**Instituto de Administración Pública del Estado de Chiapas A.C.**



**Maestría en Administración y Políticas Públicas**

*Actividad 4*

Ensayo:

**Análisis de la política municipal de desarrollo urbano**

**Materia: Diseño y Análisis de Políticas Públicas**

Presenta: Luis Javier Flores Cancino

Diciembre 2015

**Política municipal de desarrollo urbano**

**Definición del problema**

Los procesos de urbanización en el mundo, especialmente en países en desarrollo como México, están creando enormes transformaciones en la relación espacio construido y medioambiente, sociedad, distribución de los recursos y desarrollo económico. La expansión de las ciudades mexicanas tuvo sus orígenes a finales de la década del cincuenta. A partir de ese momento el estrecho vínculo entre el desarrollo económico y el crecimiento urbano comienza a reflejarse en el incremento acelerado de la migración del medio rural hacia el urbano.

La búsqueda de un modelo de ciudad orientado hacia el desarrollo sustentable, que optimice la estrecha y compleja relación entre el ambiente natural y el construido es el objetivo al cual nos tenemos que dirigir. Atendiendo los problemas globales desde una perspectiva local, considerando la población actual lo mismo que la futura y previendo tanto su comportamiento social como económico.

Si bien en la década de 1980, México se convirtió en un país predominantemente urbano, los datos demuestran que a partir de dicha década y hasta nuestros, días más de la mitad de la población mexicana ha habitado en las ciudades. Chiapas no lo fue así si se toma en cuenta únicamente a las cabeceras municipales mayores a quince mil habitantes.

Mientras que en 1900, el país contaba con 33 ciudades de más de 15 mil habitantes, en donde habitaban 1.4 millones de personas (10.4% de la población total), para la década de los ochenta, 36.7 millones de personas, que representaban más de la mitad de la población, residía en localidades urbanas. En el 2000 existían 343 ciudades, de más de 15 mil habitantes, las cuales alojaban a 66.6 millones de personas que representaban 63.3% de la población nacional; y finalmente, para el año 2010 el número de ciudades aumentó a 384, albergando 71.6% de la población total del país. Las tendencias indican que el proceso de urbanización continuará, aunque a menor velocidad que en las décadas anteriores, de manera que entre 2010 y 2030, la población urbana en México pasará de 71.6% a 83.2%.2

El proceso de urbanización tuvo serias consecuencias sobre la configuración de los asentamientos humanos urbanos y rurales tanto en el estado como en el país. Por un lado y debido a que las ciudades no estaban preparadas para recibir tal cantidad de población, el proceso migratorio no fue asimilado de forma ordenada. En las ciudades no existía una oferta suficiente de suelo apto y accesible por lo que millones de nuevos residentes se asentaron de manera irregular.

Aún en épocas recientes la inexistencia de suelo apto al interior de las ciudades y accesible para los sectores más desfavorecidos de la población, continúa siendo un factor que impulsa el asentamiento de dicha población en zonas de riesgo. A nivel nacional, 11 % de las viviendas en localidades urbanas se ubican cerca o sobre el cauce de un río; 2.3 % se encuentra sobre rellenos sanitarios, cuevas o minas y 9% sobre barrancas.

Un segundo efecto del proceso de urbanización en México es la expansión desproporcionada de la mancha urbana. En las ciudades mexicanas el crecimiento del territorio urbano no siempre ha respondido a la tendencia del crecimiento poblacional. Así, mientras la población urbana se duplicó durante los últimos treinta años, la superficie urbana se multiplicó por seis.

Es importante mencionar que el modelo de ciudad extendida, poco densa y periférica genera altos costos tanto para la ciudadanía como para el sustentabilidad del territorio en su conjunto. Por un lado, la provisión de servicios básicos por parte del gobierno se vuelve más costosa, problema que aunado a la debilidad financiera de las recaudaciones locales, se traduce en desigualdades en la calidad y oportunidad con la que los gobiernos locales proveen bienes públicos a los ciudadanos.

