro del sector transporte, por parte de los tres niveles de gobierno;

³⁵ GOBIERNO DE MÉXICO (2024), “Construcción, operación, mantenimiento, conservación y explotación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en las rutas Cuautitlán – Buenavista y Lechería – Jaltocan – AIFA, en el Estado de México y Ciudad de México”, en blog de Proyectos México, disponible en https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/280-tren-suburbano-ruta-cuautitlan-buenavista/

³⁶ SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL (2024), *Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano*, Gobierno de México – Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes – Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, México, 226 p.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

además de establecer los criterios que permitan llevar a cabo un diagnóstico lo más completo posible del transporte público, entre otros. Para el análisis de este diagnóstico, se consideran cuatro dimensiones, que incluyen: entorno urbano, oferta del transporte, autoridades y prestadores del servicio. Asimismo, el objetivo general se desdobra en cuatro objetivos prioritarios que se destacan a continuación:

Las ciudades facilitan el transporte público colectivo. Lograr que las ciudades faciliten la operación de los servicios de transporte público colectivo para todos.

La oferta del transporte público colectivo al servicio de todos. Garantizar servicios de transporte público colectivo que operen bajo estándares de asequibilidad, calidad y seguridad.

Instituciones de gobierno responsables del transporte público colectivo. Garantizar el acceso al transporte público colectivo de las personas como parte del derecho a la movilidad y habilitador de otros derechos.

Prestadores del servicio con una operación sana del transporte público colectivo. Fortalecer organismos operadores del transporte público colectivo que garanticen un transporte eficiente, seguro y de calidad.³⁷

Asimismo, es conveniente señalar que el transporte público en las ciudades no sólo es de tipo local y urbano, sino que ha asumido un carácter intraurbano, en especial por el fenómeno metropolitano y aun por la existencia de metrópolis cercanas a otras metrópolis. Dentro de esta categoría está el Tren Suburbano Buenavista – Cuautitlán, ya destacado previamente, y el ramal que se está construyendo desde la estación de Lechería, de la Línea 1 del Tren Suburbano (Buenavista-Cuautitlán), hasta la terminal ferroviaria que se ubicará en el interior del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), así como la construcción de 6 estaciones intermedias, con el 49.8% de recursos federales de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y el resto (50.2%), por parte del concesionario que es el

³⁷ Ibid, pp. 50-51.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).³⁸ Pero no quedaría en eso, sino que se van a dar nuevos vínculos metropolitanos por medio del transporte ferroviario con trenes con destinos no tan lejanos entre sí.

Al respecto, Andrés Lajous, titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario ha precisado que: "En esta administración, la presidenta Claudia Sheinbaum, nos dio la instrucción de construir más de 3 mil kilómetros de vías de pasajeros". Una de las primeras rutas que se espera construir para este sexenio es la ruta AIFA – Pachuca, la cual atravesará por los municipios de Zumpango y Temascalapa en el Estado de México, así como de Tizayuca, Villas de Tezontepec, Zapotlán de Juárez, Zempoala, Mineral de Reforma y Pachuca de Soto en el estado de Hidalgo.³⁹ Al vincularse el AIFA con Buenavista y esta terminal ferroviaria con la ciudad de Pachuca, Hidalgo, prácticamente se establece un vínculo entre la ZMVM y la Zona Metropolitana de Pachuca, que dará más fuerza a ambas.

La ventaja de los trenes interurbanos es que desarrollan velocidades de hasta 200 km/h y logran conectar ciudades y localidades de manera ágil, sin tanta pérdida de tiempo, con lo que pueden convertirse en alternativas reales de movilidad metropolitana. Además, estos proyectos pueden impactar en forma positiva la calidad de vida y la salud de la población porque propician la disminución de la huella de carbono, como una manera de combatir la contaminación atmosférica de las ciudades y sus áreas de influencia.