Se ha estimado que el costo de introducción de servicios públicos, una vez que se han consolidado los asentamientos humanos que no fueron planeados, es 2.7 veces mayor. La provisión de servicios básicos como estrategia para conectar desarrollos alejados de las ciudades, sumando al abandono de los centros de las ciudades debido al deterioro de inmuebles provoca subutilización del equipamiento e infraestructura e incluso genera incentivos para la especulación del suelo.

Por otra parte, la distancia que millones de mexicanos deben recorrer diariamente para acceder a sus trabajos, genera inversiones significativas en dinero y tiempo. El 15% de los hogares en zonas urbanas reporta que gasta aproximadamente entre 51 y 200 pesos diarios para trasladarse de su casa al trabajo.

Es así como la problemática que existe en nuestras ciudades tiene estos comunes denominadores, por lo que su implementación para lograr hábitats sustentables es una obligación de parte de los gobiernos en turno.

**Obtención de información**

La obtención de información se basa principalmente en lo mencionado en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, publicado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, SEDATU. Esta institución normativa de las ciudades ha dicho que el crecimiento desordenado de las ciudades mexicanas plantea retos importantes para mantener y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En el contexto de un patrón de crecimiento desordenado y caótico, las ciudades presentan potencialidades para dinamizar la economía y productividad del país. La razón de dependencia demográfica para el Sistema Urbano Nacional, SUN, es de 26.9, lo que indica que a nivel SUN existe una mayor cantidad de personas en edad productiva, y que la satisfacción de las necesidades de vivienda, trabajo, recreación, educación, etc. de la población económicamente productiva, dependerá directamente de la gestión de los recursos de las ciudades. Este "bono demográfico" representa también una oportunidad para consolidar la productividad del país, dado que en el conjunto de 93 ciudades con más de 100 mil habitantes se genera más de 88% de la Producción Bruta Total de la nación, en el caso de Chiapas es preciso señalar que contamos con cuatro ciudades que cumplen esto, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, San Cristóbal de las Casas y Comitán de Domínguez.

Satisfacer las necesidades de las nuevas generaciones que habiten las ciudades no será una tarea sencilla. Las ciudades mexicanas enfrentan retos importantes en temas como pobreza urbana, la ruptura del tejido comunitario y familiar, la segregación, violencia y delincuencia.

El 40% de los hogares ubicados en ciudades mexicanas perciben mayor grado de inseguridad en la ciudad en la que habita con respecto al 2012.

La percepción de inseguridad permea la opinión acera de las intervenciones que la ciudadanía considera prioritarias para la consolidación de un entorno urbano agradable, 30% de los hogares en las ciudades mexicanas considera que la obra más urgente a realizar en su colonia está relacionada con vigilancia, seguridad y/o policías.

La inseguridad y la ruptura del tejido comunitario y familiar han generado problemas de violencia y deterioro del sentido de pertenencia en las ciudades. El poco compromiso de los habitantes de las ciudades se ve reflejado en la abrumadora mayoría de hogares que declaran a nivel nacional no tomar parte de algún grupo, asociación u organización de vecinos (90% a nivel nacional). La convivencia familiar también se ha visto deteriorada: el 59 % de los encuestados señalan que a la semana destinan en promedio hasta 3 horas diarias a convivir con su familia.

Un factor que resulta relevante para fomentar la convivencia y el arraigo comunitario es la existencia de espacios públicos adecuados y accesibles a toda la ciudadanía. Respecto a estos equipamientos un conjunto importante de la población en áreas urbanas considera que las áreas verdes y los espacios para hacer deporte disponibles en sus colonias no son suficientes para las personas que habitan allí y que las condiciones de los existentes son regulares o malas.

Adicionalmente la población urbana tiene una percepción generalizada de que no existe la posibilidad de acceder a actividades culturales y recreativas debido a que no hay lugares cercanos donde puedan realizar dichas actividades.

El marco legal que vincula las atribuciones y obligaciones de los gobiernos locales con el ámbito territorial al que atienden, se ha visto rebasado por la dinámica de las zonas metropolitanas y conurbadas en las que distintos gobiernos locales confluyen en el momento de definir acciones de política para una misma área urbana.