³⁸ FIDEICOMISO FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – FONADIN (2024) "Ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería – Jaltocan – AIFA", disponible en <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp103/>

³⁹ FULLADOSA, D. (2024), "Trenes en México: así se verá la nueva ruta con los proyectos de Sheinbaum (MAPAS)", en blog de *Radio Fórmula.mx* del 28 de noviembre de 2024, disponible en <https://www.radioformula.com.mx/economia/2024/11/28/trenes-en-mexico-asi-se-vera-la-nueva-ruta-con-los-proyectos-de-sheinbaum-mapas-842775.html>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Esto mismo ya ocurre entre la ZMVM y la Zona Metropolitana de Toluca, por medio del Tren Intraurbano *El Insurgente*. Asimismo, se ha planeado desarrollar los vínculos de esta misma forma con la Zona Metropolitana de Querétaro, mediante un proyecto ferroviario. Sin duda, la movilidad en el país y sus ciudades puede presentar un auge, pero problemas como la inseguridad y los niveles de contaminación, siguen colocando barreras a la tranquilidad y a la calidad de vida de la población urbana del país. A continuación, lo relacionado con la inseguridad y la violencia en las ciudades del país.

Inseguridad y violencia urbana en México y probabilidades de resolver esto.

La percepción que tiene la población de la inseguridad y violencia, en muchas de las ciudades del país no es algo que haya surgido de manera reciente, sino que la propia población ha ido viendo cómo se ha deteriorado esta situación en general. Sin consultar fuentes periodísticas o gubernamentales, o en algunos casos sí, pero lo trascendente es que las noticias corren entre la ciudadanía o se sabe de actos violentos contra comercios o gente en la vía pública, en especial, a ciertos horarios del día, o más bien en la noche.

Sin duda la concentración de personas y actividades económicas es lo que más invita a la delincuencia a actuar en sitios tan poblados como son las ciudades del país y prácticamente en cualquier otra parte del mundo. Los sitios abandonados e inseguros de las ciudades, o que presentan falta de alumbrado público, son también lugares que sirven de cobijo al crimen y la delincuencia. Al respecto, uno de los principales problemas que ha generado el dejar muchas viviendas desocupadas por la expansión urbana desmedida de años anteriores es que, precisamente, dan cobijo a un número importante de delincuentes. En atención a todo lo anterior, se deben emprender acciones para adecuar esta situación. Más adelante se volverá sobre esto.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Ahora bien, lo importante de todo esto es que, no son pocos los rankings internacionales donde colocan a ciudades mexicanas entre los primeros lugares, como las más inseguras o violentas del mundo. El Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y Justicia Penal, A.C. ha dado seguimiento a esto por años y en el siguiente ranking donde 10 de las 15 ciudades más violentas son mexicanas, por la tasa de homicidios ocurrida en 2023, se muestra esto a continuación:

Cuadro 4

Posición	Ciudad	País	Núm. de homicidios	Núm de habitantes	Tasa
1	Colima (ZM)	México	461	328527	140.32
2	Ciudad Obregón	México	386	327591	117.83
3	Puerto Príncipe	Haití	3502	2987000	117.24
4	Zamora (ZM)	México	334	317707	105.13
5	Manzanillo (ZM)	México	351	342176	102.58
6	Tijuana (ZM)	México	1947	2121881	91.76
7	Zacatecas (ZM)	México	325	365199	88.99
8	Guayaquil (ZM)	Ecuador	2807	3160221	88.82
9	Mandela Bay	Sudáfrica	950	1212836	78.33
10	Juárez (ZM)	México	1189	1535666	77.43
11	Puerto España (ZM)	Trinidad y Tobago	386	498806	77.38
12	Celaya (ZM)	México	565	748970	75.44
13	Cuernavaca (ZM)	México	506	680853	74.32
14	Memphis	Estados	397	569931	69.66



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

		Unidos			
15	Acapulco (ZM)	México	540	788436	68.49

FUENTE: Elaboración propia con información del Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y Justicia Penal, A.C. (2024), “Ranking (2023) de las 50 ciudades más violentas del mundo”, disponible en página web https://geoenlace.net/seguridadjusticiaypaz/archivo/27f959_0f34f8c7ef.pdf

Aunque la situación presentada en el cuadro anterior puede ser muy dramática, también es muy cambiante, es decir, para 2024 y los años siguientes, es muy probable que el ranking se modifique, pero lo que no ha modificado en años recientes es que varias de las ciudades mexicanas concentran los mayores índices de violencia, a nivel internacional, si bien en términos relativos; si bien, en algunos casos también puede ocurrir en términos absolutos. Como se ve en el cuadro, la ciudad con más homicidios del mundo fue Puerto Príncipe, dada la violencia tan arraigada que vive ese país. Sin embargo, le siguen ciudades como la ecuatoriana Guayaquil y las mexicanas Tijuana y Juárez, por lo que, en el ranking de ciudades más violentas en el mundo, en términos absolutos, estas ciudades ocuparían los lugares tres y cuatro.

Es el principal factor, el de pérdida de vidas humanas, el que se señala para caracterizar a las ciudades como violentas. Pero también hay otros factores de tipo criminal que hacen a una ciudad violenta: robos a mano armada, aumento de extorsiones a comercios y negocios, guerra entre pandillas, robo de vehículos, violencia en contra de las mujeres, etcétera. Lo cual se destaca por múltiples medios informativos y noticias.

Pero algo significativo de este cuadro es que muestra que las ciudades más violentas, tanto mexicanas como extranjeras, andan en un rango de población de 300 mil a casi 800 mil habitantes. El caso de Tijuana y Juárez es distinto porque son



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

zonas metropolitanas fronterizas con otras dinámicas (importantes movimientos migratorios y tráfico de indocumentados, cruce de drogas y tráfico de armas, entre otros aspectos). El caso de Puerto Príncipe también se ha comentado ya, destacando que la criminalidad de esta ciudad se debe, principalmente, al aumento en la actividad de pandillas que actúan en ese país, además del desgobierno que enfrenta desde hace algún tiempo.

Por tanto, se identifica un patrón donde el crimen organizado actúa con relativa libertad y por ello, deben enfocarse los esfuerzos sobre las ciudades con este rango de población. ¿Cómo podría actuarse para reducir este fenómeno?, incluso sin destinar demasiado presupuesto.

Uno de estos factores que más pueden incidir en este grupo de ciudades y que pueden contribuir a cambiar sus condiciones actuales, es que, si se crean muchos más empleos, decentes y con carácter legítimo, la delincuencia podría reducir su participación en actividades ilegales de alta rentabilidad como la extorsión, optando mejor por empleos seguros con un sueldo estable. Al respecto, el Fondo Monetario Internacional (FMI) detectó en 2016 un aumento del PIB per cápita del 1% en Honduras, motivado por un aumento de la productividad de la fuerza laboral. A raíz de ello, se redujo la delincuencia en un 0,5%. Experiencias similares también fueron observadas en El Salvador y Guatemala.⁴⁰ Sin duda, se puede argumentar que esto es poco, pero en realidad es mucho.

Reducir la criminalidad a cambio de un aumento de la productividad debería de ser una de las metas y objetivos principales de cualquier nación con problemas de delincuencia, sea en las ciudades o en otro tipo de lugares. Así que, aunque sea **poco aumento del PIB y poca reducción de la delincuencia es igual a mucho**. Al respecto, se está proponiendo una política de impulso a la promoción de polos

⁴⁰ PLOTNIKOV, D. (2020), "Mayor crecimiento, ¿menos delincuencia?", en blog del FMI, disponible en <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2020/02/24/blog-higher-growth-lower-crime>



de desarrollo urbano en la República Mexicana.

Lo significativo es que, basada en las mejores prácticas, se propone ubicar estos polos desarrollo de conformidad a la disponibilidad de agua, y a una adecuada planeación, que incluya la necesaria provisión en materia de transmisión eléctrica, infraestructura carretera, corredores turísticos, usos de suelo compatibles y localización de parques industriales.⁴¹ Ello impulsará el desarrollo urbano en forma más integral y sustentable en México.

Hay además otras acciones que se pueden realizar para combatir el fenómeno de la inseguridad en el país. Este tipo de acciones comprenden **intervenciones arquitectónicas y de tipo urbano para disminuir la delincuencia**. Entre otras, figuran las siguientes:⁴²

1. **Realizar inversiones para instalar alumbrado público**, mejorando esta infraestructura cuando ya existe o llevándola donde hace falta, pues los sitios oscuros facilitan las acciones de la delincuencia o provocan temor en las personas que transitan por allí, porque se sienten inseguras. La densificación de espacios habitacionales o de usos urbanos, en general, es propicia porque disminuye el tendido de líneas para este servicio.
2. **Zonificación de espacios** en virtud de que: “Si tienes zonas que son habitacionales, puedes construir negocios, escuelas y espacios públicos para aumentar el flujo de personas”, afirma Natalia García, especialista del Tec de

⁴¹ MORALES, Y. (2024), “Polos de desarrollo para el bienestar, plan estratégico para el próximo sexenio”, en *El Economista* del 1o de agosto de 2024, disponible en <https://www.eleconomista.com.mx/economia/Polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-plan-estrategico-para-el-proximo-sexenio-20240801-0063.html>

⁴² GUTIÉRREZ JABER, I. (2024), “Cómo la arquitectura y el urbanismo ayudan a reducir la violencia en las ciudades”, en blog de *TecScience*, disponible en <https://tecscience.tec.mx/es/humano-social/disminuir-la-violencia-en-las-ciudades/>



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Monterrey. Es decir, se puede fomentar la mixtura de usos en determinadas zonas de la ciudad. De igual manera, se puede regular la ubicación de sitios donde se venda alcohol para reducir la violencia asociada con su consumo.