Entre 2000 y 2010 el número de zonas metropolitanas aumentó de 55 a 59 y su población creció 23.8%, al pasar de 51.5 a 63.8 millones.20 Para 2020 y 2030 se proyecta que la población que habita en zonas metropolitanas llegue a 72.4 y 78 millones, respectivamente21. Actualmente en nuestro país existen 59 zonas metropolitanas que abarcan 367 municipios. En promedio cada zona metropolitana está integrada por 6.4 municipios, la zona metropolitana que más municipios abarca es la del Valle de México con 76 municipios.

La carencia de un marco legal adecuado para la gestión de las zonas conurbadas y metrópolis ha provocado acciones desarticuladas e incluso contradictorias en temas como: planeación urbana; dotación de equipamiento, homologación de normativa administrativa, hacendaria y de inversión; movilidad, y prevención y atención de riesgos. La escasa coordinación entre gobiernos municipales en combinación con el plazo tan corto de gestión con el que cuentan, la falta de capacitación y continuidad de sus cuadros administrativos, así como la carencia de herramientas técnicas de planeación, incentiva la politización de la toma de decisiones y promueve la existencia proyectos sin visión de largo plazo ni planificación del territorio y de las ciudades.

La desarticulación del desarrollo urbano y la dinámica económica, y social de la población que habita en las ciudades ha generado que esta última desarrolle hábitos de consumo, movilidad, vivienda y esparcimiento no sustentables. Los contaminantes atmosféricos provenientes de automóviles -principal medio de movilidad promovido en el actual modelo de desarrollo urbano- son una de las causas de enfermedades respiratorias crónicas.

El principal reto que enfrentan las ciudades y metrópolis en los próximos años es hacer frente al aumento y concentración de la población urbana, que pasará de 80.4 millones en 2010 a 103.3 en 2030. Lo anterior implica planear y gestionar ciudades con la capacidad de asentar de manera segura, sustentable, responsable y eficiente a las nuevas y actuales generaciones, a través de la oferta de soluciones adecuadas de vivienda, cobertura de servicios, impulso a las actividades económicas, promoción de la vida comunitaria y alternativas adecuadas de movilidad.

Si prevalece el patrón territorial actual en las ciudades mexicanas, esta concentración provocará incrementos en las distancias y los trayectos, así mismo crecerán las externalidades negativas o costos sociales por el imperativo de mayor conectividad espacial, afectando el medio ambiente y agudizando la inequidad y la desigualdad socio-económica.

MEDIO AMBIENTE

Más de la mitad de la población mundial vive en las ciudades. En México, según datos del INEGI, alcanzamos la cifra récord del 78%. Se estima también que el 75% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a nivel mundial se producen en las ciudades y el consumo energético de esta representa el 80% del total mundial. En consecuencia, crisis energética y cambio climático, son problemas globales originados en las ciudades.

La ciudad, con el crecimiento poblacional previsto en los próximos años, será un contribuyente importante de GEI si no se diseñan mecanismos y estrategias para prevenirlo.

El municipio fundamenta su política medioambiental urbana en los principios de cuidado y conservación de los recursos naturales con un enfoque de responsabilidad y accesibilidad bajo los siguientes objetivos:

* Aplicar criterios de sustentabilidad ambiental a todos los procesos de planeación y toma de decisiones alineados siempre al menos a la normatividad federal vigente en materia ambiental.
* Administrar el territorio priorizando la mitigación de riesgos y la preservación de los servicios ecosistémicos.
* Desarrollar esquemas eficientes para el correcto manejo y disposición de residuos sólidos y sanitarios.
* Establecer las herramientas necesarias para prevenir la contaminación atmosférica
* Garantizar el derecho de la población al acceso a áreas verdes
* Dirigir los esfuerzos a la conservación de los recursos naturales

ACTIVIDAD ECONÓMICA

La competencia para dictar normativas en cuanto al desarrollo económico de las ciudades no depende de la ciudad misma (a excepción de las ciudades-estado) sino de órdenes superiores de gobierno. A pesar de ello, es bien cierto que su tamaño y ubicación geográfica, su estructura urbana y la calidad de sus servicios públicos, determinan las condiciones para el desarrollo económico y por lo tanto la capacidad de una ciudad para producir riqueza. Por esto, aunque la capacidad desde ella misma para establecer políticas económicas es limitada, un diseño eficaz para la distribución y administración del territorio, el uso del suelo y actividades productivas, puede estimular la dinámica económica de la ciudad.