3. **Prevención de la delincuencia mediante diseño ambiental**, para beneficio de la ciudadanía, con algunas intervenciones relevantes que lleven a, por ejemplo, incrementar el tráfico peatonal que en forma clásica se denomina *ojos en la calle* (para que la gente se sienta protegida por este incremento peatonal), así como diseño de áreas que no faciliten el ocultamiento de los delincuentes.
4. **Invertir en el mantenimiento de los espacios públicos**, porque cuando hay deterioro o desorden como ventanas rotas o desgaste de fachadas, el desorden trae más desorden y ello puede aumentar la delincuencia. En cambio, si se renuevan los barrios, o se resuelven las condiciones de precariedad de los asentamientos informales, la gente misma que allí habita, cuida más sus propiedades y hace todo para que no entre la delincuencia a sus barrios o asentamientos.

A continuación, algunos elementos para hacer frente a los problemas de contaminación en las localidades urbanas del país.

A la búsqueda de ciudades menos contaminadas y ruidosas.

Las ciudades modernas se caracterizan por sus altos niveles de contaminación atmosférica y auditiva, principalmente. Aunado a ello, las emisiones contaminantes del transporte motorizado pueden tener efectos a escala, local, regional y aún global, con graves afectaciones a la vida animal, vegetal y humana. Los vehículos de combustión interna que funcionan por medio de hidrocarburos emiten diferentes contaminantes dañinos y gases tóxicos. Tampoco deben olvidarse las emisiones contaminantes de las instalaciones industriales de todo el país, principalmente de las ciudades, las cuales también contribuyen a generar una fuerte contaminación.



En páginas previas, ya se habló de los gases efecto de invernadero (GEI) y de las partículas suspendidas en el aire PM10 y PM2.5, la cuales son generadas tanto por fuentes móviles (vehículos motorizados), como por fuentes no móviles (sobre todo industrias), que tienen fuertes impactos en la salud de las personas, particularmente en los más vulnerables como son: niñas y niños, y adultas y adultos mayores. Ante ello, aunque se ha querido utilizar alternativas como los vehículos eléctricos, es cierto que no producen emisiones locales, pero es lamentable que también generan contaminantes por las baterías que usan, una vez que se desechan.

Ligado al problema de la contaminación atmosférica, figura el problema de la contaminación por ruido en las ciudades del país. Por cierto, el transporte terrestre es uno de los sectores que más ruido genera, por los motores y escapes en funcionamiento, así como por el uso del claxon que se utiliza al circular por las vialidades públicas y que afectan grandemente a la población que habita en las cercanías o sobre dichas vialidades. Si bien, no es solamente este sector el que provoca ruido pues también figuran algunas industrias con proceso muy ruidosos. El problema del ruido, especialmente si es intenso y permanente, es que puede tener impactos significativos en la salud pública. La Organización Mundial de la Salud (WHO, 2018) ha señalado que la exposición continua al ruido de esas características, tienen que ver con una mayor posibilidad de enfermedades cardiovasculares, perturbaciones del sueño, incrementos en la presión, ritmo cardíaco alterado durante el sueño, problemas de audición, déficit en la memoria y déficit de atención.⁴³

Cuáles son las posibles soluciones para realizar para resolver esta problemática o ¿qué debería hacerse al respecto? Son distintas las soluciones, pero se pueden considerar algunas como las siguientes:

1. Continuar con los procesos de monitoreo que desarrolla el Sistema

⁴³ ITDP – ICM (2019), op cit, pp. 13 y 24.



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Nacional de Información de la Calidad del Aire (SINAICA), para recabar, transmitir y publicar información relacionada con la calidad del aire que se genera en las estaciones de monitoreo ubicadas en las diversas entidades federativas del país. La información proviene de los Sistemas de Monitoreo de Calidad del Aire (SMCA), que son manejados por los órdenes de gobierno estatal y municipal.⁴⁴

2. **Moderar la circulación automovilística mediante pavimentos que restrinjan las velocidades** dentro de ciertas áreas urbanas, en especial de áreas centrales, zonas de hospitales o escolares, entre otras. Esto inhibirá el uso del automóvil particular al menos en esas áreas.
3. **Favorecer un transporte público colectivo, además de garantizar un ciclismo y caminar seguros** que se afirmen como alternativas reales para una verdadera reducción en el uso del automóvil. Esta reducción se debe notar en el número de vehículos circulando, para que deje de estar saturada la red vial.
4. **Fomentar la creación de centros de barrio y subcentros urbanos con usos del suelo mixtos y de mayor densidad**, con el fin de reducir el número de desplazamientos vehiculares y poderse conectar a transportes públicos de calidad.
5. **Controlar el crecimiento de las periferias urbana**, para evitar la expansión desmedida, reducir los viajes automovilísticos hacia estos lugares y conectar los desarrollos periurbanos hacia los centros urbanos con transporte público de calidad.
6. **Mejorar la asignación de recursos que se utilicen en el fomento del transporte público**, eficientando los gastos utilizados y empleando los ingresos para contribuir a desarrollar ciudades más sostenibles.⁴⁵

⁴⁴ Ver en <https://sinaica.inecc.gob.mx/>

⁴⁵ SECRETARÍA DE ENERGÍA – SENER – COMISIÓN NACIONAL PARA EL USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA – CONUEE (2019), Políticas para la movilidad urbana, disponible en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/450931/fichas1Políticasparalamovilidadurbana_2.pdf



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

7. **Estimular el desarrollo y funcionamiento de empresas enfocadas al sector servicios y negocios no contaminantes**, o sólo fomentar la instalación de industrias no contaminantes y las que lo sean, se fijan las condiciones para que estas instalaciones disminuyan las emisiones y las nuevas industrias que incluso lleguen por procesos del *nearshoring*, sean ubicadas en los parques industriales existentes.

Finalmente, es necesario hilvanar una serie de políticas que estimulen las nuevas prácticas que fomente un desarrollo urbano más integral, más sustentable para el país, como se presentan a continuación.

Políticas y planteamientos para obtener ciudades más sustentables.

En cada uno de los temas que se han abordado, se recomienda aplicar los principios necesarios de política pública y planteamientos en materia de desarrollo urbano, para el buen desempeño de los programas y estrategias a instrumentar.

- I. **PARA EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA:** construir en suelo urbano apto, con servicios en cantidad y calidad (de agua, drenaje y energía eléctrica, esencialmente) o que se de un fácil acceso a éstos y conexión adecuada a las áreas urbanas consolidadas (que poseen escuelas, hospitales, comercios, etcétera), con servicios de transporte adecuado. No debe generarse un stock de viviendas con riesgo a terminar abandonadas, no ubicarse en áreas de riesgo y no omitir los procesos de mejoramiento para las viviendas existentes.
- II. **PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD URBANA:** impulsar nuevos procesos de movilidad urbana (BRT's, cable buses, trenes intraurbanos, etcétera), sin descuidar a los existentes (metro, RTP's, trolebuses, etcétera), y sin olvidar la generación de medios de transporte público que inviten a los sectores de nivel socioeconómico intermedio y aun a los más favorecidos, a utilizarlos, en virtud de que no basta con generar transporte público de calidad sino que



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

también debe ser seguro, para que esos sectores dejen de utilizar sus automóviles y disminuya la saturación de la vía vial de las ciudades del país.

- III. **PARA FORTALECER LA SEGURIDAD URBANA:** además de adecuar los cuerpos de seguridad y fomentar valores para el cuidado y protección de la ciudadanía de manera más comprometida, fomentando estímulos a los elementos que lo hagan; también se debe estimular la creación de más empleos dignos y decentes que alienten a la población ligada al crimen a ver más rentable el contar con empleos y sueldos seguros.
- IV. **PARA COMBATIR LA CONTAMINACIÓN:** además de aplicar toda la normatividad en materia urbano – ambiental y ecológica, en forma estricta en cada ciudad y localidad de este país, facilitar las opciones de transporte no contaminante: desde vehículos eléctricos hasta bicicletas en condiciones de seguridad extrema para evitar accidentes o inconvenientes; así como la relocalización de empresas contaminantes.