Elevar productividad y competitividad en la zona urbana es la política urbano-económica del municipio que busca generar un ambiente propicio para detonar el desarrollo y afrontar retos futuros bajo los siguientes esquemas:

* Definir un marco normativo urbano que fomente la inversión foránea y el dinamismo económico local
* Promover al turismo como un eje de desarrollo económico regional
* Impulsar la producción agropecuaria con base en sistemas agrosilvopastoriles y criterios de aprovechamiento sustentable del territorio
* Fomentar un modelo de espacio público que incentive y diversifique los sectores económicos
* Establecer la accesibilidad urbana y movilidad eficiente como factores de crecimiento económico
* Considerar la calidad del espacio público como medio para elevar la productividad de las personas y mejorar la calidad de vida.

CONTEXTO SOCIAL

La relación de las sociedades en el mundo con su entorno urbano, distribución espacial y administración del territorio, se encuentra en etapa de transformación, debido a la constante reestructuración social debido tanto a factores internos como la diversidad cultural, la migración y la educación, como a factores externos: la economía, el cambio climático y los cambios tecnológicos. ¿Cómo hacer que las sociedades se integren al tejido urbano, que es relativamente estable, en un contexto social tan cambiante?

La política social urbana del municipio busca la integración de la sociedad al tejido urbano bajo un esquema de redistribución de la población y ocupación del territorio

* Orientar el diseño urbano hacia el ser humano, garantizando escenarios accesibles, seguros y de convivencia entre ciudadanos.
* Fortalecer la identidad y cultura a través de la conservación y preservación del patrimonio construido y natural, entendiendo y respetando la diversidad cultural y étnica.
* Definir un modelo territorial y urbano equitativo para todos, racional y atractivo para la población.

ZONIFICACIÓN DEL TERRITORIO

La zonificación del territorio define la estructura y forma de las ciudades, además del tamaño y función de sus edificios. También determina donde se localizan los equipamientos y su relación con el espacio público y privado. En un contexto global como el actual, en el que la dinámica social, económica y tecnológica se transforma de forma acelerada, en conjunto con la administración de la hacienda y la facultad de aprobar leyes y reglamentos, administrar el territorio es una importante herramienta de planeación lo mismo que una atribución fundamental del estado para la prevención y control de los problemas territoriales de forma sustentable.

La política de zonificación del territorio busca además de la integración, el fortalecimiento del sistema de ciudades y sus funciones a través de la adecuada dosificación y distribución tanto de vivienda, equipamiento e infraestructura de servicios así como del espacio público. Se propone para ello los siguientes alcances:

* Controlar el crecimiento de la estructura urbana actual de forma responsable, ordenada y en armonía con el medio ambiente.
* Consolidar las zonas habitacionales privilegiando la construcción de barrios integrados a la traza urbana
* Fomentar la alta densidad y la mezcla de usos de suelo
* Trazar el desarrollo orientado al transporte y comercio

MOVILIDAD SUSTENTABLE

En todo el mundo, cada semana, un millón de personas migran del campo a las ciudades lo que trae consigo presiones a la infraestructura urbana existente y forzar a crear una nueva red para soportar la demanda. Desde la invención de los automóviles, estos han jugado un papel fundamental en el diseño y expansión de las ciudades. El transporte urbano privado representa una fuente importante de emisiones de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, ruido y polvo, y su ineficiencia crea congestiones vehiculares que impactan directamente en la productividad y competitividad

A medida que las ciudades crecen, especialmente aquellas que no cuentan con regulaciones explícitas que contengan la expansión descontrolada, estas presentan desafíos cada vez más importantes para mover bienes, servicios y personas. Las ciudades contemporáneas enfrentan grandes, crecientes retos, para mejorar el desempeño de sus sistemas de transporte urbano y reducir costos tanto económicos como ambientales, pero el principal de estos es establecer políticas integrales enfocadas al sector que lo impacten transversalmente.