VIII. - Conclusiones y nueva agenda de investigación

De acuerdo con la información presentada en el presente documento se puede afirmar que existe evidencia de que México la principal falla en la política urbana reside en la falta de una adecuada planeación urbana para evitar problemas de lejanía entre las viviendas y los centros laborales, el insuficiente acceso a servicios públicos y una mayor inseguridad.

A partir de la instrumentación de una serie de políticas y estrategias en el país, con acciones muy concretas y líneas de atención muy directa, se pueden mejorar las condiciones del desarrollo urbano en México, así como el crecimiento de las ciudades.

Son diversas las maneras en que se pueden echar a andar cada una de estas políticas y estrategias, pero básicamente, la idea es mejorar la calidad de vida de la población urbana. Ello mediante el impulso económico de las ciudades, a la par de la instrumentación de la estrategia de zonas de consolidación urbana de INFONAVIT, con el fin de que todas las zonas habitacionales del país cuenten con servicios en cantidad y calidad, tanto las nuevas (como las que pretende construir SEDATU, de la mano de INFONAVIT y CONAVI) y también las existentes, sobre todo donde existe precariedad y desconexión con las zonas consolidadas urbanas del país. ¿Se requieren recursos para ello? Sí.

Pero se deben establecer prioridades, por ejemplo, atender las ciudades que más problemas de movilidad presentan, pues en esas ciudades se deben impulsar las estrategias que dotarán de los procesos de movilidad de los que carecen. ¿Dónde se van a construir viviendas? Donde se identifique suelo apto. No se puede negar que donde no lo haya, simplemente, no se pueden construir nuevas viviendas, especialmente en áreas con riesgo o bajo protección ambiental.

Se ha formulado, que no se desea reproducir el modelo de expansión urbana desmedido, pero entonces se deben cuidar de no fomentar la dispersión sino la



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

compacidad urbana, la densificación y la promoción de transportes públicos seguros y de calidad, que de verdad inviten a ser abordados por toda clase de estratos, básicamente populares y medios, para que realmente disminuya el parque vehicular en circulación y con ello, disminuya la contaminación atmosférica y auditiva, para hacer de las ciudades mexicanas más sustentables. Además, las nuevas conectividades metropolitanas mediante trenes permitirán habitaciones y trabajos más lejanos, por tanto, se debe evaluar ¿qué pasará al respecto?

Posibles soluciones

- Garantizar que los proyectos de construcción de nuevas viviendas en el país utilicen suelo apto, libre de riesgos y que siempre cuenten con servicios suficientes cantidad y de calidad.
- Es fundamental que las viviendas de interés social y en general, se encuentren cerca de los centros de trabajo para evitar desplazamientos excesivos y aumentar la calidad de vida.
- Es fundamental dar facilidades para que las personas puedan escriturar sus propiedades, pueda haber una total transparencia en los títulos de propiedad, independientemente del estrato social.
- Es urgente reubicar a las personas que se encuentren viviendo en zonas riesgosas, con planes de pagos muy pequeños y a muy largo plazo.
- Es importante seguir impulsando políticas de movilidad menos contaminantes y que conecten las zonas más rezagadas del país, con el fin de incluirlas en las cadenas productivas de producción y distribución.
- Seguir conectando al país con trenes, evaluando adecuadamente los terrenos y las condiciones de seguridad ambiental y en términos generales, con estándares altos.
- La inversión en seguridad para las ciudades es crucial para el sano desarrollo de la actividad económica y social.
- Cuidar que las nuevas viviendas que se van a construir no estén desvinculadas o sostengan una débil conectividad para no repetir los



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

procesos de viviendas abandonadas.

- En los procesos de creación de vivienda que se han comentado, también debe considerarse la conveniencia de destinar recursos para mejoramiento de viviendas, incluso a nivel de barrios o zonas enteras que resuelvan la precariedad que enfrentan.
- El impulso al transporte público urbano de tipo colectivo de calidad, seguro y eficiente debe incluir al mayor número de personas, para que los usuarios de vehículos automotores no los usen diario ni saturen la red vial.
- Se deben poner restricciones en la concesión de licencias de manejo para que los conductores de vehículos automotores y motocicletas no puedan recibir este documento sin pasar exámenes de dominio del vehículo y de principios de sustentabilidad urbana, y quien intente pasarlos mediante actos de corrupción sea sancionado severamente, tanto el usuario como el funcionario.
- Debe prohibirse que las motocicletas circulen con el escape abierto, y quien lo haga reciba sanciones muy severas.
- Generar el mayor número de intervenciones arquitectónicas y urbanísticas que permitan salvaguardar la seguridad de los habitantes urbanos como mejorar y hacer más eficientes los sistemas de alumbrado público (incluir celdas o paneles fotovoltaicos), brindar mantenimiento a espacios públicos y favorecer el hermosamiento de fachadas.

La nueva agenda de investigación estará dirigida a analizar la relación entre movilidad interurbana mediante trenes rápidos y espacios habitacionales lejanos.



IX.- Bibliografía

ARBACHE, J. (2022), “Ciudades y crecimiento económico”, en blog del *Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe* (CAF), disponible en página web <https://www.caf.com/es/blog/ciudades-y-crecimiento-economico/#:~:text=En%20principio%2C%20la%20urbanizaci%C3%B3n%20trae,y%20competitividad%20del%20sector%20privado.>

CAMPOS, A. (2016), “Los costes de vivir en la ciudad: las deseconomías de aglomeración”, en blog de *CaixaBank research*, disponible en <https://www.caixabankresearch.com/es/economia-y-mercados/mercado-laboral-y-demografia/costes-vivir-ciudad-deseconomias-aglomeracion>

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL (2018), *Informe especial: Crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México*, México, 332 p.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE – CEPAL – PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS – ONU-HABITAT – FORO DE LOS MINISTROS Y MÁXIMAS AUTORIDADES DEL SECTOR DE LA VIVIENDA Y EL URBANISMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE – MINURVI (2018), *Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016-2036*, Santiago de Chile, 71 p.

COMISIÓN NACIONAL DE POBLACIÓN – CONAPO (2017), “Proyección del Sistema Urbano Nacional (SUN), 2010-2030 (CONAPO)”, disponible en https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico?fb_comment_id
CONSEJO CIUDADANO PARA LA SEGURIDAD PÚBLICA Y JUSTICIA PENAL, A.C. (2024), “Ranking (2023) de las 50 ciudades más violentas del mundo”, disponible en página web https://geoenlace.net/seguridadjusticiaypaz/archivo/27f959_0f34f8c7ef.pdf

DÍAZ-LANCHAS, J. (2021), “Ciudades y crecimiento económico: una relación convulsa y prometedora”, en blog de *funcas*, disponible en



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

<https://www.funcas.es/articulos/ciudades-y-crecimiento-economico-una-relacion-convulsa-y-prometedora/>

EL PAÍS (2024), “El Gobierno de Claudia Sheinbaum arranca su plan de vivienda: construir un millón de casas en seis años”, disponible en <https://elpais.com/mexico/2024-10-23/el-gobierno-de-claudia-sheinbaum-arranca-el-plan-para-la-construccion-de-un-millon-de-viviendas.html>

ESCOBAR, S. (2023), “La complejidad de recuperar la vivienda abandonada: 3 de cada 10 inmuebles están en zonas de alto riesgo”, en *El Economista* del 21 de marzo de 2023, disponible en <https://www.eleconomista.com.mx/econohabitat/La-complejidad-de-recuperar-la-vivienda-abandonada-3-de-cada-10-inmuebles-estan-en-zonas-de-alto-riesgo-20230321-0015.html>

FIDEICOMISO FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – FONADIN (2024) “Ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería – Jaltocan – AIFA”, disponible en <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp103/>

FULLADOSA, D. (2024), “Trenes en México: así se verá la nueva ruta con los proyectos de Sheinbaum (MAPAS)”, en blog de *Radio Fórmula.mx* del 28 de noviembre de 2024, disponible en <https://www.radioformula.com.mx/economia/2024/11/28/trenes-en-mexico-asi-se-vera-la-nueva-ruta-con-los-proyectos-de-sheinbaum-mapas-842775.html>

GARCÍA S., A. (2025), “Gobierno de Sheinbaum presenta avance en Vivienda para el Bienestar y para población no derechohabiente”, en *Infobae* del 8 de enero de 2025, disponible en <https://www.infobae.com/mexico/2025/01/08/gobierno-de-sheinbaum-presenta-avance-en-vivienda-para-el-bienestar-y-para-poblacion-no-derechohabiente/>

GOBIERNO FEDERAL – SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL – SEDESOL (2012), *La expansión de las ciudades 1980 – 2010. México 135 ciudades*, México, 294 p.