En el municipio la política de movilidad se basa en concebir a la movilidad sustentable como el único medio para lograr que los desplazamientos necesarios para el funcionamiento de la ciudad se hagan de forma eficiente, rápida y segura bajo las siguientes premisas:

* Establecer un modelo de desarrollo urbano policéntrico, accesible y legible como fomento al desarrollo y la competitividad
* Integrar los sistemas de movilidad con el ambiente construido
* Desarrollar infraestructura para la movilidad integrada e incluyente

**Construcción de alternativas**

La construcción de alternativas para la política de desarrollo urbano se basa en seis ejes temáticos, el primero que se refiera a controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades, el segundo es consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar, por otra parte está el diseño de instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo, el impulso de una política de movilidad de forma transversal a la política de desarrollo urbano, evitar asentamientos en zonas de riesgo y consolidar una política de desarrollo regional a nivel nacional.

*Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.*

El desarrollo urbano en México se ha caracterizado por la expansión desordenada de sus áreas urbanas, lo que ha generado zonas marginadas, segregación habitacional y la ocupación irregular del suelo en las periferias.

Para combatir lo anterior y propiciar el desarrollo de ciudades densas, justas y sustentables es necesario reformar la legislación urbana, subordinar el interés privado a la función social del suelo, fomentar el uso intensivo del suelo intraurbano e incentivar la redensificación y el aprovechamiento de los predios intraurbanos baldíos y subutilizados.

Los desarrollos que se construyan en la periferia de las ciudades serán autorizados y financiados sólo de manera excepcional al seno de la Comisión Intersecretarial de Vivienda, mediante un mecanismo de certificación que garantice que cuenten con la infraestructura, servicios y empleos necesarios para ser sustentables.

*Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.*

Para conseguir que las ciudades cumplan su función como centros de desarrollo y de bienestar es necesario que éstas sean sustentables. Debemos considerar a la sustentabilidad de una ciudad en un sentido amplio y no sólo como la convivencia armónica de ésta con su entorno; la ciudad es sustentable cuando considera factores sociales, económicos y ambientales.

Podemos hablar de una ciudad sustentable socialmente cuando su tejido social es fuerte, sus ciudadanos se apropian del espacio público y la estructura urbana facilita la convivencia armónica de una sociedad diversa; es sustentable económicamente cuando todos sus habitantes tienen acceso a oportunidades de desarrollo sin importar sus condiciones socioeconómicas y sus fuentes de empleo son robustas y diversas; y es sustentable ambientalmente cuando su desarrollo no compromete la disponibilidad de recursos naturales para las próximas generaciones y se da en armonía con el ecosistema.

*Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.*

Para contar con ciudades densas es necesario incentivar la ocupación de los baldíos intraurbanos, administrarlos eficientemente y procurar el acceso de toda la población demandante al mismo, especialmente el suelo requerido por los grupos sociales de menor ingreso y el suelo necesario para proveer a la ciudad de la infraestructura y equipamientos suficientes para el desarrollo de sus habitantes.

Por ello es necesario crear nuevos instrumentos para la reagrupación parcelaria, transferencia de potencialidades, reparcelación, polígonos de actuación y administración de plusvalías. En paralelo, es necesario crear instrumentos para generar reservas territoriales para el desarrollo de la ciudad, recuperar y aprovechar debidamente los derechos de vía y en general los inmuebles en manos del gobierno en sus tres ámbitos.

*Impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.*

Para impulsar con éxito la política nacional urbana y propiciar un entorno adecuado para una vida digna, es indispensable la construcción de ciudades que garanticen el derecho a un medio ambiente sano y el acceso a medios de trasporte públicos en condiciones de seguridad y equidad.

Resulta indispensable transformar los hábitos de desplazamiento de los mexicanos a través de la implementación de proyectos de oferta y gestión de la demanda de los servicios de transporte público, así como de políticas que desincentiven el uso del automóvil y generen que sus usuarios utilicen medios de transporte masivo y no motorizado.

Fomentar la movilidad urbana sustentable, para romper el paradigma enfocado en aumentar la infraestructura destinada a vehículos particulares, facilitará el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbanos, mejorando con ello su calidad de vida, elevando su productividad, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y facilitando la adaptación de las ciudades al cambio climático.

*Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales.*

Año con año México está sujeto a diversos fenómenos naturales que pueden poner en riesgo a su población, por ello disminuir la vulnerabilidad de los mexicanos ante desastres naturales es una responsabilidad inalienable del Gobierno de la República.

Es imprescindible que el Gobierno de la República, a través de la SEDATU como rectora del territorio nacional y de los asentamientos humanos, realice acciones que disminuyan el riesgo de la población localizada en zonas de riesgo y evite el asentamiento de hogares en zonas susceptibles a fenómenos naturales y en las que sus moradores o su patrimonio pueden sufrir algún daño.

*Consolidar la Política de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.*

Es necesario reconocer las vocaciones regionales para hacer políticas más eficientes que coadyuven a potencializar la región. En este sentido, las vocaciones son las detonadoras de los programas y estrategias que serán presentadas y concertadas entre los actores políticos, para poder, con su consentimiento, demandar y ejercer los recursos que detonen los proyectos contenidos en los programas de desarrollo regional.

Bajo este contexto al consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional se impulsará un federalismo cooperativo e incluyente que promueva el desarrollo económico sustentable, la conectividad e infraestructura y el bienestar y prosperidad de los mexicanos.

**Selección de Criterios**

La política de desarrollo urbano, está dirigida al aprovechamiento de todos los factores y ventajas que ofrecen las ciudades. La utilización eficiente del territorio para contribuir a elevar la calidad de vida de las familias y a detonar la productividad.

La planeación adecuada de ciudades compactas y habitables; con opciones de vivienda bien localizada y adecuadas para los distintos ingresos de la población; con más y mejor espacio público, y con soluciones integrales de movilidad que dan prioridad al ciudadano y al medio ambiente contribuirán a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Esta política promoverá la sustentabilidad económica mediante el fomento de actividades económicas al interior de las ciudades y sus barrios, para que en la medida en que la población satisfaga sus necesidades de consumo básicas al interior de los barrios, se disminuya la necesidad de movilidad, el gasto en transporte y se contribuya al fortalecimiento económico del país.

En materia ambiental, la sustentabilidad será promovida mediante convenios de colaboración que convenios tienen el propósito de generar instrumentos de regulación ambiental en los asentamientos humanos, así como la alineación de la Política de Desarrollo Urbano con los Programas de Ordenamiento Ecológico. Se buscará también promover el reconocimiento del ciclo integral del agua para su cuidado y consumo en los diferentes centros de población.

**Proyección de Resultados**

A partir de la construcción de alternativas presentadas anteriormente, se enumeran la proyección de resultados de cada una de ellas.

*Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.*

* Una nueva reforma urbana que propicie la adecuación, actualización, congruencia y coherencia del marco jurídico e institucional.
* Mejores instrumentos en materia de planeación y gestión urbana para fomentar ciudades compactas.
* Identificación de los límites de las zonas urbanizables para propiciar el crecimiento ordenado de las ciudades.
* Uso óptimo del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos y subutilizados.
* Construcción, renovación y mantenimiento del equipamiento e infraestructura para fomentar la densificación y consolidación de zonas urbanas estratégicas.
* Que las áreas conurbadas y las zonas metropolitanas actúen como unidades territoriales funcionales que estructuren el sistema urbano.

*Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.*

* Instrumentos normativos para el desarrollo de ciudades ambientalmente sustentables.
* Sustentabilidad social, promoviendo una cultura de convivencia y participación ciudadana y fortaleciendo el tejido social de las comunidades.
* Sustentabilidad económica del desarrollo en las ciudades y sus barrios.
* Inversión en el gasto de implementación, gestión y mantenimiento de servicios urbanos.
* Adopción de criterios de mitigación al cambio climático en la planeación del desarrollo urbano.

*Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.*

* Instrumentos para una oferta de suelo apto para atender las necesidades de desarrollo urbano y vivienda.
* Normas de regulación, control y sanción de los procesos de ocupación irregular de suelo.
* Coordinación de gobiernos locales para obtener instrumentos de financiamiento que permitan recuperar plusvalías a favor de la ciudad
* Certidumbre a la propiedad y uso de suelo para evitar la especulación y subutilización del mismo.

*Impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.*

* Marco institucional y normativo que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable.
* Capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable.
* Una cultura de la movilidad urbana sustentable.
* Coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad urbana.
* Construcción de indicadores útiles para la toma de decisiones en materia de movilidad a nivel gubernamental, social y privado.

*Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales.*

* Observancia estrica de los atlas de riesgo en los instrumentos de planeación territorial, ordenamiento ecológico y desarrollo urbano.
* Marco normativo y de cooperación en materia de prevención y mitigación de riesgos.
* Disminución de la vulnerabilidad de los de los asentamientos urbanos para minimizar la ocurrencia de desastres.
* Atención a las comunidades afectadas por desastres naturales y realizar acciones que disminuyan su vulnerabilidad

*Consolidar la Política de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.*

* Que la sociedad se involucre en la generación de información para definir, implementar, evaluar y difundir estrategias de desarrollo regional.
* Existencia de programas y estrategias de desarrollo regional a través de los cuales se instrumente la Política de Desarrollo Urbano.
* Fortalecimiento de instrumentos de financiamiento para el desarrollo regional.
* Establecimiento de un nuevo marco institucional y jurídico para el desarrollo regional.
* Se incorporar criterios de sustentabilidad como uno de los rectores del desarrollo regional.
* Competitividad y desarrollo económico de las regiones, principalmente, las más rezagadas.

**Confrontación de costos y beneficios**

La confrontación de costos y beneficios se hace a partir del impacto que tienen las alternativas presentadas en la sociedad, si bien, su forma de medir no será de forma cuantitativa se hace ver que se puede hacer una tabla de confrontación de forma cualitativa midiendo ciertos alcances en base a experiencias existentes

Incluir la participación en la toma de decisiones mejora la relación entre gobierno y gobernados, pues las diferentes perspectivas estarán incluidas en la política garantizando así una mejor percepción de la labor gubernamental y la generación de una relación de confianza. Al aplicar políticas emanadas de procesos participativos, habrá menor resistencia a la implementación y, a la larga, una apropiación social de las políticas, los proyectos y la obra pública.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Alternativa de política** | **Tiempo y costo** | **Participantes** | **Beneficios** |
| Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades | 10 años como máximo. Con un costo variable dependiendo el alcance a lograr | Sociedad, Gobierno municipal, estatal y federal, colegios de profesionistas principalmente en la construcción | Una ciudad más equitativa y justa a la cual todas las personas puedan garantizar accesibilidad a los servicios básicos. |
| Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos | 6 años como máximo. El costo se representa en la construcción necesaria como lo son vialidades, parques, infraestructura básica. | Principalmente el gobierno municipal como primer referente y contacto de los pobladores | Elevar los índices de calidad de vida. |
| Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo. | 3 años como máximo. Los costos son mínimos tomando en cuenta que es una obligación del municipio y se puede recuperar la inversión de hacerlos con recaudación fiscal | Sociedad civil y gobierno local principalmente. Es necesaria la sinergia entre ambos | Acceso a servicios básicos y suelo urbanizado para garantizar la calidad de vida. La recaudación fiscal es elemento básico para cumplir necesidades del municipio. |
| Impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos. | 3 años como máximo. El costo se basará en los alcances de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, PIMUS, el cual dirá la infraestructura necesaria para llevar a cabo una movilidad sustentable | Asociaciones civiles y gubernamentales encargadas de transportes, principalmente públicos. | Reducir los tiempos de recorrido al trabajo, ocio o a escuelas y mejorar las rutas de desplazamiento ayudarían a la sociedad a elevar su desarrollo. |
| Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales. | 3 años como máximo. Los costos son mínimos si se considera que ante un fenómeno natural los costos pueden ser muy altos producto de la recuperación del desastre ocasionado por tener asentamientos en zonas de riesgo | Sociedad civil asentadas en zonas de riesgo y gobierno encargado de la protección civil | Los costos por recuperación en caso de desastres se reducirían, así como se minimizaría el riesgo de pérdidas de vidas humanas. |
| Consolidar la Política de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales. | 6 años como máximo. El costo está estimado en los ejes temáticos propios de la zona de su implementación | Gobiernos de municipios que conforman una región.  Sociedad civil | Los costos por traslado de mercancías podrían reducirse si se ponen de acuerdo más productores de una misma región, principalmente los beneficios serían socioeconómicos. |