GOBIERNO DE MÉXICO (2024), “Construcción, operación, mantenimiento, conservación y explotación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en las rutas Cuautitlán – Buenavista y Lechería – Jaltocan – AIFA, en el Estado de México y Ciudad de



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

México”, en blog de Proyectos México, disponible en https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/280-tren-suburbano-ruta-cuautitlan-buenavista/

GOBIERNO DE MÉXICO - CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN – CONAPO – SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN – SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2024), *Sistema Urbano Nacional 2020*, México.

GOBIERNO DE MÉXICO – SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2021), *Programa Nacional de Vivienda 2021 – 2024*, México, 95 p.

GUTIÉRREZ JABER, I. (2024), “Cómo la arquitectura y el urbanismo ayudan a reducir la violencia en las ciudades”, en blog de *TecScience*, disponible en <https://tecscience.tec.mx/es/humano-social/disminuir-la-violencia-en-las-ciudades/>
INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO MÉXICO – ITDP – INICIATIVA CLIMÁTICA DE MÉXICO – ICM (2019), *Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México Estimaciones para México y 20 zonas metropolitanas*, México, 51 p.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA – INEGI (2018), “Entre semana se realizan 34.56 millones de viajes en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)”, México, 26 p.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA – INEGI (2023), “Panorama General de los instrumentos de planeación en materia de OT y DU”, Información Estadística y Geográfica de las áreas de Reserva de Crecimiento Urbano en las Ciudades Capitales en México, documento interno de INEGI, México, 23 p.

MAYER, D. y G. RAMÍREZ (2011), “Ciclo de vida humano y ciclo de vida urbano: Urbanización y desarrollo económico”, en *Documento de Trabajo del Centro de Investigación y Docencia (CIDE)* No. 503, México, 32 p.

MEDINA RAMÍREZ, S. y VELOZ ROSAS, J. (2013), *Desarrollo Orientado al Transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*,



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Embajada Británica en México – Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México – ITDP, México, 73 p.

MORALES, Y. (2024), “Polos de desarrollo para el bienestar, plan estratégico para el próximo sexenio”, en *El Economista* del 1o de agosto de 2024, disponible en <https://www.eleconomista.com.mx/economia/Polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-plan-estrategico-para-el-proximo-sexenio-20240801-0063.html>

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS – ONU – HABITAT MÉXICO (2016), “Tendencias del desarrollo urbano en México”, en blog *ONU-Habitat*, México, disponible en <https://onu-habitat.org/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico>

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS – ONU – HABITAT MÉXICO (2019), “Elementos de una vivienda adecuada”, en página web de *ONU-Habitat*, México, disponible en <https://onu-habitat.org/index.php/elementos-de-una-vivienda-adecuada>

PLOTNIKOV, D. (2020), “Mayor crecimiento, ¿menos delincuencia?”, en blog del FMI, disponible en <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2020/02/24/blog-higher-growth-lower-crime>

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO (2016), “Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano”, en *Diario Oficial de la Federación* del 28 de noviembre de 2016, México, 37 p.

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2023), “Planeación, eje central de la política pública en vivienda y desarrollo urbano: Román Meyer”, en *Comunicado* del 24 de agosto de 2023, disponible en <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/planeacion-eje-central-de-la-politica-publica-en-vivienda-y-desarrollo-urbano-roman-meyer>

SECRETARÍA DE ENERGÍA – SENER – COMISIÓN NACIONAL PARA EL USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA – CONUEE (2019), Políticas para la movilidad urbana, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/450931/fichas1Politicaspalamovilidadurbana_2.pdf



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL (2024), *Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano*, Gobierno de México – Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes – Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, México, 226 p.

ZUBICARAY, G., RAMÍREZ REYES, L., BERUMEN, A. y MACKRES, E. (2021), *El costo de la expansión urbana en México*, Londres y Washington, DC: Coalition for Urban Transitions, C40 Cities Climate Leadership Group y WRI, disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>

Sitios web

<https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/habitantes.aspx?tema=P>

https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P

<https://economipedia.com/definiciones/externalidad-negativa.html>

<https://sniiv.sedatu.gob.mx/Cubo/financiamiento>

https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_4_f9796ea1-ecdb-46f8-8d2a-0ea8c15bd78c

<https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#tabulados>