**¡Decida!**

**Cuente su historia**

Es claro que en todo el mundo se registra una creciente urbanización de la población, de esa forma también es claro que los recién llegados a nuestras ciudades se ven marginalizados tanto en el aspecto territorial como en el social. La mayoría de estas personas solamente encuentra un espacio para instalarse en barrios pobres situados en la periferia, en donde existen altos índices de desempleo y miseria social, y quienes tienen acceso a un trabajo se ven obligados a recorrer todos los días largas distancias para llegar a sus puestos de trabajo.

Nuestras ciudades en el estado, al igual que la gran mayoría del país ha crecido de forma descontrolada devorando el paisaje, por consecuente son difíciles de administrar y en el mayor de los casos se hace imposible prestar los servicios municipales básicos. Asimismo, como una constante en el territorio estatal, surgen asentamientos irregulares en zonas de riesgo no aptas para vivir, como márgenes de ríos o laderas.

Realizar la política de desarrollo urbano es la llave para hacer de nuestras ciudades más eficientes, humanas y vivibles. Si bien el planteamiento que considera seis alternativas como ejes fundamentales es ambicioso, es el primer paso para lograr un nuevo modelo de nuestras urbes.

Para fortalecer el desarrollo urbano interno de nuestras ciudades es necesario que una variedad de actores de diversa naturaleza participen en el proceso de planeación. Los procesos de revitalización sostenible sólo se ponen en marcha cuando todos los actores implicados logran acuerdos en cuanto a un objetivo común de desarrollo. En estos procesos, los municipios y sus ayuntamientos tienen que asumir importantes funciones, entre otras la de coordinar dichos proceso de planeación urbana.

Redensificar nuestras ciudades tal y como se plantea en políticas internacionales requerirá de vivienda urbana accesible, debemos de entender que edificar es una consecuencia del éxito, no su causa, por ello mismo las actuales autoridades de los tres órdenes de gobierno deben ver a la planeación como una aliada, y deben de ver al municipio como un ente que perdurará más de tres años de gobierno y que las decisiones que se tomen en este momento influirán a las futuras generaciones. Es nuestra oportunidad histórica de fortalecer nuestras ciudades, aun cuando estas tengan un precario desarrollo.

El establecimiento de una política municipal de desarrollo urbano es pieza clave para la consolidación de la ciudad, elevar su competitividad y fortalecer su capacidad de resiliencia ante los problemas actuales y futuros. Sienta además un marco general de regulación y acceso a la tierra, favorece la provisión de servicios públicos, el cuidado del medio ambiente, el desarrollo social y la movilidad sustentable.

¿Qué es lo que hace que algunas ciudades sean exitosas y que otras fracasen? A pesar de que no existe una fórmula única para el éxito, todas tienen en común la habilidad para atraer a personas talentosas y permitirles generar sinergias entre ellas, ya sea a través de la creación de empresas, en los centros de investigación o en los centros recreativos.

La política de desarrollo urbano para el municipio se basará en los principios de sustentabilidad y planeación a largo plazo para mejorar la calidad de vida de quienes la habitan. Tiene como objetivos fundamentales:

* Ser un nuevo modelo de desarrollo, siempre alineado a los instrumentos de las políticas nacional y estatal, que consolide la zona urbana y controle la expansión territorial de forma lógica, ordenada y respetuosa con el contexto.
* Consolidar la zona urbana como polo de desarrollo económico y convivencia social.
* Reducir el rezago de vivienda y rehabilitar el parque habitacional existente.
* Desincentivar viajes y promover la movilidad sustentable.
* Aprovechar de forma racional los recursos naturales y promover su conservación.

# **Bibliografía**

Bardach, E. (1998). *Los ocho pasos para el análisis de las políticas públicas.* México, D.F.: CIDE.

Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente.* Buenos Aires: Infinito.

Instituto Mexicano para la Competitividad. (2012). *El municipio: una institución diseñada para el fracaso.*

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018.*